

Стратегия развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года

Том 1. Пояснительная записка



Разработчик: ООО «Транспортная интеграция»

Санкт-Петербург
2016

Содержание [Точ468365243](#)

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ	10
ВВЕДЕНИЕ	11
ПАСПОРТ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА	13
1. ОЦЕНКА СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ.....	25
1.1. Значение транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области в транспортном комплексе Российской Федерации	25
1.2. Значение транспортной системы для социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области	26
1.3. Современное состояние и основные проблемы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области	33
1.3.1. Морской транспорт и морские порты	35
1.3.2. Внутренний водный транспорт	48
1.3.3. Железнодорожный транспорт	55
1.3.4. Трубопроводный транспорт.....	64
1.3.5. Воздушный транспорт.....	70
1.3.6. Автомобильный транспорт	79
1.3.7. Городской и пригородный пассажирский транспорт	91
1.3.8. Автомобильные дороги общего пользования федерального и регионального значения	100
1.3.9. Системы управления, информирования и мониторинга транспортных потоков.....	105
1.3.10. Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание	111
1.3.11. Комплексные проблемы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.....	116
2. СЦЕНАРНЫЕ ВАРИАНТЫ И ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ	120
2.1. Основные факторы, влияющие на развитие транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области	120
2.2. Сценарные варианты развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области	123
2.3. Прогнозные показатели развития транспортной системы.....	129
Санкт-Петербурга и Ленинградской области	129
3. ПРИОРИТЕТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ	135

4. ЦЕЛИ И ИНДИКАТОРЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ	137
5. ЗАДАЧИ, РЕШЕНИЕ КОТОРЫХ ОБЕСПЕЧИВАЕТ ДОСТИЖЕНИЕ ДОЛГОСРОЧНЫХ ЦЕЛЕЙ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ	145
6. СРОКИ И ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ	151
7. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ.....	153
7.1. Морской транспорт и морские порты	153
7.2. Внутренний водный транспорт	169
7.3. Железнодорожный транспорт	174
7.4. Трубопроводный транспорт.....	181
7.5. Воздушный транспорт.....	185
7.6. Автомобильный транспорт	190
7.7. Городской и пригородный пассажирский транспорт	196
7.8. Автомобильные дороги общего пользования федерального и регионального значения	203
7.9. Системы управления, информирования и мониторинга транспортных потоков	212
7.10. Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание.....	218
7.11. Комплексные мероприятия, обеспечивающие развитие транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области	222
8. ОЦЕНКА ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСОВ, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ	230
9. МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ.....	234
10. ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ	238
ПРИЛОЖЕНИЕ.....	242

Определения

В Стратегии используются следующие термины с соответствующими определениями:

Термины	Определения
Авиационный хаб	аэропорт, который имеет высокий процент стыковочных рейсов и веерную сеть маршрутов, в которой пассажиры, перемещаясь между аэропортами, не связанными прямыми авиарейсами, могут достигнуть пункта назначения, совершив пересадку с одного рейса на другой
Авиационный узел	комплексы сооружений, предназначенные для приёма, отправки, базирования воздушных судов и обслуживания воздушных перевозок, в состав которых входят аэродромы, аэровокзалы, грузовые терминалы и другие объекты аэропортовой инфраструктуры, находящиеся на территории региона
Автомобильная дорога	объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, - защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог
Автомобильная дорога общего пользования	предназначена для движения транспортных средств неограниченного круга лиц
Автомобильные дороги общего пользования федерального значения	1) соединяющие столицу Российской Федерации - город Москву со столицами сопредельных государств, с административными центрами (столицами) субъектов Российской Федерации; 2) включенные в перечень международных автомобильных дорог в соответствии с международными соглашениями Российской Федерации. Автомобильными дорогами общего пользования федерального значения могут быть автомобильные дороги: 1) соединяющие между собой административные центры (столицы) субъектов Российской Федерации; 2) являющиеся подъездными дорогами, соединяющими автомобильные дороги общего пользования федерального значения, и имеющие международное значение крупнейшие транспортные узлы (морские порты, речные порты, аэропорты, железнодорожные станции), а также специальные объекты федерального значения; 3) являющиеся подъездными дорогами, соединяющими административные центры субъектов Российской Федерации, не имеющие автомобильных дорог общего пользования, соединяющих соответствующий административный центр субъекта Российской Федерации со столицей Российской Федерации - городом Москвой, и ближайшие морские порты, речные порты, аэропорты, железнодорожные станции
Валовой региональный продукт (ВРП)	обобщающий показатель экономической деятельности региона, характеризующий процесс производства товаров и услуг. ВРП определяется как сумма вновь созданных стоимостей отраслей экономики региона, рассчитывается в текущих или в сопоставимых ценах
Внутренние водные пути	реки, каналы, озера, заливы и другие водные пространства

	(кроме морей), пригодные для судоходства. По ним осуществляется движение и буксировка судов и других плавучих объектов
Газомоторное топливо	компримированный и сжиженный природный газ (альтернативный вид топлива по отношению к традиционно используемым видам топлива)
Городские маршрутные пассажирские перевозки	перевозки пассажиров и их багажа перевозчиками по утвержденным и объявленным исполнительным органом Администрации города маршрутам пассажирскими транспортными средствами на основании заключенного договора и Паспорта маршрута
Грузовая база региона	объем всех видов грузов, проходящих по всем видам транспортной инфраструктуры и транспортным терминалам региона
Грузовая перевозка	вид транспортной услуги, обеспечивающей перемещение грузов (товаров) по заданному маршруту при сохранении их физико-химических свойств и массы в оговоренных пределах
Грузооборот	сумма грузопотоков прибытия и отправления грузов со склада, грузового терминала, порта или промышленного предприятия
Грузопоток	объем перевозок грузов в определенном направлении между заданными пунктами транспортной сети или по заданному участку территории за определенный период времени
Денежные доходы населения	доходы лиц, занятых предпринимательской деятельностью, выплаченная заработная плата наемных работников, пенсии, пособия, стипендии и другие социальные трансферты, доходы от собственности в виде процентов по вкладам, ценным бумагам, дивидендов и другие доходы
Денежные доходы реальные	номинальные денежные доходы текущего периода, скорректированные на индекс потребительских цен
Дистрибутивный центр	комплексный технический объект в логистической системе товарного распределения, предназначенный для управления процессами количественного и качественного преобразования товарных партий при передаче их с одного вида транспорта на другой, сменой юридического статуса, упаковки и т.д. Состоит из крытых складов, открытых складских площадок, центров приема и учета заявок, объектов транспортной и торговой инфраструктуры
Железнодорожный узел	комплекс железнодорожных станций, соединительных ветвей и подходов, расположенных в месте схождения нескольких направлений железнодорожных магистральных линий, который обеспечивает передачу вагонов и поездов с одной линии на другую, их переработку, выполнение местной работы по погрузке и выгрузке грузов, обслуживанию промышленных предприятий (заводов, баз, складов и т.д.), передачу грузов на другие виды транспорта и обслуживание пассажирских перевозок
Запасы	количество грузов, одновременно находящихся на складе, в производственном или транспортном процессах, предназначены для сглаживания неравномерности производства, снабжения и сбыта при сезонных и несогласованных поставках
Инвестиции в основной капитал	совокупность затрат, направленных на создание, воспроизводство и приобретение основных средств (новое строительство, расширение, реконструкция и техническое перевооружение объектов, приобретение машин, оборудования и т.д.)
Интеллектуальная транспортная система (ИТС)	совокупность интегрированных современных компьютерных и коммуникационных технологий и стратегий управления,

Интенсивность движения		направленных на повышение безопасности и эффективности функционирования транспортного комплекса количество транспортных средств, проходящих через определенное сечение дороги в единицу времени (за сутки или за один час)
Интермодальная перевозка	пере-	последовательная перевозка грузов двумя или более видами транспорта в одной и той же грузовой единице или автотранспортном средстве без перегрузки самого груза при смене вида транспорта
Интермодальный терминал	терми-	грузовой терминал, расположенный в пункте взаимодействия двух или более видов транспорта
Интермодальная транспортная единица (ИТЕ)	транс-	контейнеры, съемные кузова и полуприцепы, пригодные для интермодальной перевозки
Категория автомобильной дороги	автомобиль-	критерий, характеризующий значение автомобильной дороги в общей транспортной сети страны и определяемый интенсивностью движения на ней
Логистические операции		функционально законченные и обособленные во времени составные части логистического процесса по перемещению или хранению товаров, включают транспортировку, перевалку, погрузку, разгрузку, складирование, хранение, штабелирование, консолидацию, дробление, комплектацию, сортирование, пакетирование, упаковывание, взвешивание, оформление транспортных документов и др.
Логистический оператор		юридическое или физическое лицо, выполняющее логистические операции - перевозочные, погрузо-разгрузочные, складского хранения, грузопереработки и др.
Магистральные газопроводы	газопро-	трубопроводы, предназначенные для передачи газа в массовых количествах на дальние расстояния от места добычи или производства до газораспределительных станций
Магистральные нефтепроводы	нефте-	трубопроводы, предназначенные для транспортировки нефти из районов ее добычи (от головных перекачивающих станций, расположенных на территории нефтяного промысла, месторождения) на предприятия по переработке нефти, нефтебазы, в железнодорожные, речные и морские пункты налива, а также ответвления (отводы) от нефтепроводов, предназначенные для подачи нефти на отдельные предприятия
Магистральные нефтепродуктопроводы	нефте-	трубопроводы, предназначенные для транспортировки нефтепродуктов из районов их производства (от головной или транзитной перекачивающей, насосной или компрессорной станции) до пунктов их потребления (перевалочной базы, пункта налива в вагоны-цистерны, автомобили-цистерны, танкерные суда, населенного пункта, отдельного предприятия)
Маршрутная сеть		утвержденная исполнительным органом администрации населенного пункта совокупность маршрутов наземного пассажирского транспорта общего пользования
Международные перевозки	пере-	перемещение пассажиров и грузов (товаров) с помощью различных видов транспорта, когда пункт отправления и/или пункт назначения находится за пределами Российской Федерации
Международные транспортные коридоры (МТК)	транс-	совокупность различных видов транспорта и магистральных транспортных коммуникаций с соответствующим обустройством, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении на направлениях их наибольшей концентрации, связывающих различные страны
Мультимодальная перевозка	пере-	перевозка с использованием двух или более видов транспорта

Наземный пассажирский маршрутный транспорт общего пользования	автобусы, маршрутные такси, троллейбусы, трамваи и другой транспорт, который осуществляет перевозки пассажиров и багажа, следуя по маршрутам, проходящим по территории населенных пунктов
Объекты инфраструктуры МТК	пункты пропуска через государственную границу, таможенные посты, терминалы, станции обмена групп вагонов, станции смены колесных пар и железнодорожные, автомобильные переправы, порты, аэропорты, обеспечивающие перевозки грузов и пассажиров по международным транспортным коридорам
Оборот розничной торговли	стоимость проданных населению потребительских товаров для конечного потребления или использования в домашнем хозяйстве
Объем промышленной продукции	совокупная стоимость готовых изделий, полуфабрикатов, работ и услуг промышленного характера, произведенных за определенный период времени
Объем продукции сельского хозяйства	совокупная стоимость объема продукции сельскохозяйственного производства (растениеводства и животноводства) за определенный период времени
Объем работ, выполненных по договорам строительного подряда	совокупная стоимость строительных и монтажных работ, работ по капитальному и текущему ремонту и прочих работ, выполненных собственными силами по договорам строительного подряда и (или) государственным контрактам, заключаемым с заказчиками
Опорная транспортная сеть	совокупность путей сообщения и транспортных узлов, обеспечивающих основные внешнеэкономические связи и устойчивую взаимосвязь крупнейших населенных пунктов и экономических центров
Перевозчик	индивидуальный предприниматель или юридическое лицо, осуществляющее перемещение пассажиров и грузов (товаров), либо являющееся ответственным за использование транспортного средства, осуществляющее перевозки грузов (товаров), пассажиров и их багажа
Перспективный сельский населенный пункт	Населенный пункт с числом жителей более 125 человек и функционирующим на его территории сельскохозяйственным предприятием
Платная автомобильная дорога	автомобильная дорога, использование которой осуществляется на платной основе
Пропускная способность автомобильной дороги	максимальное количество автомобилей, которое может пропустить данный участок дороги или дорога в целом в единицу времени. Обычно измеряется в легковых автомобилях в час (авт./ч)
Пользователи автомобильными дорогами	физические и юридические лица, использующие автомобильные дороги в качестве участников дорожного движения
Расписание движения	сведения о времени, месте и последовательности выполнения рейсов по маршруту
Регион	определённая территория, обладающая целостностью и взаимосвязанностью ее составных социально-экономических элементов (как правило, в границах одного субъекта РФ, а в отношении Санкт-Петербурга и Ленинградской области, Москвы и Московской области – в отношении двух субъектов РФ, объединенных тесными социальными, производственными, транспортными и др. связями)
Система управления движением	совокупность информационного обеспечения и технических средств, включающих сооружения и оборудование систем управления движением, навигации, аварийно-спасательного

Сортировочный центр	комплекса, обеспечения безопасности транспортного процесса и антитеррористической безопасности
Станция	центральный пункт сбора, сортировки, перевалки и распределения грузов для определенного региона
Станция	железнодорожный пункт, имеющий путевое развитие, позволяющий производить операции по приему, отправлению и обгону поездов, операции по приему, выдаче грузов, багажа и грузобагажа и обслуживанию пассажиров, а при развитых путевых устройствах — маневровую работу по расформированию и формированию поездов и технические операции с поездами
Сухой порт	внутренний терминал, который непосредственно связан с морским портом
Терминал	комплекс технических устройств, зданий и сооружений, предназначенных для обеспечения взаимодействия различных видов транспорта в процессе перемещения грузов, их приема, накопления, обработки, отправления и выдачи
ТЕУ (TEU, ДФЭ)	единица, эквивалентная одному стандартному 20-футовому контейнеру
Транзитные перевозки	перемещение пассажиров и грузов (товаров) из одного иностранного государства в другое иностранное государство по транспортным коммуникациям страны между двумя или более таможенными пунктами Российской Федерации
Транспорт общего пользования	транспорт, удовлетворяющий потребности всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающий различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения
Транспорт необщего пользования (ведомственный)	транспорт, удовлетворяющий потребности определенного предприятия, объединения (ассоциации, концерна и т.д.) в перевозках грузов и пассажиров
Транспортная инфраструктура	включает железные и автомобильные дороги, улично-дорожную сеть городов, внутренние водные пути, воздушные пути сообщения, железнодорожные станции и узлы, морские и речные порты и причалы, аэропорты, вокзалы, гаражи, депо, трамвайные и троллейбусные линии, метрополитены
Транспортная логистика	комплексное и взаимосвязанное решение задач, связанных с организацией перемещения грузов и пассажиров на транспорте
Транспортная сеть	система, обеспечивающая перевозочный процесс и безопасное перемещение транспортных средств, независимо от их принадлежности, формы собственности и хозяйственной деятельности
Транспортная система	перемещение
Транспортная система	комплексная система, включающая автомобильный, железнодорожный, морской, внутренний водный, авиационный, трубопроводный виды транспорта, городской пассажирский транспорт (метрополитен, трамвай, троллейбус, автобус, такси и т.д.), промышленный транспорт, дорожное хозяйство, транспортную, терминальную, логистическую и складскую инфраструктуру, а также юридических и физических лиц, осуществляющих транспортные, терминально-логистические и складские услуги, и органы власти и управления всех уровней, обеспечивающие регулирование их деятельности. Юридические лица и индивидуальные предприниматели, обеспечивающие работу транспортной системы, осуществляют: 1) перевозочную и транспортно-экспедиционную деятельность; 2) работы (услуги), связанные с обслуживанием пассажиров,

	<p>грузов, транспортных средств и их экипажей;</p> <p>3) организацию использования части воздушного пространства, которая в установленном порядке определена для воздушных трасс (внутренних и международных), местных воздушных линий, районов авиационных работ, гражданских аэродромов и аэропортов;</p> <p>4) обследование, проектирование, строительство, реконструкцию, ремонт, содержание автомобильных дорог общего пользования, водных путей сообщения и судоходных гидротехнических сооружений, морских и речных портов;</p> <p>5) терминально-логистические услуги;</p> <p>6) научные исследования;</p> <p>7) информационное обеспечение;</p> <p>8) подготовку кадров;</p> <p>9) ремонт транспортных средств и технологического оборудования;</p> <p>10) иные работы, выполняемые входящими в транспортный комплекс организациями.</p>
Транспортный комплекс	совокупность различных видов транспорта (метрополитена, автомобильного, железнодорожного, морского, внутреннего водного, авиационного, трубопроводного, трамвайного, троллейбусного, таксомоторного, промышленного и др.), дорожного хозяйства, транспортной, терминальной, логистической и складской инфраструктуры, которые находятся в зависимости и во взаимодействии при оказании транспортных, терминальных, логистических и складских услуг в процессе перемещения пассажиров и грузов (товаров) от производителей к потребителям.
Транспортное средство	устройство, предназначенное для перевозки людей, грузов или оборудования, установленного на нем
Транспортный узел	комплекс транспортных устройств в пункте стыкования двух или более видов транспорта, совместно выполняющих операции по обслуживанию перевозок грузов и пассажиров. Помимо непосредственно перевалки грузов и пересадки пассажиров с одного вида транспорта на другой, в транспортных узлах производятся следующие виды работ: организация маршрутов с мест погрузки, обслуживание транзитных потоков, комплексное обслуживание подвижного состава, транспортно-экспедиционная и коммерческая работа, таможенное оформление и хранение грузов, обслуживание клиентов и т.д.

Обозначения и сокращения

В Стратегии применяются следующие сокращения:

- АГНКС – автомобильная газовая наполнительная компрессорная станция (осуществляет заправку автотранспортных средств компримированным природным газом)
- АТР – Азиатско-Тихоокеанский регион
- ВВП – внутренние водные пути
- ГЧП – государственно-частное партнерство
- ГПТ – городской пассажирский транспорт
- ВРП – валовой региональный продукт
- ЖДПП – железнодорожные пункты пропуска
- ЗСД – Западный скоростной диаметр
- ИОГВ – исполнительные органы государственной власти
- КАД – Кольцевая автомобильная дорога вокруг Санкт-Петербурга
- КПГ – компримированный природный газ
- КриоАЗС – криогенная автозаправочная станция (осуществляет заправку автотранспортных средств сжиженным природным газом)
- ЛРТ – легкорельсовый транспорт
- МАПП – международные автомобильные пункты пропуска
- МТК – международный транспортный коридор
- НПЗ – нефтеперерабатывающий завод
- ОАО «РЖД» - открытое акционерное общество «Российские железные дороги»
- ОАО «СЗППК» - открытое акционерное общество «Северо-Западная пригородная пассажирская компания»
- ОЖД – Октябрьская железная дорога
- ПАО «ГТЛК» – публичное акционерное общество «Государственная транспортная лизинговая компания»
- ППЖТ – предприятия промышленного железнодорожного транспорта
- РФ – Российская Федерация
- СПГ – сжиженный природный газ
- ТЭО – технико-экономическое обоснование
- ФО – федеральный округ
- ФОИВ – федеральные органы исполнительной власти
- ФЦП – Федеральная целевая программа

Введение

Стратегия развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года (далее – Стратегия) относится к документам долгосрочного стратегического планирования.

Заказчиком разработки Стратегии является АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области», которой на заседании Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области 27 ноября 2015 года было дано поручение в срок до 4 квартала 2016 года разработать Стратегию совместно с Правительством Санкт-Петербурга и Правительством Ленинградской области (п. 3 раздела I протокола от 27.11.2015 № 80).

Цель разработки Стратегии – подготовка документа стратегического планирования, отражающего интересы двух субъектов Российской Федерации и направленного на устойчивое развитие транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года. Стратегия должна обеспечивать взаимоувязку документов стратегического и территориального планирования на региональном и федеральном уровнях. В результате разработки «Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года» должны быть подготовлены предложения по внесению изменений и дополнений в «Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года» в соответствии с потребностями развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

К основным задачам разработки Стратегии относятся следующие:

- определение роли транспортных систем Санкт-Петербурга и Ленинградской области в транспортной системе Российской Федерации;
- проведение анализа современного состояния транспортных систем Санкт-Петербурга и Ленинградской области и выявление основных проблем их развития;
- разработка прогноза пассажиро- и грузопотоков Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 г.;
- разработка системы целей, задач, целевых показателей и индикаторов развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- разработка приоритетов развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на долгосрочную перспективу;
- разработка сценарных вариантов развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области до 2030 г. с учетом среднесрочных и долгосрочных прогнозов социально-экономического развития Санкт-Петербурга, Ленинградской области и Российской Федерации;
- определение сроков и содержания этапов реализации Стратегии;
- оценка ожидаемых результатов от реализации Стратегии и оценка влияния ее реализации на социально-экономическое развитие Санкт-Петербурга и Ленинградской области по сценарным вариантам;
- оценка ресурсного обеспечения, необходимого для развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года по сценарным вариантам;
- разработка механизмов реализации Стратегии;
- разработка плана мероприятий по реализации Стратегии на среднесрочный период;

- согласование разработанной Стратегии.

В основу разработки Стратегии положены следующие принципы:

- нацеленность Стратегии на решение задач социально-экономического развития Российской Федерации, Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- реализация мероприятий Стратегии за счет согласования интересов, координации действий и объединения усилий и ресурсов государства и бизнеса, концентрации их на приоритетных инвестиционных проектах;
- постоянный мониторинг реализации Стратегии, оценка эффективности ее выполнения.

В томе 1 представлены основные положения Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года.

В томе 2 содержатся следующие приложения:

- Приложение 1 – Динамика объемов перевозок грузов и пассажиров в Санкт-Петербурге и Ленинградской области в 2010-2015 гг.;
- Приложение 2 – Прогноз объемов перевозок грузов и пассажиров в Санкт-Петербурге и Ленинградской области на период до 2030 года;
- Приложение 3 – Значения индикаторов реализации Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года;
- Приложение 4 – Мероприятия по целям, задачам и этапам реализации Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года;
- Приложение 5 – Крупные инвестиционные проекты;
- Приложение 6 – Оценка объемов необходимого ресурсного обеспечения реализации мероприятий Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года;
- Приложение 7 – План мероприятий по реализации Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на среднесрочный период (2017 – 2020 годы).

Паспорт Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года

Ответственный исполнитель Стратегии	<p>От ФОИВ: Минтранс России</p> <p>От ИОГВ Санкт-Петербурга: Комитет по транспорту Санкт-Петербурга Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга</p> <p>От ИОГВ Ленинградской области: Комитет по жилищно-коммунальному хозяйству и транспорту Ленинградской области Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области</p>
Соисполнители Стратегии	<p>От ИОГВ Санкт-Петербурга: Комитет по экономической политике и стратегическому планированию Санкт-Петербурга Комитет по инвестициям Санкт-Петербурга Комитет по градостроительству и архитектуре Санкт-Петербурга Комитет по благоустройству Санкт-Петербурга</p> <p>От ИОГВ Ленинградской области: Комитет экономического развития и инвестиционной деятельности Ленинградской области Комитет по строительству Ленинградской области Комитет по архитектуре и градостроительству Ленинградской области</p>
Основания разработки Стратегии	Решение Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области....
Цели Стратегии	<p>Цель 1. Формирование сбалансированной эффективной транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области в составе единого транспортного пространства Российской Федерации</p> <p>Цель 2. Обеспечение спроса на грузовые перевозки, создание эффективной системы управления грузопотоками, применение передовых логистических технологий, формирование добавленной стоимости за счет обработки грузов и предоставления широкого спектра транспортно-логистических услуг в Санкт-Петербурге и Ленинградской области</p> <p>Цель 3. Обеспечение спроса на пассажирские перевозки, развитие международных и межрегиональных пассажирских сообщений, совершенствование транспортного обслуживания жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области, создание эффективной системы управления пассажиропотоками</p> <p>Цель 4. Интеграция региональной транспортной системы в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области</p> <p>Цель 5. Повышение экономичности, экологичности, энергоэффективности и безопасности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области</p> <p>Цель 6. Формирование инновационного кластера разработки нового поколения транспортных средств и технологий, эффективных методов строительства, содержания и ремонта объектов транспортной инфраструктуры на основе использования научно-производственного и образовательного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области</p>

Задачи Стратегии	<p>Для достижения цели 1 «Формирование сбалансированной эффективной транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области в составе единого транспортного пространства Российской Федерации» необходимо решить следующие задачи:</p> <ul style="list-style-type: none">- создание инфраструктуры скоростного и высокоскоростного движения;- сбалансированное развитие инфраструктуры всех видов транспорта;- ликвидация разрывов и «узких мест» транспортной сети;- повышение эффективности дорожного хозяйства;- обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования регионального значения. <p>Для достижения цели 2 «Обеспечение спроса на грузовые перевозки, создание эффективной системы управления грузопотоками, применение передовых логистических технологий, формирование добавленной стоимости за счет обработки грузов и предоставления широкого спектра транспортно-логистических услуг в Санкт-Петербурге и Ленинградской области» необходимо решить следующие задачи:</p> <ul style="list-style-type: none">- создание рынка конкурентоспособных транспортно-логистических услуг;- увеличение объема услуг добавленной стоимости;- формирование системы управления грузовой логистикой. <p>Для достижения цели 3 «Обеспечение спроса на пассажирские перевозки, развитие международных и межрегиональных пассажирских сообщений, совершенствование транспортного обслуживания жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области, создание эффективной системы управления пассажиропотоками» необходимо решить следующие задачи:</p> <ul style="list-style-type: none">- приоритетное развитие скоростных внеуличных видов пассажирского транспорта общего пользования;- развитие наземных видов пассажирского транспорта общего пользования;- развитие мультимодальных пассажирских перевозок и транспортной инфраструктуры для их обслуживания;- развитие инфраструктуры для морских пассажирских перевозок;- развитие флота и инфраструктуры для обеспечения перевозок внутренним водным транспортом;- развитие системы пассажирских авиасообщений;- повышение привлекательности пассажирского транспорта общего пользования для населения;- развитие таксомоторных перевозок. <p>Для достижения цели 4 «Интеграция региональной транспортной системы в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области» необходимо решить следующие задачи:</p> <ul style="list-style-type: none">- обеспечение роста экспорта транспортных услуг за счет увеличения доли отечественных компаний в перевозке международных грузов, содействие образованию крупных транспорт-
------------------	--

	<p>ных компаний, способных конкурировать на мировом рынке транспортных услуг;</p> <ul style="list-style-type: none">- привлечение крупных экспортеров и импортеров к транспортировке грузов через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;- повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, за счет сокращения продолжительности оформления и государственного контроля грузов в морских портах, на международных автомобильных и железнодорожных пунктах пропуска;- развитие речных перевозок по трассе МТК «Север - Юг»;- стимулирование роста авиаперевозок в международном сообщении. <p>Для достижения цели 5 «Повышение экономичности, экологичности, энергоэффективности и безопасности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области» необходимо решить следующие задачи:</p> <ul style="list-style-type: none">- создание системы управления движением транспортных потоков;- повышение уровня безопасности транспортной системы;- обеспечение защищенности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства;- обеспечение эффективной деятельности специализированных аварийно-спасательных служб;- обеспечение снижения негативного влияния всех видов транспорта на состояние окружающей среды. <p>Для достижения цели 6 «Формирование инновационного кластера разработки нового поколения транспортных средств и технологий, эффективных методов строительства, содержания и ремонта объектов транспортной инфраструктуры на основе использования научно-производственного и образовательного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области» необходимо решить следующие задачи:</p> <ul style="list-style-type: none">- развитие инфраструктуры инновационной деятельности в транспортном комплексе;- сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров.
Целевые индикаторы Стратегии	<p>Индикаторы по Цели 1 включают следующие характеристики развития транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Доля протяженности автомобильных дорог I технической категории, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.2. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки.3. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, обслуживающих движение в режиме перегрузки.4. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения

	<p>Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки.</p> <p>5. Доля автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Ленинградской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям.</p> <p>6. Доля автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям.</p> <p>7. Доля автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям.</p> <p>8. Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования федерального значения после строительства и реконструкции.</p> <p>9. Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования I технической категории после строительства и реконструкции.</p> <p>10. Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области после строительства и реконструкции.</p> <p>11. Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга после строительства и реконструкции.</p> <p>12. Ввод в эксплуатацию новых путепроводов над железными дорогами.</p> <p>13. Прирост количества перспективных сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием в Ленинградской области.</p> <p>14. Протяженность линий высокоскоростного движения железнодорожного транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.</p> <p>15. Доля железнодорожных линий общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, имеющих ограничение пропускной способности, от общей протяженности.</p> <p>16. Ввод в эксплуатацию железнодорожных линий после строительства и реконструкции.</p> <p>17. Ввод в эксплуатацию железнодорожных станций после строительства и реконструкции.</p> <p>18. Мощность грузовых причалов морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, для сухогрузов и наливных грузов.</p> <p>19. Доля протяженности Волго-Балтийского водного пути с ограничениями пропускной способности на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.</p> <p>20. Доля гидротехнических сооружений, не соответствующих нормативным требованиям безопасности эксплуатации (от общего числа гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию) на территории Ленинградской области.</p> <p>21. Пропускная способность аэровокзального комплекса аэропорта «Пулково».</p>
--	--

	<p>Индикаторы по Цели 2 включают следующие показатели развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Объем перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.2. Объем перевалки грузов в контейнерах в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.3. Объем перевалки грузов на паромов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.4. Объем перевалки накатных грузов (ро-ро) в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.5. Доля железнодорожного транспорта в обслуживании грузопотоков, следующих через морские порты.6. Доля автомобильного транспорта в обслуживании грузопотоков, следующих через морские порты.7. Доля внутреннего водного транспорта в обслуживании грузопотоков, следующих через морские порты.8. Доля трубопроводного транспорта в обслуживании грузопотоков, следующих через морские порты.9. Количество информационно-управляющих логистических центров в морских портах на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок.10. Создание портово-промышленных зон в зоне тяготения морских портов.11. Создание системы управления движением грузовых автомобилей по территории Санкт-Петербурга.12. Доля парка грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами ГЛОНАСС, в общем парке грузовых автомобилей, работающих на территории Санкт-Петербурга.13. Количество парковок для грузового автомобильного транспорта.14. Количество машино-мест на парковках для грузового автомобильного транспорта.15. Объем обработки авиагрузов и почты на грузовом терминале аэропорта «Пулково».16. Строительство крупных транспортно-логистических центров в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.17. Ввод в эксплуатацию качественных складских площадей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. <p>Индикаторы по Цели 3 включают следующие показатели развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Транспортная мобильность (подвижность) населения (число поездок на 1 человека в год).2. Авиационная подвижность населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области, поездок на 1 человека в год на воздушном транспорте.3. Количество паромных линий, обслуживаемых в мор-
--	---

	<p>ских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области.</p> <ol style="list-style-type: none">4. Доля пассажирского транспорта общего пользования в общем объеме поездок в Санкт-Петербурге.5. Доля пассажирского транспорта общего пользования в общем объеме поездок в Ленинградской области.6. Протяженность введенных в эксплуатацию новых линий метрополитена после завершения строительства.7. Ввод в эксплуатацию новых станций метрополитена после завершения строительства.8. Протяженность введенных в эксплуатацию новых линий скоростного рельсового транспорта.9. Ввод в эксплуатацию новых автобусных вокзалов.10. Строительство нового речного вокзала.11. Ввод в эксплуатацию новых транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.12. Доля маршрутов с интервалом движения менее 10 минут в час «пик» в Санкт-Петербурге.13. Доля транспортных средств наземного пассажирского транспорта общего пользования, оборудованных для перевозки маломобильных групп населения в Санкт-Петербурге.14. Доля автобусов, оборудованных для перевозки маломобильных групп населения, обслуживающих маршрутные перевозки в Ленинградской области.15. Доля вагонов метрополитена, имеющих нормативные сроки службы.16. Доля вагонов трамвая, имеющих нормативные сроки службы.17. Доля троллейбусов, имеющих нормативные сроки службы.18. Доля автобусов, обслуживающих маршрутную сеть Санкт-Петербурга, имеющих нормативные сроки службы.19. Обеспеченность автобусных маршрутов Ленинградской области подвижным составом, имеющим нормативные сроки службы.20. Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оснащенного современными информационно-коммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС в Санкт-Петербурге.21. Доля парка подвижного состава автомобильного транспорта общего пользования, оснащенного современными информационно-коммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС в Ленинградской области.22. Доля поездок в наземном пассажирском транспорте общего пользования, оплаченных электронными билетами в Санкт-Петербурге.23. Доля поездок в автобусном транспорте общего пользования, оплаченных электронными билетами в Ленинградской области.24. Количество обустроенных машино-мест на перехватывающих парковках на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.
--	---

	<p>25. Количество базовых авиакомпаний аэропорта «Пулково».</p> <p>Индикаторы по Цели 4 включают следующие показатели развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Объем экспорта транспортных услуг.2. Доля объема перевозок международных грузов, выполняемых по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в общем объеме перевозок международных грузов в Российской Федерации.3. Доля объема перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в общем объеме перевалки международных грузов в морских портах Российской Федерации.4. Объемы перевалки международных грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.5. Доля перевозок международных грузов, следующих через морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области, судами, зарегистрированными под российским флагом.6. Средняя продолжительность оформления и государственного контроля грузов в морских портах.7. Доля российских компаний в общем объеме автомобильных перевозок международных грузов через МАПП, расположенные в Ленинградской области.8. Средняя продолжительность оформления и государственного контроля грузов на международных автомобильных пунктах пропуска.9. Средняя продолжительность оформления и государственного контроля грузов на железнодорожных пунктах пропуска. <p>Индикаторы по Цели 5 включают следующие показатели развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Снижение общего количества ДТП на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области к уровню 2015 г.2. Снижение значения индикатора социального риска (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 тыс. населения) на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области к уровню 2015 г.3. Рост скорости сообщения по улично-дорожной сети Санкт-Петербурга на индивидуальном транспорте при введении АСУ ДД (в процентах по отношению к 2015 г.).4. Рост скорости сообщения на маршрутах наземного пассажирского транспорта, для которых обеспечивается режим приоритетного пропуска (в процентах по отношению к 2015 г.).5. Снижение объема эмиссии выхлопных газов за счет сокращения циклов разгона-торможения (в процентах по отношению к 2015 г.).6. Снижение задержек транспорта на светофорах (в
--	--

	<p>процентах по отношению к 2015 г.).</p> <p>7. Расширение зоны охвата территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области системами управления и мониторинга (по видам систем) (в процентах по отношению к 2015 г.).</p> <p>8. Прирост количества светофорных объектов с интеллектуальными технологиями управления транспортными и пешеходными потоками (строительство новых и реконструкция существующих).</p> <p>9. Прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования с интеллектуальными технологиями управления транспортными и пешеходными потоками.</p> <p>10. Количество аварийных посадочных площадок для вертолетов в Санкт-Петербурге.</p> <p>11. Доля транспортных средств, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, движение которых по сети автомобильных дорог общего пользования контролируется интегрированной системой автоматизированного весогабаритного контроля и взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам.</p> <p>12. Создание системы предварительного электронного бронирования очереди на международных автомобильных пунктах пропуска в Ленинградской области.</p> <p>13. Количество эксплуатируемых объектов инфраструктуры воздушного транспорта, расположенных на прилегающих к медицинским учреждениям территориях в Санкт-Петербурге.</p> <p>14. Количество эксплуатируемых объектов инфраструктуры воздушного транспорта, расположенных на прилегающих к медицинским учреждениям территориях в Ленинградской области.</p> <p>15. Количество автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива в Санкт-Петербурге.</p> <p>16. Количество автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива в Ленинградской области.</p> <p>Индикаторы по Цели 6 включают следующие показатели:</p> <p>1. Количество научно-исследовательских и внедренческих центров при транспортных ВУЗах.</p> <p>2. Количество испытательных полигонов для дорожного хозяйства.</p> <p>3. Количество специалистов Администрации Санкт-Петербурга и Ленинградской области, включая подведомственные организации, прошедших повышение квалификации и переподготовку по вопросам транспортного комплекса, дорожного хозяйства и ИТС.</p> <p>4. Количество специалистов компаний, осуществляющих проектирование, строительство и эксплуатацию ИТС, прошедших повышение квалификации и переподготовку по вопросам транспортного комплекса, дорожного хозяйства и ИТС.</p>
<p>Этапы и сроки реализации Стратегии</p>	<p>Сроки реализации стратегии – 2017-2030 годы. Стратегия реализуется в два этапа: - срок реализации первого этапа – 2017-2020 годы;</p>

	- срок реализации второго этапа – 2021-2030 годы.
Объемы финансирования мероприятий Стратегии	<p>Общий объем финансирования мероприятий Стратегии за период 2017 – 2030 годы составит в ценах соответствующих лет:</p> <ul style="list-style-type: none">- по консервативному варианту – 2 455 518,4 млн рублей (в том числе за счет федерального бюджета – 661 859,4 млн рублей, бюджета Санкт-Петербурга – 603 862,6 млн рублей, бюджета Ленинградской области – 28 185,0 млн рублей, средств ОАО «РЖД» и его дочерних компаний – 542 205,9 млн рублей, средств ГК «Автодор» – 23 216,3 млн рублей, прочих внебюджетных источников финансирования – 596 189,3 млн рублей);- по инновационному варианту – 4 695 803,3 млн рублей (в том числе за счет федерального бюджета – 1 066 573,1 млн рублей, бюджета Санкт-Петербурга – 825 990,0 млн рублей, бюджета Ленинградской области – 102 375,0 млн рублей, средств ОАО «РЖД» и ее дочерних компаний – 870 013,4 млн рублей, средств ГК «Автодор» – 265 309,1 млн рублей, прочих внебюджетных источников финансирования – 1 565 542,7 млн рублей).
Ожидаемые конечные результаты реализации стратегии	<p>В результате реализации мероприятий, предусмотренных в инновационном варианте Стратегии, до 2030 г. будут достигнуты следующие результаты:</p> <ul style="list-style-type: none">– построено 486,8 км автомобильных дорог общего пользования федерального значения, 77,0 км автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, 100,6 км автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга;– реконструировано 838,5 км автомобильных дорог общего пользования федерального значения, 292,4 км автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, 70,8 км автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга;– доля протяженности автомобильных дорог I технической категории, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, увеличится с 5,3% в 2015 г. до 9,5% в 2030 г.;– доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки, составит в 2030 г. 17% (в 2015 г. – 23%);– доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, обслуживающих движение в режиме перегрузки, составит в 2030 г. 35% (в 2015 г. – 44%);– доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки, составит в 2030 г. 0,5% (в 2015 г. – 0,7%);– доля автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Ленинградской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составит 92%;– доля автомобильных дорог общего пользования регио-

	<p>нального и межмуниципального значения Ленинградской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составит 55%;</p> <ul style="list-style-type: none">– доля автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составит 83%;– введено в эксплуатацию 40 ед. новых путепроводов над железными дорогами на территории г. Санкт-Петербурга, 37 ед. – на территории Ленинградской области;– построен грузовой аэропорт «Усть-Луга»;– построено три крупных транспортно-логистических центра в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;– введено в эксплуатацию 3,3 млн кв. м качественных складских площадей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;– создано десять парковок для грузового автомобильного транспорта емкостью 2500 машино-мест;– создана система управления движением грузовых автомобилей по территории Санкт-Петербурга;– создано три информационно-управляющих логистических центра в морских портах на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок по инновационному варианту;– обустроено 7,8 тыс. машино-мест на перехватывающих парковках по инновационному варианту;– введено 25 новых станций метрополитена и новых линий метрополитена протяженностью 54,6 км;– введено в эксплуатацию новых линий скоростного рельсового транспорта протяженностью 31,2 км двойного пути;– построен новый речной вокзал. <p>В результате реализации мероприятий, предусмотренных в консервативном варианте Стратегии, до 2030 г. будут достигнуты следующие результаты:</p> <ul style="list-style-type: none">– построено 314,2 км автомобильных дорог общего пользования федерального значения, 49,6 км автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, 77,1 км автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга;– реконструировано по инновационному варианту 500,0 км автомобильных дорог общего пользования федерального значения, 194,9 км автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, 47,2 км автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга;– доля протяженности автомобильных дорог I технической категории, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, увеличится с 5,3% в 2015 г. до 7,5% в 2030 г.;– доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки, составит в 2030 г. 30%;– доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, обслуживаю-
--	---

	<p>щих движение в режиме перегрузки, составит в 2030 г. 54%;</p> <ul style="list-style-type: none">– доля протяжённости автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в 2030 г. увеличится на 1,1 процентных пункта и составит 1,8%;– доля автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Ленинградской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составит 90%;– доля автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составит 46,4%;– доля автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составит 77%;– введено в эксплуатацию 20 ед. новых путепроводов над железными дорогами на территории г. Санкт-Петербурга, 18 ед. – на территории Ленинградской области;– построен грузовой аэропорт «Усть-Луга»;– построен один крупный транспортно-логистический центр в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;– создано семь парковок для грузового автомобильного транспорта емкостью 1750 машино-мест;– создана система управления движением грузовых автомобилей по территории Санкт-Петербурга;– создано два информационно-управляющих логистических центра в морских портах на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок;– обустроено 5,7 тыс. машино-мест на перехватывающих парковках;– введено 23 новых станций метрополитена и новых линий метрополитена протяженностью 31,3 км;– введено в эксплуатацию новых линий скоростного рельсового транспорта протяженностью 22,2 км двойного пути;– построен новый речной вокзал. <p>Прогнозные значения целевых индикаторов на период до 2030 года за счет реализации мероприятий Стратегии представлены в Приложении 3 (том 2).</p>
<p>Система организации контроля за исполнением</p>	<p>По поручению Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области координацию действий при реализации Стратегии осуществляет АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области».</p> <p>АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»:</p> <ul style="list-style-type: none">– осуществляет общее управление ходом реализации Стратегии;– определяет наиболее эффективные формы и порядок организации работ по выполнению Стратегии;– осуществляет межведомственную координацию работ по выполнению мероприятий Стратегии;

	<ul style="list-style-type: none">- уточняет цели, задачи, целевые показатели реализации Стратегии;- определяет приоритетность реализации мероприятий и инвестиционных проектов Стратегии;- уточняет объемы финансирования мероприятий Стратегии;- способствует привлечению средств внебюджетных источников для финансирования Стратегии;- осуществляет контроль за реализацией инвестиционных проектов и плана мероприятий, предусмотренных в Стратегии;- осуществляет мониторинг эффективности реализации мероприятий Стратегии и расходования выделяемых бюджетных средств на основе анализа предоставляемой государственными заказчиками информации;- осуществляет подготовку докладов о ходе реализации Стратегии и представление их в установленном порядке заинтересованным органам исполнительной власти;- формирует предложения по корректировке основных положений Стратегии и выносит их на рассмотрение и утверждение Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.
--	---

1. Оценка современного состояния и проблемы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области

1.1. Значение транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области в транспортном комплексе Российской Федерации

Транспортная система Санкт-Петербурга и Ленинградской области играет важную роль в транспортном комплексе Российской Федерации. Наличие крупнейших морских портов России, Волго-Балтийского водного пути, мощных трубопроводов, сети железных и автомобильных дорог, системы воздушных сообщений, обеспечивающих международные и внутренние грузовые и пассажирские перевозки, делает транспортную систему Санкт-Петербурга и Ленинградской области стратегически важной для экономики и национальной безопасности страны.

Благодаря конкурентным преимуществам, связанным с уникальным географическим положением на побережье Балтийского моря, возможности удобного выхода на основные торговые пути Северной Европы, развитой транспортной инфраструктуре и налаженным связям с регионами России и со странами Европейского Союза, транспортная система Санкт-Петербурга и Ленинградской области обеспечивает 25% от общего объема перевозок внешнеторговых грузов России (232,7 млн тонн в 2015 г.).

Морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обрабатывают свыше 50% от общего объема контейнерных грузов, переваливаемых в морских портах России (20,7 млн тонн в 2015 г.). Через морские порты осуществляется экспорт сырьевых ресурсов и готовой продукции российских предприятий, а также импорт машин и оборудования, продовольственных и потребительских товаров, материалов и комплектующих для экономики страны.

Преимущества географического положения обеспечивают выгодные условия для развития транспортно-логистической деятельности в Санкт-Петербурге и Ленинградской области и позволяют транспортному комплексу региона занимать лидирующие позиции в России.

Географическое положение и транзитные функции обусловили прохождение по территории города и области международных транспортных коридоров (МТК) «Север – Юг», «Транссиб», 9-ого панъевропейского транспортного коридора и перспективного МТК «Европа – Западный Китай».

Транспортная система Санкт-Петербурга и Ленинградской области обеспечивает существенную часть международной торговли России со странами Европейского Союза (ЕС) и Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС), а также часть транзитных грузовых перевозок в сообщении между государствами ЕС и АТЭС. Хотя в 2015 г. из-за падения цен на нефть, девальвации рубля и действия экономических санкций внешнеторговый оборот России составил 530,4 млрд долларов, сократившись по сравнению с 2014 г. на 33,2%, доля стран ЕС и АТЭС во внешней торговле России сохранилась на уровне 73%.

В 2015 г. доля стран ЕС во внешнеторговом обороте РФ составила 44,8% (в 2014 г. – 48,1%), в том числе в экспорте российских товаров – 48,2% (в 2014 г. – 52,0%), в импорте – 38,5% (в 2014 г. 41,3%). При некотором снижении доли стран ЕС во внешней торговле России из-за введенных экономических санкций, увеличивается доля стран АТЭС. Так, в 2015 г. доля стран АТЭС во внешнеторговом обороте РФ составила 28,1% (в 2014 г. – 26,9%), в том числе в экспорте российских товаров – 22,9% (в 2014 г. – 21,5%), в импорте – 38,5% (в 2014 г. 36,2%).

На территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области наиболее мощные потоки внешнеторговых грузов сконцентрированы по направлениям МТК на подходах к морским портам. Это связано с тем, что через морские порты осуществляются основные внешнеторговые связи России со странами всех континентов. Морские порты Балтийского бассейна лидируют в России по объему перевалки экспортно-импортных и транзитных грузов. В 2015 г. через них проследовало 225,1 млн тонн (36,3% от общего объема перевалки грузов в морских портах страны), в том числе 206 млн тонн экспортных грузов (35,1% от общего объема) и 19,1 млн тонн импортных грузов (57,4% от общего объема).

Значительная доля российского экспорта и импорта европейских и азиатских товаров проходит через морские порты и пограничные переходы, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области. К транспортировке грузов через морские порты тяготеют не только ближайшие к Санкт-Петербургу и Ленинградской области субъекты РФ, но и многие удаленные регионы России, расположенные в Северо-Западном, Центральном, Приволжском, Уральском и Сибирском федеральных округах. Морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области обеспечивают перевалку грузов для большинства регионов Европейской части России, в которых проживает свыше 60% от общей численности населения страны и расположены основные предприятия базовых отраслей экономики.

Среди российских регионов наибольшие пассажиро- и грузопотоки сконцентрированы на связях между Санкт-Петербургом и Москвой. Тесная связь двух столичных регионов, где в общей сложности проживает 26,6 млн человек (18% от общей численности населения России) с высоким уровнем доходов и покупательной способностью, находятся крупнейшие транспортно-логистические центры, промышленные и торговые предприятия, обуславливает значительные объемы перевозок между ними. Основным объемом международных грузов для Московского региона доставляется через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, так как через них проходит кратчайший морской маршрут из России в Европу.

Проведенный анализ показал важнейшую роль транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области в обеспечении внешней торговли Российской Федерации и в обслуживании экспортно-импортных грузопотоков регионов страны. Зона влияния транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области охватывает всю Европейскую часть России, где сконцентрированы крупнейшие города и промышленные центры страны. В связи с этим задача повышения конкурентоспособности транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области является приоритетной для расширения внешнеэкономических связей России, стимулирования социально-экономического развития регионов страны и снижения транспортных издержек в экономике.

1.2. Значение транспортной системы для социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Санкт-Петербург и Ленинградская область по своему геополитическому положению и социально-экономическому значению находятся на втором месте в Российской Федерации после Московского региона. Они характеризуются высоким качеством человеческого капитала, имеют мощную диверсифицированную экономику и во многом формируют ключевые тренды в развитии страны.

На территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области проживает свыше 7 млн человек или 4,8% от общей численности населения Российской Федерации. За последние 5 лет численность населения двух субъектов Российской Федерации увеличилась на 5,8%.

Санкт-Петербург – второй по численности населения город Российской Федерации, важный экономический, научный, образовательный, культурный и туристический центр страны. Город имеет развитую диверсифицированную экономику и мощный транспортно-логистический комплекс.

Благодаря развитому промышленному потенциалу и выгодному геополитическому положению Ленинградская область занимает лидирующие позиции по целому ряду показателей социально-экономического развития в Российской Федерации.

Вклад Санкт-Петербурга и Ленинградской области в экономические показатели развития Российской Федерации в 2015 г. отражают следующие показатели:

- суммарный объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по промышленным видам экономической деятельности Санкт-Петербурга и Ленинградской области достиг 3185 млрд руб. (6,6% от общего объема в РФ);
- внешнеторговый оборот Санкт-Петербурга и Ленинградской области составил 45,9 млрд долларов (8,7% от общего объема внешнеторгового оборота РФ);
- объем инвестиций в основной капитал в Санкт-Петербурге и Ленинградской области составил 721 млрд руб. (5% от общего объема инвестиций в РФ);
- оборот розничной торговли двух субъектов РФ составил 1456 млрд руб. (5,3% от общего оборота розничной торговли в РФ);
- объем поступлений налогов, сборов и иных обязательных платежей в бюджетную систему Санкт-Петербурга и Ленинградской области достиг 978 млрд руб. (7,1% от общих поступлений в РФ).

Санкт-Петербург и Ленинградская область занимают выгодное географическое положение в северо-западной части Российской Федерации на берегу Финского залива Балтийского моря. Ленинградская область на западе граничит с Эстонией и Финляндией, на севере, востоке и юге – с другими регионами Северо-Западного федерального округа.

Транспорт играет важнейшую роль в стимулировании социально-экономического и градостроительного развития города и области, обеспечивает внешнюю и межрегиональную торговлю двух субъектов РФ, создает конкурентные преимущества региона для обслуживания значительной части международных перевозок страны.

К пользователям услуг транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области относятся около 6 млн. жителей региона и свыше 400 тыс. предприятий, поэтому от его работы во многом зависит качество жизни населения и эффективность работы других отраслей экономики.

Транспорт относится к числу ведущих отраслей специализации региона, учитывая его существенный вклад в формирование ВРП, уровень занятости населения и объем привлекаемых инвестиций. Вклад транспортного комплекса в социально-экономическое развитие Санкт-Петербурга и Ленинградской области характеризуют следующие показатели:

- в структуре валового регионального продукта Санкт-Петербурга доля транспортной отрасли составляет 11,8%, а в Ленинградской области – 15,9%, что значительно выше, чем в целом по Российской Федерации – 10,1%;

– в Санкт-Петербурге и Ленинградской области зарегистрировано свыше 31 тыс. транспортных предприятий, на которых работает более 290 тыс. человек (8% от общей численности занятых по Санкт-Петербургу и Ленинградской области), в том числе в Санкт-Петербурге - 29 тыс. предприятий, на которых трудится свыше 230 тыс. человек (9% от общего числа занятых в экономике города), в Ленинградской области - 2,4 тыс. предприятий, где трудится более 60 тыс. человек (8% от общей численности занятых по области);

– оборот организаций транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2015 г. составил 711 млрд руб., или 7% от общего оборота организаций двух субъектов Российской Федерации, в том числе в Санкт-Петербурге - 574 млрд руб. (6,9% от общего оборота организаций города), в Ленинградской области - 137 млрд руб. (7,4% от общего оборота организаций области);

– стоимость основных фондов в транспортном комплексе Санкт-Петербурга и Ленинградской области превышает 1111 млрд руб. (23% от стоимости основных фондов двух субъектов федерации), в том числе в Санкт-Петербурге - 749 млрд руб. (25,5% от общей стоимости основных фондов отраслей экономики города), в Ленинградской области - 362 млрд руб. (20,8% от общей стоимости основных фондов отраслей экономики области);

– общий объем инвестиций в основной капитал предприятий транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2015 г. превысил 190 млрд руб., что составляет 26% от общего объема инвестиций в основной капитал в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, в том числе в Санкт-Петербурге - 127 млрд руб. (24,4% от общего объема инвестиций в экономику Санкт-Петербурга), в Ленинградской области - 63 млрд руб. (31,7% от всех инвестиционных вложений области);

– в 2015 г. по Санкт-Петербургу и Ленинградской области общий объем экспорта и импорта транспортных услуг составил 2454 млн долларов США (57,2% от общего объема экспорта и импорта услуг), в том числе в Санкт-Петербурге - 1901 млн долларов США (54,3% от общего объема экспорта и импорта услуг отраслей экономики города), при этом в суммарном объеме транспортных услуг доля экспорта составила 67%, а импорта – 33%. В Ленинградской области суммарный объем экспорта и импорта транспортных услуг составил 553 млн долларов США (68% от общего объема экспорта и импорта услуг), при этом в суммарном объеме транспортных услуг доля экспорта составила 97%, а импорта – 3%;

– общий объем поступлений налогов и сборов в консолидированный бюджет РФ от транспортных предприятий, зарегистрированных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, достиг в 2015 г. 48,5 млрд рублей (городские предприятия обеспечили поступления в объеме 36,9 млрд рублей, областные предприятия – 11,6 млрд рублей), в том числе в федеральный бюджет – 39,2 млрд рублей (31,1 млрд рублей и 8,1 млрд рублей соответственно), в региональный бюджет – 7,9 млрд руб. (4,7 млрд рублей и 3,2 млрд рублей), в местный бюджет – 0,3 млрд рублей (0,2 млрд рублей и 0,1 млрд рублей), сумма поступлений налогов со специальным налоговым режимом составила 1,1 млрд рублей (0,9 млрд рублей и 0,2 млрд рублей).

В целом доля налоговых поступлений от транспортных предприятий составляет 5% от общего объема налоговых поступлений всех субъектов экономической деятельности, зарегистрированных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Наиболее высокая доля налоговых поступлений от транспортных предприятий в региональные бюджеты, в 2015 г. она составила 12,2% от общего объема налоговых поступлений всех субъектов экономической деятельности, зарегистрированных на территории Санкт-Петербурга, и 20,7% от

общего объема налоговых поступлений всех субъектов экономической деятельности, зарегистрированных на территории Ленинградской области.

За период 2011-2015 гг. объем поступлений налогов и сборов от транспортных предприятий, зарегистрированных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, возрос на 50,2%, в том числе от городских предприятий – на 46,4%, а от областных предприятий – на 63,3%.

В 2015 г. из общей суммы поступлений налогов и сборов в бюджетную систему Российской Федерации от предприятий различных видов транспорта, зарегистрированных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в размере 48,5 млрд руб., наибольший объем поступлений обеспечили предприятия, осуществляющие вспомогательную и дополнительную транспортную деятельность (включая обработку, хранение и складирование грузов и контейнеров; деятельность терминалов; эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования и дорожных сооружений; строительство автомобильных дорог, железных дорог и взлетно-посадочных полос аэродромов, портовых и гидротехнических сооружений, производство дноуглубительных и берегоукрепительных работ) – 20,4 млрд руб. (42%).

На втором месте находятся предприятия железнодорожного транспорта – 14,6 млрд руб. (28%), на третьем - предприятия грузового и пассажирского автомобильного транспорта – 7,4 млрд руб. (14%), на четвертом – предприятия трубопроводного транспорта – 6,1 млрд руб. (12%), на пятом - предприятия водного транспорта – 4,2 млрд руб. (8%). Задолженность предприятий воздушного транспорта за 2015 г. составила 4,2 млрд руб. (38%).

Анализ налоговых платежей показал, что **транспортные предприятия обеспечивают стабильный рост поступлений налогов и сборов в бюджетную систему Российской Федерации. Особенно важна их роль при формировании доходов региональных бюджетов, в которых они формируют порядка 12-20% от общей суммы налоговых поступлений всех субъектов экономической деятельности, зарегистрированных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.**

Транспорт оказывает значительное влияние на конкурентоспособность экономики Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Это связано со следующими факторами:

- снижение затрат времени на перевозки, издержек, связанных с аварийностью, и транспортной составляющей в конечной цене продукции, работ и услуг непосредственно влияет на рост производительности труда и отражается на конкурентоспособности отечественных производителей;
- развитие транспортной инфраструктуры стимулирует общий рост экономики и улучшение качества жизни населения, способствует повышению ценности земельных ресурсов и росту инвестиционного потенциала двух субъектов РФ.

Существует четкая зависимость темпов роста экономики регионов от уровня развития транспортной инфраструктуры. Как правило, для субъектов РФ, в которых лучше развита транспортная инфраструктура, характерны более высокие показатели социально-экономического развития. С увеличением протяженности автомобильных и железных дорог на 1% инвестиции в основной капитал в регионах в среднем увеличиваются на 1-1,5%. С увеличением протяженности транспортной сети на 1% в субъектах РФ, ВРП данных регионов увеличивается в среднем на 1,2-1,5%. С ростом объемов финансирования транспортно-го комплекса и дорожного хозяйства снижается уровень безработицы.

Транспортный комплекс Санкт-Петербурга и Ленинградской области выполняет системообразующую функцию, создающую основу для привлечения внешних инвестиций и развития на территории региона новых предприятий различных отраслей. Во многом благодаря наличию удобных транспортных связей в регионе получили развитие отрасли транспортного машиностроения, автомобильной и пищевой промышленности, предприятия по производству бытовой техники, товаров народного потребления и др.

Транспортный комплекс и дорожное хозяйство являются крупнейшими потребителями продукции отраслей экономики, включая отрасли транспортного машиностроения, производства строительных материалов и оборудования. Формируя заказ на современные машины, технологии и материалы, транспортный комплекс способствует преодолению технологического отставания отраслей промышленности, стимулирует рост инновационной активности в них и выход на новый технологический уровень.

Работа транспортного комплекса стимулирует развитие научной, проектной и инновационной деятельности в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. В регионе расположены ведущие высшие учебные заведения страны, в которых готовят специалистов для всех видов транспорта, а также многие научные и проектные организации, выполняющие перспективные разработки для транспортного комплекса Российской Федерации.

Транспортный комплекс обеспечивает внешнюю торговлю двух субъектов РФ. В 2015 г. внешнеторговый оборот Санкт-Петербурга составил 33,1 млрд. долларов США, Ленинградской области – 12,8 млрд. долларов США.

В 2015 г. Санкт-Петербург осуществлял торговлю со 195 странами мира, а Ленинградская область – со 151 государством. Основной объем экспорта и импорта продукции Санкт-Петербурга и Ленинградской области осуществляется через морские порты, железнодорожные и автомобильные пункты пропуска, расположенные на государственной границе Российской Федерации.

В 2015 г. внешнеторговый оборот Санкт-Петербурга и Ленинградской области составил 61,5 млн тонн (более 7% от объема внешней торговли Российской Федерации), в том числе:

- объем внешней торговли Санкт-Петербурга - 37,5 млн тонн, из которых 30,3 млн тонн (81% от общего объема) пришлось на экспорт;
- объем внешней торговли Ленинградской области - 24 млн тонн, из которых 22,6 млн тонн (94% от общего объема) пришлось на экспорт.

На долю десяти стран - основных торговых партнеров Санкт-Петербурга приходится 60,7% внешнего денежного товарооборота города, в том числе: на Китай – 16%, Германию – 11%, Нидерланды – 8,5%, США – 4,8%, Италию – 4,1%, Японию – 3,8%, Республику Корея – 3,5%, Финляндию – 3,4%, Соединенное Королевство и Францию – по 2,8%.

К основным торговым партнерам Ленинградской области относятся: Нидерланды (22,9% внешнего денежного товарооборота), Германия (8,8%), Соединенное Королевство (8,3%), Финляндия (6,7%), Китай (6,2%) и США (5,9%). Суммарный товарооборот с этими странами составил около 60% от внешнеторгового оборота Ленинградской области в 2015 г.

В 2015 г. на товарную группу «Топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки; битуминозные вещества; воски минеральные» пришлось 75,3% (22,8 млн тонн) экспорта Санкт-Петербурга и 80,7% (18,3 млн тонн) экспорта Ленинградской области. Второе место по объему экспорта в Санкт-Петербурге и в Ленинградской области заняла группа «древесина и изделия из нее; древесный уголь» - по 8% (2,5 млн тонн и 1,8 млн тонн соответственно). Около 7% (2 млн тонн) в Санкт-Петербурге приходится на экспорт чёрных металлов, около 3% (0,7 млн тонн) в Ленинградской области - на экспорт удобрений.

Наибольший объём экспорта Санкт-Петербурга в 2015 г. был направлен в Нидерланды, Германию и Белоруссию (4,3 млн тонн, 3,8 млн тонн и 2,8 млн тонн соответственно), в которые поставлялись преимущественно нефть и нефтепродукты (86% грузопотока экспорта в данные страны), черные металлы, органические химические соединения, древесина и изделия из нее.

Наибольший объём экспорта Ленинградской области в 2015 г. был направлен в Нидерланды (7,6 млн тонн), США, Великобританию и Финляндию (по 1,9 млн тонн). В эти страны поставлялись преимущественно нефть и нефтепродукты (88% грузопотока экспорта в данные страны), древесина и изделия из нее, органические химические соединения.

Наибольший объём импорта в Санкт-Петербург в 2015 г. направлялся из Белоруссии и Китая (по 1,1 млн тонн). В общем физическом объёме импорта Санкт-Петербурга лидировали товарные группы «Соль; сера; земли и камень; штукатурные материалы, известь и цемент» (1,2 млн тонн) и «Съедобные фрукты и орехи; кожура и корки цитрусовых или дынь» (0,9 млн тонн).

Наибольший объём импорта в Ленинградскую область в 2015 г. направлялся из Казахстана (0,2 млн тонн) и Финляндии (0,1 млн тонн). В физическом объёме импорта Ленинградской области лидировали товарные группы «Соль; сера; земли и камень; штукатурные материалы, известь и цемент» (0,32 млн тонн), «Руды, шлак и зола» (0,15 млн тонн) и «Кофе, чай, мате, или парагвайский чай, и пряности» (0,11 млн тонн).

Проведенный анализ показал, что, несмотря на снижение внешнеторгового оборота Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2015 г. на 34-35% по суммарной стоимости и на 10% по грузовой массе, структура экспорта и импорта по товарным группам и странам - контрагентам не претерпела значительного изменения.

Учитывая основных торговых партнеров, стратегически важным для Санкт-Петербурга и Ленинградской области является оптимизация транспортных связей:

- со странами ЕС – Нидерландами, Германией, Великобританией, Финляндией, Италией и Францией;

- со странами ЕАЭС – Белоруссией и Казахстаном;

- со странами АТЭС – США, Китаем, Республикой Корея, Японией и Вьетнамом, с которыми отмечается развитие экономических отношений и рост внешнеторгового оборота.

Транспорт играет важную роль в обеспечении межрегиональной торговли Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Ввоз на территорию г. Санкт-Петербурга в 2015 г. основных товарных групп продукции межрегиональной торговли составил 43,4 млн тонн, вывоз – 1,5 млн тонн. К основным торговым партнёрам Санкт-Петербурга относится Ленинградская область, на которую пришлось 34,9 млн тонн (76,6% всей межрегиональной торговли продукцией основных товарных групп), Республика Карелия – 4,3 млн тонн (9,6%) и Ярославская область -1,0 млн тонн (2,2%).

Наибольшие объёмы ввоза продукции в Санкт-Петербург осуществлялись из Ленинградской области и Республики Карелия. Более 80% ввозимой в Санкт-Петербург продукции пришлось на строительные нерудные материалы. Вывоз продукции Санкт-Петербурга осуществлялся преимущественно в Москву и Ленинградскую область. В вывозимой продукции преобладали легковые автомобили и стальные трубы.

В 2015 г. ввоз на территорию Ленинградской области основных товарных групп продукции межрегиональной торговли составил 10,7 млн тонн, вывоз – 42,6 млн тонн. К основным торговым партнёрам Ленинградской области относится Санкт-Петербург, на ко-

торый пришлось 34,9 млн тонн (около 65% всей межрегиональной торговли продукцией основных товарных групп), Тюменская область - 4 млн тонн (8%), Московская область - 3 млн тонн (6%) и Республика Карелия (5%, 2,6 млн тонн).

Наибольший объем ввозимой продукции направлялся из Республики Карелия, Тюменской области, Ярославской области и Нижегородской области. В составе ввозимой продукции преобладали строительные нерудные материалы, мазут топочный, дизельное топливо и автомобильный бензин.

Более 80% вывозимой из Ленинградской области продукции направляется в Санкт-Петербург. Это преимущественно строительные нерудные материалы и различные виды цемента. Около 7% вывоза продукции приходится на Московскую область, где практически весь объем составляют строительные нерудные материалы. В целом в составе продукции, вывозимой из Ленинградской области, преобладали строительные нерудные материалы (85%).

Учитывая объемы межрегиональной торговли, **стратегически важным для Санкт-Петербурга и Ленинградской области является оптимизация межрегиональных транспортных связей:**

- между городом и областью, так как на два соседних субъекта Российской Федерации приходится основной объем межрегиональной торговли;
- с субъектами Северо-Западного федерального округа – Вологодской, Архангельской, Псковской, Новгородской, Мурманской и Калининградской областями, Республиками Карелия и Коми;
- с субъектами Центрального федерального округа - Москвой и Московской областью, Ярославской, Липецкой, Белгородской, Калужской и Тверской областями;
- с субъектами Приволжского федерального округа - Нижегородской областью, Республиками Татарстан и Марий Эл, Пермским краем;
- с субъектами Южного федерального округа – Волгоградской областью и Краснодарским краем;
- с субъектами Уральского федерального округа – Свердловской, Тюменской и Челябинской областями;
- с субъектами Сибирского федерального округа - Кемеровской и Омской областями.

Транспортная система Санкт-Петербурга и Ленинградской области играет важную роль в развитии туризма. В 2015 г. Санкт-Петербург и Ленинградскую область посетило 8,5 млн. туристов. Обслуживание туристов обеспечивают авиационный, морской, внутренний водный, железнодорожный и автомобильный виды транспорта. Ежегодно туристический поток в регион увеличивается, что требует оптимизации транспортных связей между терминалами внешних видов транспорта и наиболее часто посещаемыми достопримечательностями города и области.

Проведенный анализ показал важное значение транспортной системы для социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Улучшение транспортной доступности и эффективное развитие транспортной системы во многом определяют качество жизни и работы людей, рост экономической активности, увеличение объемов производства, международной и межрегиональной торговли, расширение сферы обслуживания и туризма, что в итоге влияет на повышение конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности региона, рост его значимости в международном и внутрироссийском разделении труда.

1.3. Современное состояние и основные проблемы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Территория Санкт-Петербурга и Ленинградской области обслуживается всеми основными видами транспорта. Транспортные сети связывают обширную территорию города и области, обеспечивают выход в зарубежные страны и соседние регионы, по ним осуществляются массовые перевозки грузов и пассажиров, транспортировка газа, нефти и нефтепродуктов.

За период 2011-2015 гг. в Санкт-Петербурге и Ленинградской области увеличился объем транспортной работы:

- объем перевозок грузов на железнодорожном, автомобильном, внутреннем водном и воздушном транспорте возрос с 259,3 млн тонн до 277,5 млн тонн (на 7%);
- объем перевалки грузов в морских портах повысился со 172,3 млн тонн до 218,1 млн тонн (на 26,6%);
- объем перевозок пассажиров транспортом общего пользования возрос с 1912,2 млн чел. до 1934,7 млн чел. (на 1,2%).

Увеличение спроса на грузовые и пассажирские перевозки связано с несколькими факторами:

- с развитием отраслей экономики Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- с реализацией крупных инвестиционных проектов;
- с увеличением объемов международной и межрегиональной торговли;
- с повышением уровня жизни населения;
- с развитием туризма и др.

За последние годы в Санкт-Петербурге и Ленинградской области были реализованы крупные проекты развития транспортной инфраструктуры, ввод в эксплуатацию которых стимулировал привлечение дополнительных грузо- и пассажиропотоков. К таким проектам относятся: развитие морских портов и паромно-пассажирского комплекса, строительство нового терминала аэропорта «Пулково», развитие скоростного железнодорожного сообщения с Москвой и Хельсинки, строительство новых автомобильных дорог (Кольцевой автодороги, Западного скоростного диаметра и др.), развитие метрополитена и пригородного железнодорожного сообщения.

Наиболее высокими темпами рост объем перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Ленинградской области – со 112,3 млн тонн до 166,6 млн тонн за последние 5 лет (на 48,8%). За аналогичный период объем перевалки грузов в Большом порту Санкт-Петербург снизился с 60,0 млн тонн до 51,5 млн тонн (на 14,2%). Это связано с введением экономических санкций, падением курса рубля, уменьшением спроса на импортные товары, что сказалось на снижении объемов перевалки импортных грузов в контейнерах в Большом порту Санкт-Петербург.

Грузовая работа транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области во многом определяется загрузкой морских портов, расположенных на побережье Финского залива Балтийского моря, доставка и вывоз грузов из которых осуществляется различными видами транспорта.

Перевозку наибольшего объема портовых грузов осуществляют железнодорожный (96,1 млн тонн или 44,8% от общего объема в 2015 г.) и трубопроводный (93,2 млн тонн или 43,5%) виды транспорта, практически все эти грузы направляются на экспорт. На автомо-

бильном транспорте в 2015 г. было перевезено 22,1 млн тонн портовых грузов (10,3% от общего объема), 45% из которых – экспортные и 55% - импортные.

В 2015 г. общий объем перевозки и перевалки международных грузов различными видами транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области составил 454,3 млн тонн, в том числе в морских портах было перевалено 214,3 млн тонн, на различных видах транспорта было перевезено 232,7 млн тонн с учетом автомобильных и железнодорожных перевозок через сухопутную границу Российской Федерации.

В настоящее время более 90% российских грузов, следующих через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, перевозятся судами, зарегистрированными под иностранными флагами. Около 30% международных перевозок между Финляндией и Россией выполняют иностранные перевозчики. Суммарные потери доходов от перевозки экспортно-импортных грузов России судами, зарегистрированными под иностранными флагами, и иностранными автоперевозчиками составляют свыше 3 млрд долларов в год. В результате российские транспортные компании теряют потенциальные доходы, а бюджетная система страны недополучает налоги от перевозчиков. Создание условий для обеспечения перевозок российских грузов преимущественно национальными транспортными компаниями позволит существенно повысить экспорт транспортных услуг.

В 2015 г. экспорт транспортных услуг Санкт-Петербурга и Ленинградской области составил 1812 млн долларов США (10,8% от экспорта транспортных услуг РФ). По сравнению с 2013 г. в 2015 г. экспорт транспортных услуг Санкт-Петербурга и Ленинградской области снизился на 25% преимущественно из-за уменьшения объемов перевозок импортных грузов. В 2015 г. по Санкт-Петербургу и Ленинградской области общий объем экспорта и импорта транспортных услуг составил 2454 млн долларов США (57,2% от общего объема экспорта и импорта услуг), в том числе:

- в Санкт-Петербурге - 1901 млн долларов США (54,3% от общего объема экспорта и импорта услуг отраслей экономики Санкт-Петербурга), доля экспорта - 67%, импорта – 33%;

- в Ленинградской области - 553 млн долларов США (68% от общего объема экспорта и импорта услуг), доля экспорта - 97%, импорта – 3%.

В случае переключения перевозок российских грузов на отечественные транспортные компании экспорт транспортных услуг Санкт-Петербурга и Ленинградской области может возрасти в 2-2,5 раза.

Основной объем перевозок грузов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области обеспечивают железнодорожный и автомобильный виды транспорта, доля которых в общем объеме грузоперевозок составила в 2015 г. 66% и 32% соответственно. Остальной объем грузовых перевозок обеспечили внутренний водный (около 2%) и воздушный (0,01%) виды транспорта.

За период 2011-2015 гг. объем перевозок железнодорожным транспортом увеличился со 159,7 млн тонн до 183,0 млн тонн (на 14,6%), при этом в Санкт-Петербурге он снизился с 52,6 млн тонн до 51,8 млн тонн (на 1,5%), а в Ленинградской области увеличился со 107,1 млн тонн до 131,2 млн тонн (на 22,5%), что связано с ростом объемов перевозок к морским портам.

Объем перевозок грузов автотранспортом за этот период остался на уровне 89 млн тонн, при этом в Санкт-Петербурге он снизился с 55,5 млн тонн до 51,1 млн тонн (на 8%) преимущественно за счет уменьшения объемов перевозки грузов Большого порта Санкт-Петербург, а в Ленинградской области возрос с 33,4 млн тонн до 38,1 млн тонн (на 14,1%).

Практически в два раза упали объемы перевозок на внутреннем водном транспорте (с 10,7 млн тонн до 5,3 млн тонн), что связано с уменьшением спроса на речные перевозки и ухудшением условий судоходства.

На 7% снизились объемы перевозок грузов и почты на воздушном транспорте из-за уменьшения объемов поставок импортных товаров.

Объем пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области за период 2011-2015 гг. незначительно возрос на 1,2% и достиг 1934,7 млн чел. Наибольший объем перевозок пассажиров обеспечивают автобусный транспорт и метрополитен – 40% и 38% соответственно. За рассматриваемый период объем перевозок пассажиров:

- на железнодорожном транспорте остался на уровне 82,2 млн чел.;
- на автобусном транспорте возрос с 718,3 млн чел. до 774,3 млн чел. (на 7,8%);
- на воздушном транспорте увеличился с 9,6 млн чел. до 13,5 млн чел. (на 40,6%);
- на внутреннем водном транспорте уменьшился с 2,6 млн чел. до 2,2 млн чел (на 15,4%);
- на морском транспорте возрос с 0,5 млн чел до 0,8 млн чел. (на 60%);
- на наземных видах электрического транспорта и метрополитене Санкт-Петербурга снизился с 1099 млн чел. до 1061,7 млн чел. (на 3,4%) преимущественно за счет переключения пассажиров на использование автотранспорта.

Основные тенденции и проблемы работы различных видов транспорта рассмотрены в следующих разделах.

1.3.1. Морской транспорт и морские порты

На территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области находятся важнейшие морские порты страны, входящие в состав Балтийского бассейна:

- Большой порт Санкт-Петербург (включая портовые мощности в Ломоносове, Бронке и Кронштадте) и Пассажирский порт Санкт-Петербург, расположенные в административных границах Санкт-Петербурга;
- морские порты Усть-Луга, Приморск, Выборг и Высоцк, расположенные на территории Ленинградской области.

Грузовые перевозки

За период 2011-2015 гг. грузооборот морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, увеличился со 172,3 млн тонн до 218,1 млн тонн (на 26,6%). Доля грузооборота морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области в общем грузообороте морских портов Российской Федерации составила 32% в 2015 г.

В 2015 г. доля морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в общем объеме перевалки наливных грузов в морских портах РФ составила 38%, а сухогрузов – 25%.

Через морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области проходит основной поток минеральных удобрений (64% от общего объема перевалки минеральных удобрений в морских портах РФ в 2015 г.), грузов в контейнерах (52%), рефгрузов (52%), металлолома (49%), нефтепродуктов (46%), цветных металлов (41%), нефти (36%), накатных грузов (26%), угля и кокса (23%), черных металлов (20%).

Таким образом, **через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, следует от 20% до 60% от общего объема основных категорий внешнеторговых грузов, переваливаемых в морских портах РФ.**

Морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области принимают основной объем импортных грузов (44,4% от совокупного объема морских импортных грузов России), а также более трети экспорта (36,8%). На каботаж и транзит приходится 6,6% и 2,1% соответственно от совокупного объема каботажных и транзитных грузов, переваленных в морских портах РФ.

Порт Усть-Луга занимает второе место по грузообороту среди российских портов, порт Приморск - 4 место, а Большой порт Санкт-Петербург - 5 место. Таким образом, **из 5 морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, три порта входят в первую пятерку крупнейших портов России по грузообороту.**

Большой порт Санкт-Петербург лидирует в России по грузообороту контейнерных грузов, через него проходит 44% всех контейнерных грузов, перегружаемых в морских портах РФ.

В 2014-2015 гг. в товарной структуре грузооборота морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области преобладали наливные грузы, их доля составила 62–64% (в том числе на нефть и нефтепродукты пришлось 61-63%), а доля сухогрузов не превысила 36 – 38%.

В структуре наливных грузов 98,6% составляют нефть и нефтепродукты, менее 2% приходится на пищевые и химические грузы, а также сжиженный природный газ.

В структуре сухих грузов 52% приходится на навалочные грузы и 48% - на насыпные грузы. Около 93% от общего объема навалочных грузов составляют уголь, кокс и минеральные удобрения. На генеральные грузы (преимущественно черные металлы и металлолом) приходится 5,8% от общего грузооборота.

В структуре перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, грузы в контейнерах составляют 9,5%, грузы на паромах – 1% и накатные грузы (ро-ро) – 0,3%.

В структуре грузооборота морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2015 г. 91% составили экспортные грузы, 6,8% - импортные, 1,7% - каботажные и 0,5% - транзитные.

За период 2011-2015 гг. изменилась доля портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в общем грузообороте морских портов Балтийского бассейна (без морского порта Калининград).

За период 2011-2015 гг.:

- доля порта Усть-Луга возросла с 13% до 40%;
- доля Большого порта Санкт-Петербург в общем грузообороте портов Балтийского бассейна (без морского порта Калининград) снизилась с 35% до 24%;
- доля порта Приморск уменьшилась с 43 % до 27%;
- доля порта Выборг осталась на уровне 1%.

Порт Усть-Луга

В настоящее время лидером по грузообороту среди морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, является морской торговый порт Усть-Луга. За период 2011-2015 гг. грузооборот порта Усть-Луга увеличился с 22,7 млн тонн до 87,9 млн тонн (почти в 4 раза).

К конкурентным преимуществам порта Усть-Луга относятся большие глубины акватории порта (17,5 метров) в сочетании с коротким подходным каналом (3,7 км), наличие второго подходного канала для кругового движения судов, круглогодичная эксплуатация порта

с коротким периодом ледовой проводки (около 40 дней), возможность принимать суда дедевейтом до 160 тысяч тонн.

Порт Усть-Луга развивается как универсальный порт, который оказывает услуги по перевалке и дополнительной обработке более 20 категорий грузов. В настоящее время в порту Усть-Луга работают 13 терминалов: комплекс по перегрузке угля, универсальный перегрузочный комплекс, терминал по перевалке технической серы, автомобильно-железнодорожный паромный комплекс, многопрофильный перегрузочный комплекс «Юг-2», лесной терминал, контейнерный терминал, терминал перевалки нефти, терминал перевалки нефтепродуктов, нефтебаза «Усть-Луга», терминал «Новая Гавань», терминал «СИБУР-Портэнерго», а также терминал по перевалке стабильного газового конденсата «НОВАТЭК – УСТЬ-Луга».

На начало 2016 г. профицит мощности терминалов порта Усть-Луга составил 23,3 млн тонн, в том числе по сухогрузам – 12,1 млн тонн, по наливным грузам – 11,2 млн тонн.

В 2015 г. в грузообороте порта Усть-Луга около 95% пришлось на экспортные грузы, 3% - на каботажные, по 1% - на импортные и транзитные грузы.

В структуре грузооборота порта Усть-Луга основную долю занимают наливные грузы (67%), в основном это нефть и нефтепродукты. Треть грузов являются навалочными, в основном они представлены углем и коксом. Доля генеральных грузов, грузов в контейнерах и на паромках незначительна - 2%, 1% и 1% соответственно. Основу генеральных грузов составляют черные металлы.

Порт Приморск

Порт Приморск – крупнейший нефтеналивной порт России на Балтике, он занимает второе место по грузообороту среди морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области. За период 2011-2015 гг. грузооборот порта Приморск снизился с 75,1 млн тонн до 59,6 млн тонн (на 26%).

Порт принимает под погрузку танкеры с двойным корпусом. Порт открыт для навигации круглый год, в зимний период в порту осуществляется ледовая проводка судов.

На начало 2016 г. профицит мощности терминалов порта Приморск составил 10,4 млн тонн по наливным грузам.

В грузообороте порта Приморск 100% составляют экспортные грузы.

В 2015 г. через порт Приморск было отправлено на экспорт 14,5 млн тонн нефтепродуктов и 45,1 млн тонн нефти.

Большой порт Санкт-Петербурга

Большой порт Санкт-Петербург занимает третье место по грузообороту среди морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области. За период 2011-2015 гг. грузооборот Большого порта Санкт-Петербург снизился с 60 млн тонн до 51,5 млн тонн (на 16%).

Большой порт Санкт-Петербург расположен в Невской губе Финского залива, большинство районов порта находятся на островах и молах в устьевой части реки Нева, а отдельные районы – в Бронке, Ломоносове, а также в гавани базы Литке острова Котлин (г. Кронштадт). Большая часть причалов порта может принимать суда с осадкой 9,8 метра, вместе с тем в порту имеются причалы, на которых могут быть обработаны суда с осадкой до 11 метров и длиной до 320 метров.

Главный морской путь порта состоит из Большого Корабельного фарватера, Кронштадтского Корабельного фарватера и Санкт-Петербургского морского канала общей протяженностью от западной границы акватории до внутренней части порта в 33 мили. Крон-

штадтский Корабельный фарватер проходит через судопропускное сооружение С-1 комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений.

На начало 2016 г. профицит мощности терминалов Большого порта Санкт-Петербург составил 30 млн тонн, в том числе по сухогрузам – 20 млн тонн, по наливным грузам – 10 млн тонн.

В 2015 г. в грузообороте Большого порта Санкт-Петербург около 70% пришлось на экспортные грузы, 26% - на импортные, 3% - на транзитные и 1% - на каботажные.

Большой порт Санкт-Петербург обрабатывает минеральные удобрения, нефтепродукты, контейнеры, автомобили и машинное оборудование, металлы и трубы, лес, уголь и множество других грузов.

В структуре грузооборота Большого порта Санкт-Петербург основную долю занимают грузы в контейнерах (39%). На генеральные грузы приходится 23%, в основном они представлены черными и цветными металлами, металлоломом, рефгрузами. Около 19% составляют наливные грузы (преимущественно – нефтепродукты). На навалочные грузы (преимущественно минеральные удобрения) приходится 17% от общего грузооборота, на накатные грузы – около 1%.

Учитывая ограниченные территориальные возможности дальнейшего развития Большого порта в центральной части Санкт-Петербурга, новые терминалы порта строятся и эксплуатируются на побережье Финского залива в периферийных районах города.

В 2015 г. введен в эксплуатацию многофункциональный морской перегрузочный комплекс «Бронка» (ММПК «Бронка»), предназначенный для перевалки контейнерных и накатных грузов. Конкурентными преимуществами ММПК «Бронка» являются:

- наличие территориальных резервов для размещения современных терминальных комплексов по обработке контейнеров и паромных грузов (площадь контейнерного терминала - 107 га, терминала накатных грузов – 57 га, длина причальной линии контейнерного терминала - 1220 м (5 причалов), терминала накатных грузов – 630 м (3 причала));
- расположение ММПК «Бронка» вблизи судопропускного сооружения С-1 Комплекса защиты от наводнений, что позволит сократить время прохода судов по Морскому каналу;
- глубина подходного канала ММПК «Бронка» -14,4 м, акватории - 11,9 -14,4 м;
- наличие развитой транспортной инфраструктуры зоны размещения ММПК «Бронка» и непосредственный выход из порта на федеральные автомобильные дороги страны;
- выгодное расположение ММПК «Бронка» вне городской черты, что позволит избежать увеличения нагрузки на улично-дорожную сеть Санкт-Петербурга.

Первая очередь развития ММПК «Бронка» предусматривает ввод в эксплуатацию контейнерного терминала мощностью 500 тыс. TEU/год и терминала накатных грузов мощностью 130 тыс. ед. /год.

Порт Высоцк

Порт Высоцк занимает четвертое место по грузообороту среди морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области. За период 2011-2015 гг. грузооборот порта Высоцк увеличился с 13,4 млн тонн до 17,5 млн тонн (на 30,6%).

Порт состоит из угольного и нефтеналивного терминалов. Угольный терминал обеспечивает перевалку угля, нефтеналивной - нефтепродуктов (газойль, дизтопливо, мазут).

Угольный терминал обрабатывает суда с максимальной длиной до 230 м и осадкой до 11,9 м.

Нефтеналивной терминал принимает под грузовые операции только танкеры, имеющие двойной корпус, а в зимнюю навигацию - танкеры, имеющие соответствующий ледовый класс. На причалах терминала обрабатываются суда с максимальной длиной до 260 м и осадкой до 13,2 м.

На начало 2016 г. профицит мощности терминалов порта Высоцк составил 3 млн тонн, в том числе по сухогрузам – 0,4 млн тонн, по наливным грузам – 2,6 млн тонн.

В 2015 г. в грузообороте порта Высоцк около 94% пришлось на экспортные грузы, 6% - на каботажные.

В структуре грузооборота порта Высоцк основную долю занимают наливные грузы – 67% (нефтепродукты), на навалочные грузы приходится 33%(уголь).

Порт Выборг

Порт Выборг занимает пятое место по грузообороту среди морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области. За период 2011-2015 гг. грузооборот порта Выборг увеличился с 1,1 млн тонн до 1,6 млн тонн (на 45,5%).

Порт Выборг находится в северо-восточной части Финского залива. В порту навигация длится круглый год. Порт Выборг доступен судам длиной до 135 м и осадкой до 6,5 м.

Порт предлагает услуги по перевалке широкой номенклатуры генеральных, навалочных грузов (минеральные удобрения, уголь, руда, лес, чугун, металлом и металлоконструкции), пищевых и химических наливных грузов.

Грузы доставляют в порт морские и речные суда, автомобильный и железнодорожный транспорт. Морской порт обслуживает железнодорожная станция Выборг Финляндского отделения Октябрьской железной дороги. У Выборга берет начало Сайменский канал, обеспечивающий связь между Выборгским заливом России и озером Сайма в Финляндии. По Сайменскому каналу перевозятся грузы промышленных предприятий Финляндии, в том числе направляемые на экспорт. В настоящее время Финляндия арендует 19,6 км российской части канала и прилегающую территорию. Срок аренды — до 2063 года. Максимальная проектная пропускная способность канала за навигационный период составляет 11,5 тыс. судов в оба направления.

На начало 2016 г. профицит мощности терминалов порта Выборг составил около 1 млн тонн, в том числе по сухогрузам – 0,8 млн тонн, по наливным грузам – 0,2 млн тонн.

В 2015 г. в грузообороте порта Выборг около 97% пришлось на экспортные грузы, 3% - на импортные.

В структуре грузооборота порта Выборг основную долю занимают навалочные грузы (79%), преимущественно уголь и минеральные удобрения. Около 13% приходится на генеральные грузы и 8% - на наливные грузы.

Пассажирские перевозки

В последние годы в Санкт-Петербурге и Ленинградской области растут пассажиропотоки на морском транспорте, что объясняется как развитием соответствующей инфраструктуры, так и упрощением визового режима для круизных и паромных пассажиров.

Развитию круизного и паромного судоходства способствовало создание инфраструктуры для приема круизных и паромных судов в Большом порту Санкт-Петербург (Морской вокзал и причалы в дельте р.Нева) и строительство нового морского порта «Пассажирский порт Санкт-Петербург».

Для удобства туристов в Санкт-Петербурге и в Выборге был введен безвизовый режим посещения для пассажиров круизных и паромных судов, предусматривающий возможность нахождения иностранных туристов в этих городах в течение 72 часов. Введение безвизового режима обеспечило дополнительный приток туристов и их комфортное пребывание в городах.

В настоящее время судовладельцам предоставляются услуги портовой инфраструктуры морских пассажирских терминалов в целях обслуживания пассажиров, прибывающих на пассажирских судах, в Пассажирском порту Санкт-Петербург, в Большом порту Санкт-Петербург, а также в морских портах Выборг и Усть-Луга.

Для стимулирования развития круизного и регулярного паромного сообщения между Санкт-Петербургом и портами других европейских городов был реализован проект строительства специализированного пассажирского порта на намывных территориях Васильевского острова. Пассажирский порт Санкт-Петербург включает семь причалов общей длиной 2,2 тыс. м для приема океанских лайнеров длиной до 340 метров, шириной до 42 метров и осадкой до 8,8 метра, три круизных и один специализированный круизно-паромный терминал, которые могут обслуживать до 18000 пассажиров в день. В Пассажирском порту открыт морской пассажирский постоянный многосторонний пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации, работает 116 кабин паспортного контроля.

АО «Пассажирский порт Санкт-Петербург» - единственный оператор морского терминала в Пассажирском порту Санкт-Петербург. В 2011 г. после завершения строительства и ввода порта в эксплуатацию 100% акций АО «Пассажирский порт Санкт-Петербург» были переданы городу.

За период 2011-2015 гг. количество пассажиров круизных судов увеличилось на 19,5% до 482,4 тыс. чел. В 2015 г. в общем пассажиропотоке доля пассажиров круизных судов из Германии составила 27%, США – 17%, Великобритании – 11%, Испании – 6%, Италии – 5%, Канады – 4%. В Пассажирский порт Санкт-Петербург заходят суда крупных международных круизных компаний - Carnival Corporation & plc., Royal Caribbean International and Celebrity Cruises, Norwegian Cruise Line, MSC Cruises S.A. и др.

В настоящее время работает несколько паромных линий:

- Санкт-Петербург – Хельсинки – Стокгольм – Таллинн – Санкт-Петербург;
- Санкт-Петербург – Хельсинки;
- Санкт-Петербург – Стокгольм – Таллинн – Санкт-Петербург.

За период 2011-2015 гг. количество пассажиров паромных и круизных судов увеличилось на 49,4% до 789 тыс. чел.

Для улучшения транспортной доступности Пассажирского порта Санкт-Петербург реализован проект строительства автодорожного выхода с его территории на улично-дорожную сеть Васильевского острова в створе Мичманской ул. Помимо этого, проектом строительства центрального участка Западного скоростного диаметра предусмотрено устройство развязки в районе Морской набережной вблизи Пассажирского порта.

В Большом порту Санкт-Петербург в период летней навигации оказываются услуги по прохождению пассажирами судов пограничных, таможенных процедур. В состав портовой инфраструктуры по обслуживанию пассажиров входят - пассажирские терминалы на Английской набережной и на Набережной Лейтенанта Шмидта, состоящие из дебаркадеров для прохода пассажиров и размещения пограничных и таможенных служб и плавпричалов для приема пассажирских судов длиной до 200 метров и осадкой до 8 метров.

Снижение количества пассажиров, обслуженных на морских пассажирских терминалах Большого порта Санкт-Петербург, связано с переориентацией судов на использование Пассажирского порта Санкт-Петербург.

С момента ввода в эксплуатацию новых пассажирских терминалов и причальных комплексов количество обслуживаемых пассажиров круизных и паромных судов за период 2010-2015 гг. в Санкт-Петербурге увеличилось на 48% и составило по результатам навигации 2015 года 831 тыс. чел. Рост количества судозаходов пассажирских судов в порты Санкт-Петербурга за аналогичный период составил 24% и достиг в 2015 году 531 ед.

В 2015 г. количество судозаходов круизных судов в Санкт-Петербург составило 285, а паромных судов – 246. На круизных судах город в город прибыло 501 тыс. чел., а на паромных судах – 329 тыс. чел.

В настоящее время количество туристов круизных судов в Санкт-Петербурге сопоставимо с показателями портов Копенгагена, Стокгольма, Хельсинки и Таллинна, играющих важную роль в круизном судоходстве на Балтике (от 400 до 700 тыс. чел. в год).

Вместе с тем **численность пассажиров на паромных линиях в Санкт-Петербурге во много раз меньше по сравнению с зарубежными портами Хельсинки, Стокгольма и Таллинна**, где количество паромных пассажиров достигло 9-11 млн чел. в год (в десятки раз больше, чем в Санкт-Петербурге).

Существующие объемы перевозок на паромных линиях в Санкт-Петербурге не соответствуют роли Санкт-Петербурга как уникального культурного, туристического, образовательного, делового и выставочного центра. В связи с этим для дальнейшего развития паромного сообщения необходима разработка и реализация комплекса мер, направленных на стимулирование роста судозаходов паромных судов и привлечение туристов в Санкт-Петербург.

В 2015 г. в целях развития паромного сообщения администрацией морского порта «Пассажирский порт Санкт-Петербург» заключены соглашения с руководством порта Хамина-Котка (Финляндия) и компанией Cursor Oy, а также с Ассоциацией содействия развития деловых связей «Китайский деловой центр». Подписание соглашений направлено на развитие потенциала Санкт-Петербурга как центра морского туризма для граждан стран Балтийского моря и Китайской Народной Республики.

В морском порту Выборг в период летней навигации судовладельцам оказываются услуги, связанные с предоставлением инфраструктуры пассажирского терминала «Причал № 1» в целях обслуживания прибывающих или убывающих на судах пассажиров, ожидающих прохождения пограничных и таможенных процедур. В состав портовой инфраструктуры по обслуживанию пассажиров входят:

- причал № 1, длиной 111,7 метров с глубинами у причальной стенки 3,83 метра, предназначенный для обслуживания судов длиной 56,2 метров, шириной 10,4 метров и осадкой 3,3 метра;

- пассажирский павильон для прохождения пассажирами пограничного, таможенного, миграционного, санитарно-карантинного и других видов контроля;

- понтон для швартовки маломерных судов (яхт, катеров) с целью прохождения пограничного, таможенного, миграционного, санитарно-карантинного и других видов контроля.

В настоящее время из Выборга осуществляются пассажирские перевозки по маршруту Выборг – Лаппеенранта, на линии работает теплоход "Карелия", принадлежащий финской компании "Saimaan Matkaverkko Oy".

За период 2011-2013 гг. количество пассажиров, обслуженных в порту Выборг, возросло с 19,5 тыс. чел. до 24 тыс. чел. (на 23%). Однако, в 2015 г. в связи с падением спроса численность туристов на водном маршруте Выборг – Лаппеенранта уменьшилась до 17,5 тыс. чел.

В морском порту Усть-Луга судовладельцам оказываются услуги, связанные с предоставлением инфраструктуры пассажирского терминала, расположенного на территории автомобильно-железнодорожного паромного комплекса, в целях обслуживания прибывающих или убывающих на судах пассажиров, ожидающих прохождения пограничного, таможенного, миграционного, санитарно-карантинного и других видов контроля.

В морском порту действует паромная линия Балтийск - Усть-Луга, которая имеет важное социально-экономическое значение для Калининградской области. Железнодорожные паромы доставляют пассажиров, автомобили и грузы в вагонах в обход территории Прибалтийских государств, членов Евросоюза и НАТО.

Результаты мониторинга процессов перемещения грузов и транспортных средств через государственную границу Российской Федерации в морских портах, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области

В 2015 г. через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, прошло около четверти от общего числа судов заграничного плавания, зашедших в морские порты РФ. Учитывая то, что этот флот обеспечивает основные грузопотоки международной торговли Российской Федерации, очень важно создать необходимые условия для эффективной и быстрой переработки экспортно-импортных грузов на терминалах морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Данные, приведенные в отчете «Мониторинг процессов перемещения грузов и транспортных средств через государственную границу Российской Федерации в морских пунктах пропуска в условиях введения системы предварительного информирования и механизма «Единого окна» за 2014-2015 гг.», подготовленном Координационным советом по оптимизации движения внешнеторговых грузов (создан при Комитете по транспорту Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации) свидетельствуют о том, за этот период улучшения транспортной ситуации в морских портах не произошло.

Все суда, прибывающие в современный морской порт, должны разгружаться немедленно после прибытия (швартовки) и покидать порт сразу после завершения погрузочных работ. Даже временные задержки свыше 15 минут, связанные с осуществлением формальностей со стороны портовых властей и государственных контрольных органов, в современных зарубежных портах считаются недопустимыми. **Это важно для того, чтобы не допустить простоя судов и портовых мощностей, так как от этого зависят не только пропускная способность и конкурентоспособность морских портов, но оценка транзитного потенциала и репутация страны в целом.**

В отличие от зарубежных портов, в морских портах Российской Федерации сохраняются многочасовые задержки всех прибывающих и убывающих судов в связи с работой комиссии государственных контрольных органов (ГКО). Вне зависимости от применения информационных систем, от предварительного представления в ГКО информации о приходе и отходе судна на бумажных и электронных носителях, все приходящие и уходящие суда задерживаются на время работы комиссии ГКО.

При приходе в порт судно не может начать грузовые операции (разгрузку) немедленно, пока на его борт не поднимутся сотрудники ГКО, которые проверяют бумажные документы. В расчет не принимается факт предварительного представления за 48 часов документов о судне и грузе в ГКО и Администрацию морского порта (АМП). Документы предъявляются перевозчиком комиссии ГКО повторно непосредственно на борту судна, после многочасовой проверки которых комиссией ГКО дается разрешение на грузовые операции. При уходе судно не может начать движение после завершения грузовых операций (погрузки), пока на его борт снова не поднимутся сотрудники ГКО, которые проверят бумажные документы и дадут разрешение на отход.

Данные мониторинга задержки времени начала грузовых операций после швартовки судов в Большом порту Санкт-Петербург, в портах Усть-Луга и Приморск показали, что в связи с работой комиссии ГКО среднее время задержки начала грузовых операций составило в 2014-2015 гг. порядка 1,5-2 часов, а в ряде случаев превысило 4-5 часов. Приблизительно такие же задержки отмечаются и при отходе судов из морских портов. **Данные проведенного мониторинга свидетельствуют о том, в этих морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области 100% судов были задержаны при прибытии и убытии в связи с работой комиссии ГКО.**

Данные мониторинга свидетельствуют об избыточном количестве бумажных документов (до 77 форм в 3-5 экземплярах каждая) требуемых в российских портах от перевозчиков при оформлении прибытия и убытия морских судов. В российских портах не выполняются требования Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года» (далее – Конвенция ФАЛ). В соответствии с Конвенцией ФАЛ количество форм предоставляемых документов ограничено 7 формами при прибытии судна и 5 формами при убытии.

Новой европейской директивой 2010/65/EU установлена дата 01.06.2015 окончательного отказа от применения бумажных документов при оформлении прибытия и отходов судов в портах Европейского Союза. **С 1 июня 2015 года все порты Евросоюза переходят на электронный обмен данными между участниками транспортного рынка и ГКО. При этом все требуемые ГКО сведения будут передаваться в форме одного единственного электронного документа.**

Данные мониторинга свидетельствуют о значительном и явно избыточном количестве бумажных документов, которые обязаны подготовить и представить морской агент и капитан судна в российском порту для оформления прибытия и отхода судна. Так, **российские ГКО требуют для проверки от 44 до 77 форм при прибытии судна и от 20 до 49 форм при убытии (отходе) судна.**

Однотипные, повторяющиеся сведения предоставляются в бумажном виде в таможенные органы, пограничную службу ФСБ РФ, Роспотребнадзор и Инспекцию государственного портового контроля (далее – ИГПК). Некоторые из указанных документов содержат по несколько страниц, а другие представляются в двух и более экземплярах.

До сентября 2014 года контейнерные линии регулярно и беспрепятственно совершали последовательно заходы в морские порты в течение одного рейса с загрузкой судов контейнерами, предназначенными для выгрузки в порту Усть-Луга и Большом порту Санкт-Петербург. Однако затем для судов, перевозящих продовольственные товары, Усть-Лужский таможенный пост Кингисеппской таможни начал требовать с перевозчиков информацию о грузе, которой обладают экспедиторы и грузополучатели: представления документов, подтверждающих страну происхождения товаров и кодов товаров в соответствии с товарной

номенклатурой внешнеэкономической деятельности (далее – ТН ВЭД ТС). Без документов подтверждения кодов ТН ВЭД ТС таможенники в порту Усть-Луга запрещают выгрузку сельскохозяйственной продукции и продовольствия, для которых портом разгрузки является морской порт Усть-Луга, а также запрещают помещение под таможенную процедуру таможенного транзита сельскохозяйственной продукции и продовольствия, остающихся на борту судна, предназначенные для выгрузки в Большом порту Санкт-Петербург. Сведений о стране происхождения, указанной в коносаменте, Кингисеппской таможне недостаточно, а других документов для транзитных грузов у перевозчика, как правило, нет. Документы по грузам, следующим транзитом в Большой порт Санкт-Петербург, находятся у грузоотправителей и грузополучателей (экспедиторов) в Санкт-Петербурге, а судно и груз задерживаются таможней в транзитном порту – в Усть-Луге. Таким образом, при последовательном посещении порта Усть-Луга и Большого порта Санкт-Петербург морские агенты (представители перевозчиков) вынуждены собирать у грузовладельцев (экспедиторов) в Санкт-Петербурге сертификаты на транзитный груз (хотя перевозчик их иметь не обязан) и предоставить в Кингисеппскую таможню.

Если в порту Усть-Луга перевозчик не может предоставить 100% комплект документов на транзитный груз, подлежащий выгрузке в Большом порту Санкт-Петербург, то транзит запрещается таможней, и судно вынуждено покидать территориальные воды РФ.

Таким образом, для доставки транзитного груза в Санкт-Петербург после посещения порта Усть-Луга и выгрузки в нем части контейнеров, судно должно выйти из российских территориальных вод и снова войти в него, повторно оформив пересечение границы для прибытия в Большой порт Санкт-Петербург. Протяженность «петли» составляет около 150 морских миль, на этот маневр тратятся лишние 10-12 часов хода, а судовладельцы несут потери из-за дополнительных расходов.

Утвержденный Распоряжением Правительства Российской Федерации №739-р от 30 апреля 2014 года план мероприятий по улучшению транспортной ситуации в морских портах предусматривал внедрение механизма «единого окна» в российских портах в 2015 г. Однако данные проведенного мониторинга свидетельствуют о том, что:

- единый перечень данных, представляемых при прибытии (убытии) судна, не отработан и не согласован между государственными контрольными органами и участниками внешнеэкономической деятельности;
- единый орган, ответственный за прием информации от заинтересованного лица и передачи через механизм «единого окна», не определен;
- в российских портах нет информационной системы межведомственного взаимодействия, позволяющей отказаться от бумажного документооборота и от применения разнотипных ведомственных информационных систем.

Таким образом, **в морских портах Российской Федерации отсутствует механизм «единого окна» для межведомственного информационного взаимодействия сотрудников государственных органов и взаимодействия с участниками транспортного рынка через единый пропускной канал. При отсутствии механизма «единого окна» в российских портах сохраняется громоздкий бумажный документооборот и увеличивается количество ведомственных информационных систем, информация в которых дублируется.**

Перечисленные проблемы отражаются на снижении конкурентоспособности российских портов по сравнению с соседними европейскими портами. Причина – в сохранении громоздкого бумажного документооборота и бюрократических процедур

государственного контроля при оформлении транспортных средств и грузов, что приводит к многочасовым задержкам судов и простоям портового оборудования.

Проблемы в сфере развития морского транспорта и морских портов

К основным проблемам, сдерживающим развитие морского транспорта и морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области, относятся следующие:

1. Морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области лидируют в России по объему перевалки международных грузов, так в 2015 г. они приняли основной объем импортных грузов (44,4%) и более трети экспорта (36,8%) от совокупного объема международных грузов, проследовавших через морские порты России. Через морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области проходит основной поток минеральных удобрений (64% от общего объема перевалки минеральных удобрений в морских портах РФ в 2015 г.), грузов в контейнерах (52%), рефгрузов (52%), металлолома (49%), нефтепродуктов (46%), цветных металлов (41%), нефти (36%), накатных грузов (26%), угля и кокса (23%), черных металлов (20%). **Однако свыше 90% грузов, следующих через морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области, перевозится судами под иностранными флагами.** В 2015 г. в порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, осуществили заход 10127 судов, из них под флагом РФ – 819 судов (8% от общего количества). **Судами, зарегистрированными под российским флагом, перевозится менее 10% экспортно-импортных грузов РФ.** Суммарные потери доходов от перевозки экспортно-импортных грузов России судами, зарегистрированными под иностранными флагами, составляют несколько миллиардов долларов в год. Для сравнения – Нидерланды имеют свыше 7 тыс. морских судов, которые выполняют около 50% морских перевозок в Европе. **Для увеличения доходов от морских перевозок и налоговых поступлений в бюджетную систему страны необходимо обеспечить перевозку российских грузов судами, работающими под российским флагом. Создание российской судоходной компании с современным флотом – одна из важнейших задач, решение которой обеспечит стратегические преимущества России в обеспечении перевозок российских грузов.**

2. Ухудшение экономической ситуации и введение санкций привело к недозагруженности мощностей портовых терминалов – на начало 2016 г. профицит портовых мощностей составил 67,5 млн тонн, в том числе по сухогрузам – 33 млн тонн, по наливным грузам – 34,5 млн тонн.

Отмечается существенная несбалансированность товарных потоков по направлениям – **многократное превышение объемов экспортных потоков над импортными, что предопределяет неравномерную загрузку судоходных линий и портовых мощностей** (в общем грузообороте морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2015 г. на долю экспортных грузов пришлось 91%, а импортных грузов – 7%, на транзитные и каботажные грузы – 2%).

При этом в 2015 г. через зарубежные порты было перевалено 62,4 млн тонн российских грузов (в том числе порты стран Балтии – 53,3 млн тонн, Украины – 9,1 млн тонн), в том числе объём перевалки сухогрузов составил 40,9 млн тонн (в том числе через порты Балтии – 33,4 млн. тонн, порты Украины – 7,5 млн тонн), наливных грузов – 21,5 млн тонн (в том числе через порты Балтии – 19,9 млн тонн, порты Украины – 1,6 млн тонн).

В 2015 г. доля перевалки российских минеральных удобрений и руды в морских портах стран Балтии и Украины составила 32,6% и 26,6% соответственно. Значительны также доли перевалки угля и металлов – 15,2% и 9% соответственно.

Переключение российских грузов с портов зарубежных стран на морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области позволит загрузить перегрузочные мощности терминалов, повысить эффективность их работы, создать новые рабочие места и увеличить налоговые поступления в бюджеты всех уровней.

Для увеличения объемов перевалки грузов в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области также необходимо активизировать работу с субъектами РФ и крупными компаниями, для которых характерны значительные объемы международной торговли. Для привлечения дополнительных грузопотоков потребуются обеспечить определенные преимущества для маршрутов транспортировки грузов, следующих через морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области (в первую очередь, за счет снижения тарифов и времени нахождения грузов в пути).

3. Уменьшение объемов перегрузки грузов в контейнерах на 20% привело к недогруженности контейнерных терминалов. С введением в эксплуатацию ММПК «Бронка», производственная мощность контейнерного терминала которого составила на первом этапе 500 тыс. TEU, профицит мощностей контейнерных терминалов в регионе существенно увеличился - до 1,1 млн TEU или 7 млн тонн.

Повышение уровня загрузки контейнерных терминалов портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области во многом связано с увеличением контейнеризации внешнеторгового грузопотока Российской Федерации. В настоящее время уровень контейнеризации внешнеторгового грузопотока Российской Федерации составляет всего лишь 4,7%, в том числе в экспорте – 1,6%, в импорте – 23%. Для сравнения - уровень контейнеризации в мире составляет порядка 50-60% от всего объема перевозок сухих грузов, а среди генеральных грузов может достигать 90%.

В 2015 г. наибольшая доля в экспорте грузов в контейнерах приходилась на бумагу и картон, алюминий и изделия из него и древесину и изделия из нее, а в импорте – на съедобные фрукты и орехи, пластмассы и изделия из них, на продукцию машиностроения. Большой потенциал для роста уровня контейнеризации представляет ряд товарных групп, в том числе с высокой степенью переработки. В настоящее время доля таких грузов в контейнерном экспорте и импорте значительна, при этом коэффициент контейнеризации относительно низок. К таким товарным группам в экспорте можно отнести черные металлы, удобрения, серу, строительные материалы, машины и оборудование.

В условиях падения контейнерного грузопотока и усугубляющегося дисбаланса в отношении груженых и порожних контейнеров на экспортном и импортном направлениях, обусловленного несбалансированной структурой внешней торговли Российской Федерации, важная задача связана с применением новых технологий затаривания универсальных контейнеров наливными и насыпными грузами.

В связи с этим для повышения уровня загрузки контейнерных терминалов Санкт-Петербурга и Ленинградской области необходимо обеспечить увеличение экспортного грузопотока в контейнерах за счет привлечения основных российских экспортеров и предоставления им дополнительных сервисов по затарке их грузов в контейнеры (например, танк-контейнеры, предназначенные для транспортировки наливных химических грузов и пищевой продукции, флекситанки для транспортировки жидких наливных и сыпучих грузов, специальные контейнеры для перевозки негабаритных грузов и др.).

4. К инфраструктурным проблемам морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, можно отнести следующие:

- недостаточные глубины восточной части Балтийского моря ограничивают прием современных океанских судов и вынуждают перегружать грузы с океанских линий на фидерные линии, что увеличивает стоимость и время доставки товаров;
- недостаточные площади складирования, недостаточная пропускная способность подходов каналов, автодорожных и железнодорожных подходов к Большому порту Санкт-Петербурга, ограниченность территории его развития из-за нахождения в границах плотной застройки города;
- недостаточная пропускная способность автодорожных и железнодорожных подходов к ряду морских портов Ленинградской области;
- низкая транспортная доступность пассажирских терминалов морских портов, отсутствие прямых беспересадочных связей между ними и аэропортом «Пулково». железнодорожными, автобусными и речными вокзалами, недостаточная пропускная способность автодорожных подходов к Пассажирскому порту Санкт-Петербурга, заторы на пути следования туристов к достопримечательностям Санкт-Петербурга, что приводит к низкому уровню возвратности туристов. Решению этой проблемы будет способствовать организация речных маршрутов, предусматривающих обслуживание туристов внутренним водным транспортом для доставки их к достопримечательностям города.

5. Эффективность работы морских портов снижается из-за значительной длительности прохождения пограничных и таможенных процедур.

В 2015 г. через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, прошло около четверти от общего числа судов заграничного плавания, заходивших в морские порты РФ. Учитывая то, что этот флот обеспечивает основные грузопотоки международной торговли Российской Федерации, очень важно обеспечить эффективную и быструю переработку экспортно-импортных грузов на терминалах морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Однако в настоящее время:

- сохраняются многочасовые задержки грузовых операций судов при прибытии (и убытии) в морские порты (средние задержки времени начала грузовых операций после швартовки судов в Большом порту Санкт-Петербург, в портах Усть-Луга и Приморск в связи с работой комиссии ГКО составляют порядка 1,5-2 часов, а в ряде случаев превышают 4-5 часов, приблизительно такие же задержки отмечаются и при отходе судов из морских портов);
- отсутствуют единые требования к составу документов, представляемых перевозчиками в государственные контрольные органы при прибытии и убытии судов. Количество бумажных документов, требуемых от перевозчиков для оформления прибытия и убытия судов, является избыточным (до 77 форм), при этом с 1 июня 2015 года все порты Евросоюза переходят на электронный обмен данными между участниками транспортного рынка и ГКО, все требуемые сведения будут передаваться в форме одного электронного документа;
- в морских портах отсутствует механизм «единого окна» для межведомственного информационного взаимодействия сотрудников государственных органов и участников транспортного рынка через единый пропускной канал, сохраняется громоздкий бумажный документооборот и увеличивается количество ведомственных информационных систем, данные в которых дублируются.

Перечисленные проблемы отражаются на снижении конкурентоспособности российских портов, приводят к многочасовым задержкам судов и простоям портового оборудования.

6. В настоящее время в морских портах отмечается низкая эффективность взаимодействия различных видов транспорта и различных структур, обеспечивающих их работу. На территории морских портов взаимодействуют несколько видов транспорта, осуществляются терминально-логистические операции, проходит таможенный, фитосанитарный контроль и т.д. Для эффективного функционирования морских портов требуется увязка информации о движении транспортных средств и грузов не только в части морских перевозок, но и согласование планов работы судоходных и стивидорных компаний с железной дорогой и автомобильными перевозчиками, с операторами терминально-складских услуг и государственными структурами. **В настоящее время существующие в морских портах информационные системы участников процесса перевозки и обработки грузов являются автономными и не позволяют эффективно решать задачи своевременного вывоза грузов.**

Технологии передачи информации, используемые в морских портах, характеризуются множественностью и разрозненностью, отсутствием общего унифицированного подхода, позволяющего на принципах интеграции обеспечить оптимизацию информационного взаимодействия между всеми заинтересованными участниками перевозочного и терминально-логистического процесса и государственными контрольными органами по единым стандартам и правилам.

В связи с этим требуется создание единой системы электронного взаимодействия всех участников перевозки и обработки грузов в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области с учетом включения в нее всех заинтересованных сторон: грузовладельцев, судоходных и стивидорных компаний, операторов подвижного состава, железнодорожных и автомобильных перевозчиков, операторов терминально-складских услуг, государственных структур и т.д.

1.3.2. Внутренний водный транспорт

В силу своего географического положения Санкт-Петербург и Ленинградская область играют важную роль в обеспечении работы Единой глубоководной системы Европейской части России, связывающей Белое, Балтийское, Каспийское, Азовское и Черное моря посредством Беломорско-Балтийского канала, Волго-Балтийского водного пути, Канала им. Москвы, Волго-Донского судоходного канала и системы гидротехнических сооружений.

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

Прохождение по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области **Волго-Балтийского водного пути** (далее – Волго-Балт), входящего в состав Единой глубоководной системы Европейской части России и обеспечивающего выход в Финский залив Балтийского моря, позволяет выполнять на речном транспорте как внутренние перевозки между субъектами РФ, так и международные перевозки судами класса «река – море».

Протяженность эксплуатируемых водных путей Волго-Балтийского водного пути составляет 4722 км, в том числе с гарантированными габаритами – 2178 км.

По территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области Волго-Балтийский водный путь следует через Онежское озеро, реку Свирь, Ладожское озеро и реку Нева. Глубина су-

доходного фарватера Волго-Балта составляет не менее 4 м, что обеспечивает проход судов водоизмещением до 5000 т.

Волго-Балтийский водный путь играет важную роль в обеспечении работы Единой глубоководной системы Европейской части России. Волго-Балт обеспечивает:

- грузовые и пассажирские речные перевозки между крупнейшими городами страны - Санкт-Петербургом и Москвой, а также между городами, расположенными в зоне тяготения Единой глубоководной системы Европейской части Российской Федерации;
- бесперевалочную доставку экспортно-импортных грузов России на судах смешанного «река-море» плавания за счет выхода в Балтийское море и далее – в мировой океан;
- связи с Белым морем по Беломоро-Балтийскому каналу;
- связи с портами Каспийского, Азовского и Чёрного морей по системе внутренних водных путей России.

По Волго-Балтийского водному пути проходит трасса международного транспортного коридора «Север-Юг». Основное направление водного маршрута МТК «Север – Юг» - Санкт-Петербург – Вытегра – Череповец – Нижний Новгород – Казань – Волгоград – Астрахань – Каспийское море. Ответвления водного маршрута МТК «Север – Юг» включают:

- Беломорско-Балтийский канал;
- направление Череповец – Большая Волга – канал им. Москвы – Москва;
- направление Казань – Пермь – Соликамск;
- направление Волгоград – Волго-Донской канал – Ростов-на-Дону.

По МТК «Север - Юг» обеспечивается доставка грузов из Индии, Ирана, стран Персидского залива и Каспийского моря, через российские порты на Каспии и далее по системе внутренних водных путей или сети железных и автомобильных дорог в российские регионы и страны Восточной и Центральной Европы, Сканди

По Волго-Балту отмечается высокая интенсивность движения судов речного флота и судов смешанного плавания «река-море». Объем перевозок грузов по Волго-Балтийскому водному пути составил в 2015 г. 20,0 млн тонн (17% от общего объема перевозок грузов по внутренним водным путям России), в том числе:

- в международном сообщении – 7,2 млн тонн (27% от общего объема перевозок грузов в международном сообщении по внутренним водным путям России);
- во внутреннем сообщении - 12,8 млн. тонн (около 14% от общего объема перевозок грузов во внутреннем сообщении).

Основная доля в грузопотоках, следующих во внутреннем сообщении, пришлась на строительные грузы, включая песок (около 80%), порядка 10% составили генеральные грузы и 9% - лесные грузы.

По Волго-Балту осуществляются пассажирские перевозки (по регулярным городским и пригородным маршрутам, прогулочные и речные круизы (из Санкт-Петербурга в Москву, на остров Ваалам, в Петрозаводск, Кижы, Мандроги и в другие горда). Объем отправлений пассажиров во всех видах сообщения составил в 2015 г. 1,9 млн чел. (14% от общего объема пассажирских перевозок по внутренним водным путям РФ).

Проведенный анализ показал важное значение Волго-Балтийского водного пути в обеспечении грузовых и пассажирских речных перевозок в РФ. Волго-Балт обеспечивает практически треть от общего объема перевозок грузов в международном сообщении по внутренним водным путям России. Доля Волго-Балта в обеспечении внутренних грузовых и пассажирских перевозок составляет 14%. Перспективы развития Волго-Балтийского водного пути во многом связаны с ростом перевозок по МТК «Север – Юг» и с переключением на не-

го части грузов, которые в настоящее время перевозятся автомобильным и железнодорожным видами транспорта.

В настоящее время протяженность внутренних водных путей в Санкт-Петербурге составляет 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 гарантированными габаритами судовых ходов – 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%.

На внутренних водных путях Ленинградской области эксплуатируются 3 гидроузла: Нижне-Свирский и Верхне-Свирский на реке Свирь и Волховский на реке Волхов. Нижне-Свирский шлюз, расположенный в поселке Свирьстрой Лодейнопольского района Ленинградской области, введен в эксплуатацию в 1933 году. Верхне-Свирский шлюз, расположенный в городе Подпорожье Ленинградской области, введен в эксплуатацию в 1952 году. Техническое состояние Нижне-Свирского и Верхне-Свирского шлюзов оценивается как ограниченно работоспособное, уровень безопасности - пониженный. Волховский шлюз расположен на реке Волхов в городе Волхов. Через шлюз проходит ответвление от основной трассы Волго-Балтийского водного пути от Ладожского озера по реке Волхов в озеро Ильмень. В 2016 г. была завершена реконструкция Волховского шлюза.

Наиболее интенсивное судоходство осуществляется по южной части Ладожского озера от р. Невы до р. Свири. Вдоль южного берега Ладожского озера проходит Новоладожский канал, длина которого составляет 169 км. Канал используется для прохода речных судов, не приспособленных к озёрным условиям.

Из Ладожского озера вытекает река Нева и впадает в Финский залив Балтийского моря в Санкт-Петербурге. На подходе к Финскому заливу река Нева разветвляется на несколько рукавов, образуя обширную дельту, насчитывающую около 100 островов. Наиболее значительными рукавами дельты являются реки Большая Нева, Малая Нева, Большая Невка, Средняя Невка и Малая Невка. В устьях рукавов с моря ведет несколько фарватеров, из которых навигационное значение имеют Елагинский, Петровский, Галерный и Корабельный фарватеры. Длина реки Нева составляет 74 км, ширина изменяется от 250 м до 1,3 км.

Грузовые перевозки

В 2014-2015 гг. наблюдалось существенное уменьшение грузооборота и грузопотока по Волго-Балтийскому водному пути на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области. В навигацию 2015 г. по Волго-Балтийскому водному пути (ВБВП) на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области 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.

Пассажи́рские перево́зки

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).

Причальная инфраструктура на р. Неве используется для речных круизных судов, работающих по туристским маршрутам в направлениях Ладожское озеро (острова Валаам, Коневец), Онежское озеро (г. Петрозаводск, о. Кижы и эпизодически на Белое море – Соловецкие острова), по Волго-Балтийскому водному пути в направлении на Москву и в города, расположенные на реках Волга, Кама и Дон.

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. Регулярно осуществляли судозаходы следующие теплоходы: «Фурманов», «Святая Русь», «К. Маркс», «А.С. Попов» «Господин Великий Новгород», «М. Шолохов» и судно на подводных крыльях «Комета-9». 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.

Ранее на территории Речного вокзала были расположены причал, здание вокзала и здание гостиницы, предназначенные для обслуживания туристского флота. Комплекс зданий и сооружений Речного вокзала был ликвидирован в 2012 г. В настоящее время на территории гостиницы и бывшего здания Речного вокзала находится жилой дом. После сноса зданий и сооружений Речного вокзала на пр. Обуховской Обороны в Санкт-Петербурге отсутствует единый комплекс по приему и обслуживанию речных круизных судов.

Учитывая ограничения развития инфраструктуры существующего Речного вокзала (пр. Обуховской Обороны, д. 106) в целях обеспечения безопасных и комфортных условий обслуживания пассажиров, а также приема современных судов нового концепта PV300VD с осадкой 3,2 м, **необходимо строительство нового комплекса Речного вокзала**, для размещения которого рассматривается акватория р. Невы (1363 км) в районе Рыбацкой Заводи и прилегающая к ней территория в Невском районе Санкт-Петербурга.

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 пассажир-

ских 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). Теплоход «Карелия» курсирует между городами Выборг и Лаппеенранта.

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.

Для обеспечения спроса на поездки внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге были введены 5 новых регулярных маршрутов с промежуточными остановками, которые обслуживают транспортные связи между основными достопримечательностями в центральной части города. На маршрутах обеспечивается движение по расписанию, при этом используется формат «Hop on hop off», позволяющий на любой остановке во время путешествия сойти на берег, а через некоторое время продолжить поездку и сесть в следующий подошедший по расписанию катер. При этом билет действует в течение суток, что позволяет совершить многократные пересадки. Требования к перевозчикам, обслуживающим эти маршруты, - регулярность, движение по расписанию, выдача билетов и обязательные остановки на маршрутах. Для обслуживания этих маршрутов СПбГКУ «Агентство внешнего транспорта» предоставляет судоходным компаниям оборудованные места для швартовки судов на реках и каналах города. На маршрутах предоставляются услуги аудиогидов и предусмотрена возможность стыковки с автобусными турами. В перспективе предусматривается расширение сети регулярных водных маршрутов за счет их продления в пригороды Санкт-Петербурга.

Для стимулирования развития экскурсионно-прогулочных и туристских маршрутов и в целях удовлетворения потребностей в причальном фронте Комитет по транспорту Санкт-Петербурга успешно реализует проект «Городские причалы» с целью обеспечения равного доступа к причальной инфраструктуре всем компаниям, осуществляющим перевозки по рекам и каналам Санкт-Петербурга в местах, наиболее востребованных при организации пассажирских перевозок водным транспортом. Оператором данного проекта является СПбГКУ «Агентство внешнего транспорта». Предоставление доступа осуществляется на договорной основе, в соответствии с утвержденными тарифами.

В оперативном управлении СПбГКУ «Агентство внешнего транспорта» находятся 54 понтона, которые используются в качестве остановочных пунктов. СПбГКУ «Агентство внешнего транспорта» ежегодно заключает договоры с перевозчиками на использование городских причалов. Диспетчеризация подхода / отхода судов к городским причалам производится с использованием государственной информационной Системы мониторинга, анализа и управления судами. Для швартовки к городским причалам судовладельцы заранее подают заявку в электронном виде и через Интернет оплачивают услугу при помощи Электронной системы бронирования и оплаты. Средства на реализацию проекта «Городские причалы» выделяются из бюджета Санкт-Петербурга и собираются с перевозчиков в виде платы за швартовку. В 2015 г. в рамках данного проекта было организовано 8 причалов общего пользования, а в 2016 г. – 15 причалов. К 2018 году предусмотрено увеличение количества городских причалов до 18 ед.

Реализация проекта «Городские причалы» способствует росту объемов пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте в Санкт-Петербурге за счет увеличения пло-

щадя равнодоступного причального фронта, запуска регулярных маршрутов с использованием городских причалов, повышения уровня безопасности при перевозках и посадке-высадке пассажиров благодаря организации централизованной диспетчеризации и автоматической фиксации нарушений.

С учетом положительного опыта реализации проекта «Городские причалы» было принято решение о передаче в собственность Санкт-Петербурга федеральных причалов. В настоящее время осуществлена безвозмездная передача в собственность Санкт-Петербурга федеральных причалов в Кронштадте, Ломоносове (Угольная гавань) и на Крестовском острове, а также ведется работа по подготовке решения о передаче в собственность Санкт-Петербурга федеральных причалов Речного вокзала, причалов на Аптекарской наб., в Кронштадте и в пос. Лисий Нос.

Основные проблемы в сфере развития внутреннего водного транспорта

Сегодня одной из основных проблем внутреннего водного транспорта является отсутствие стабильно растущих грузопотоков и пассажиропотоков. Это связано не только со снижением спроса на речные перевозки в период ухудшения экономической ситуации, но и с наличием лимитирующих участков на Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации. В последние годы ухудшение судоходных условий на Городецких шлюзах и на подходах к ним, недостаточная пропускная способность Верхнесвирского и Нижнесвирского гидроузлов привели к тому, что транспортировка части грузов переключилась с внутреннего водного транспорта на автомобильный и железнодорожный виды транспорта. В условиях снижения уровней воды в реках грузопотоки, ранее следовавшие по Волго-Балту, значительно уменьшились или переключились на Волго-Донской водный путь. Увеличение грузопотоков в направлении Санкт-Петербурга прогнозируется после ввода в эксплуатацию Нижегородского низконапорного гидроузла.

Перераспределение части строительных грузов с речного на автомобильный транспорт негативно сказалось на загрузке и технико-эксплуатационном состоянии автомобильных дорог. Зачастую перевозка гравия, песка, щебня и других строительных материалов по автодорогам, проходящим вдоль водных путей, происходит с существенным превышением нормативной нагрузки на ось, что приводит к появлению колеи и разрушению дорожного покрытия.

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.

К основным проблемам, сдерживающим развитие пассажирских перевозок внутренним водным транспортом, 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;

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

- 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 для ее развития.

Еще одна проблема связана с **нехваткой объектов базирования и обслуживания маломерных судов**, оборудованных с учетом требований водного законодательства РФ. На имеющихся стоянках практически повсеместно нарушается режим использования водоохраных зон и прибрежных защитных полос водных объектов. В связи с этим необходима разработка оптимальной схемы размещения стоянок для парусных и прогулочных маломерных судов, оборудованных заправками для обеспечения судов топливом.

1.3.3. Железнодорожный транспорт

Железнодорожный узел Санкт-Петербурга и Ленинградской области является одним из крупнейших в Российской Федерации, он обеспечивает основную часть грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок в Северо-Западном федеральном округе.

По железным дорогам, проходящим по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, выполняются перевозки массовых грузов во внутрироссийском, экспортно-импортном и транзитном направлениях. На железнодорожном транспорте осуществляется значительная часть пригородных пассажирских перевозок и поездов в дальнем сообщении в города России и зарубежных стран. По объему грузовых и пассажирских перевозок железнодорожный узел Санкт-Петербурга и Ленинградской области занимает второе место в стране после Московского железнодорожного узла.

Общая протяженность сети железных дорог, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, составляет 2733,5 км, из которых наибольший удельный вес приходится на однопутные и двухпутные линии (48% и 49% соответственно). Около 72% всех железнодорожных линий, расположенных на территории города и области, электрифицированы. Плотность железнодорожных путей в Санкт-Петербурге и Ленинградской

области составляет 341 км путей на 10 000 км² территории (для сравнения – в Москве и Московской области – 577 км путей на 10 000 км²).

По территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области проходят железные дороги, входящие в состав международных транспортных коридоров «Север – Юг» и «Запад – Восток». По направлениям МТК осуществляется наибольший объем международных перевозок, что связано с обслуживанием железнодорожным транспортом морских портов Балтийского моря и выходом в страны ЕС.

Железнодорожный узел Санкт-Петербурга и Ленинградской области включает десять радиальных железнодорожных направлений:

- Московское направление, обеспечивающее связь Санкт-Петербурга с Москвой и югом страны;
- Волховстроевское направление, связывающее Санкт-Петербург с Карелией, Республикой Коми, Мурманском, Уралом, Сибирью и государствами Средней Азии;
- Киришское направление, обеспечивающее преимущественно перевозки ООО ПО «Киришинефтеоргсинтез», данное направление является дублером Волховстроевского направления;
- Приозерское направление, связывающее Санкт-Петербург с северо-западной частью Карелии;
- Выборгское направление, обеспечивающее железнодорожную связь России с Финляндией;
- Нарвское направление, связывающее северо-западные районы России с Эстонией и морским портом Усть-Луга;
- Псковское (Варшавское) направление, обеспечивающее железнодорожный выход из северо-западных районов России в Латвию и Литву, в западные районы Белоруссии и Украины, а также в страны Восточной и Западной Европы;
- Витебское направление, обеспечивающее связь Санкт-Петербурга с Республикой Беларусь (восточной частью), Украиной и Молдовой;
- Новгородское направление (ответвление от Витебского направления), связывающее Санкт-Петербург с Новгородом;
- Ораниенбаумское (Балтийское) направление, связывающее Санкт-Петербург с южным побережьем Финского залива (в настоящее время обеспечивает в основном пассажирские перевозки в пригородном сообщении).

Все исходящие из узла железнодорожные линии соединены между собой внутриузловыми соединительными линиями.

В состав железнодорожного узла Санкт-Петербурга и Ленинградской области входит 226 станций, в том числе:

- три сортировочные станции - Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский, Шушары, Волховстрой;
- пять головных пассажирских станций с городскими вокзалами: Санкт-Петербург - Главный (Московский вокзал), Санкт-Петербург - Витебский (Витебский вокзал), Санкт-Петербург - Балтийский (Балтийский вокзал), Санкт-Петербург-Финляндский (Финляндский вокзал) и Дача Долгорукова (Санкт-Петербург-Ладужский - Ладужский вокзал);
- семь припортовых станций, обслуживающих порты Финского залива, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области: Автово, Новый Порт, Ораниенбаум, Бронка, Выборг, Высоцк, Лужская;
- пять станций, на которых выполняются погрузо-выгрузочные операции: Санкт-

Петербург-Товарный-Витебский, Шушары, Санкт-Петербург-Балтийский, Санкт-Петербург-Финляндский и Кушелевка;

– три пограничных станции: Светогорск, Бусловская, Ивангород-Нарвский.

Грузовые перевозки

На территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области основные объемы грузовых железнодорожных перевозок выполняет Октябрьская железная дорога - филиал ОАО «Российские железные дороги», которая является оператором сети железных дорог общего пользования в регионе и владельцем локомотивного парка. Дочерние общества ОАО «РЖД» (АО «Федеральная грузовая компания», ПАО «ТрансКонтейнер», АО «Рефсервис», ОАО «РейлТрансАвто» и др.) являются железнодорожными операторами грузового подвижного состава, которые специализируются на перевозках различных категорий грузов.

Помимо перечисленных выше компаний, грузовые перевозки выполняют:

- предприятия промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ), владеющие железнодорожными путями необщего пользования, локомотивами (в основном – тепловозами) и грузовыми вагонами и осуществляющие погрузку – разгрузку и перевозку промышленных и строительных грузов с одного промышленного или строительного объекта на другой либо до станций, входящих в сеть ОАО «РЖД»;

- частные операторы подвижного состава, имеющие частные (приватные) локомотивы (в основном – тепловозы), которые специализируются, как правило, на перевозках узкой номенклатуры грузов на определенных маршрутах по сети железных дорог общего пользования (например, ООО «БалтТрансСервис» осуществляет перевозки топливного мазута и дизельного топлива на экспорт через порт Усть-Луга, ООО «Трансойл» - перевозки нефтепродуктов в порт Усть-Луга и т.д.).

Основным грузовым подходом к железнодорожному узлу Санкт-Петербурга и Ленинградской области является направление от Волховстроя, которое связывает субъекты Северо-Западного федерального округа с северными и восточными регионами страны, а также восточные регионы России с Финляндией и государствами Балтии. Около 60% вагонопотока узла составляют транзитные перевозки, в составе которых преобладают нефтепродукты, уголь, минерально-строительные грузы, химические удобрения, лесные грузы и др.

За период 2011-2015 гг. объем перевозок грузов на железнодорожном транспорте в Санкт-Петербурге и Ленинградской области увеличился со 159,7 млн тонн до 183 млн тонн (на 14,6%), что во многом связано с ростом железнодорожных перевозок в адрес морских портов.

В 2015 г. на полигоне Октябрьской железной дороги возросли объемы перевозок угля, удобрений и черных металлов. При этом уменьшились объемы перевозок:

- строительных грузов в связи с падением объемов строительных работ;
- нефтепродуктов из-за роста производства и отгрузки дизельного топлива Киришского нефтеперерабатывающего завода трубопроводным транспортом в порт Приморск;
- грузов в контейнерах из-за снижения объемов поступления импортных контейнерных грузов в морские порты.

Октябрьская железная дорога играет важную роль в обеспечении перевозок для морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области. В 2015 г. объем железнодорожных перевозок портовых грузов составил 105,6 млн тонн (около

48% от общего грузооборота морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области).

Объем грузовых железнодорожных перевозок, связанных с обслуживанием морского порта Усть-Луга, возрос с 46,3 млн тонн в 2014 г. до 53,3 млн тонн в 2015 г. (на 15%). Доля железнодорожного транспорта в перевозке грузов порта Усть-Луга составила в 2015 г. 60,6%. На железнодорожном транспорте в порт Усть-Луга доставляются преимущественно экспортные грузы – уголь, кокс, нефтепродукты, минеральные удобрения, газовый конденсат и др. Их объем в 2015 г. составил 52,4 млн тонн (98% от общего объема), при этом импортных грузов было вывезено из порта около 1 млн тонн (2%). В настоящее время девять терминалов порта обслуживают три станции – Лужская-Северная, Лужская-Южная, Лужская-Нефтяная, а в 2015 г. введена в эксплуатацию сортировочная система станции Лужская, которая управляет сортировочным процессом и осуществляет реформирование составов в автоматическом режиме. Пропускная способность железнодорожной инфраструктуры в настоящее время достигает 55 пар поездов в сутки. Для обслуживания металлургического терминала и терминала минеральных удобрений предусмотрено строительство парка Лужская-Генеральная.

В 2015 г. незначительно снизился объем перевозок грузов на железнодорожном транспорте в адрес портов Высоцк и Выборг. В порт Высоцк на железнодорожном транспорте в 2015 г. было доставлено 15,6 млн тонн грузов (около 90% от общего объема). В структуре экспортных грузов основную долю составили уголь, кокс и нефтепродукты. В порт Выборг на железнодорожном транспорте в 2015 г. было доставлено 1,2 млн тонн грузов (около 73% от общего объема). В структуре экспортных грузов основную долю составили уголь, кокс и минеральные удобрения.

В 2015 г. несколько снизился объем перевозок грузов на железнодорожном транспорте в адрес Большого порта Санкт-Петербург, что связано с уменьшением грузооборота порта. Доля железнодорожного транспорта в перевозке грузов Большого порта Санкт-Петербург составила в 2015 г. 54,2%. На железнодорожном транспорте к Большому порту Санкт-Петербург доставляются преимущественно экспортные грузы, их объем в 2015 г. составил 26,2 млн тонн (94% от общего объема), при этом импортных грузов было вывезено из порта 1,6 млн тонн (6%). В структуре портовых грузов, перевозимых на железнодорожном транспорте, основной объем приходится на минеральные удобрения, нефтепродукты, черные и цветные металлы, экспортные грузы в контейнерах.

Учитывая ограниченные территории Большого порта Санкт-Петербург, формирование партий контейнеров и накопление их под конкретное судно для отправки на экспорт происходит на территории припортовых тыловых терминалов. Доставка готовых партий контейнеров в Большой порт Санкт-Петербург осуществляется на железнодорожном транспорте по технологии «блок-трейн». В сутки в среднем перевозится порядка 200 контейнеров. Блок-трейны используются для перевозок по маршрутам Предпортовая – Автово, Предпортовая – Новый Порт, Шушары – Автово. Развитие таких перевозок на железнодорожном транспорте позволяет снизить нагрузку на улично-дорожную сеть города и обеспечить формирование партий контейнеров за пределами ограниченной территории Большого порта Санкт-Петербург.

В настоящее время железнодорожный транспорт проигрывает конкуренцию автомобильному транспорту по перевозке импортных грузов в контейнерах, следующих через морские порты. Свыше 90% импортных грузов в контейнерах перевозится на расстояние до 1000 км, где преимущества использования автотранспорта связаны с меньшими

тарифами и затратами времени на транспортировку. Кроме того, импортные контейнеры поступают в порты небольшими партиями в адрес российских получателей, что предопределяет целесообразность использования автотранспорта для их перевозки. **В целом в Большом порту Санкт-Петербург и в порту Усть-Луга доля перевозок экспортных и импортных грузов в контейнерах на железнодорожном транспорте составляет около 25%, а на автомобильном транспорте - 75%.**

На перспективу наибольший прирост грузов в контейнерах прогнозируется в ММПК «Бронка». **Для освоения перспективных объемов грузов и обеспечения эффективной работы ММПК «Бронка» потребуется развитие железнодорожных подходов к нему и повышение пропускной способности припортовой станции «Бронка».**

В настоящее время остро стоит вопрос оптимизации грузовой работы железнодорожного транспорта на территории Санкт-Петербурга за счет выноса за границы города сортировочной станции Санкт-Петербург – Сортировочный – Московский, проведения комплексной реконструкции двух других сортировочных станций Шушары и Волховстрой, повышения эффективности сортировочной работы с минимизацией размеров движения грузовых поездов, а также выноса погрузо-выгрузочных операций с инертно-строительными, контейнерными и другими грузами из центральной части и жилых районов Санкт-Петербурга в пригородные районы, расположенные за границами КАД.

За последние годы существенно поменялись направления грузовых перевозок, объемы и структура грузопотоков, что привело к изменению загрузки железнодорожных путей и станций, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Особенно остро проблема оптимизации железнодорожной инфраструктуры стоит в Санкт-Петербурге, где она занимает значительные площади и в ряде случаев используется неэффективно. Кроме того, пересечения железных и автомобильных дорог в одном уровне создают риски возникновения ДТП и вызывают задержки движения автотранспорта. Поэтому к числу приоритетных задач относится **диагностика загрузки путей и станций Октябрьской железной дороги с целью оптимизации транспортной работы узла, закрытия малодеятельных станций и передачи их работы на крупные станции.**

В настоящее время на станциях Санкт-Петербургского узла имеется 284 пути необщего пользования промышленных и торговых предприятий общей протяженностью свыше 900 км. На путях данного типа выполняются порядка 60% погрузки и около 70% выгрузки от общей грузовой работы узла Санкт-Петербурга. К числу предприятий, выполняющих грузовую работу на подъездных путях необщего пользования, относятся: компании, осуществляющие перевалку нерудных материалов и навалочных грузов для обеспечения строительства в городе; предприятия топливно-энергетического комплекса; производственные и торговые предприятия; складские компании и др. Для оптимизации использования железнодорожной инфраструктуры необходимо провести обследование железнодорожных подъездных путей необщего пользования, примыкающих к железнодорожным станциям Октябрьской железной дороги, с целью выявления их загрузки и принятия решения о демонтаже неиспользуемых или малоиспользуемых подъездных путей.

В Санкт-Петербурге и Ленинградской области остро стоит проблема строительства путепроводов через железнодорожные пути. По данным ГИБДД МВД России за период 2011-2015 гг. общая численность дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах в Санкт-Петербурге и Ленинградской области колебалась от 10 до 30 ед.

в год, при этом существенно возросло число пострадавших: в 2011 г. в ДТП погиб 1 чел. и было ранено 12 чел., а в 2015 г. погибло 9 чел. и было ранено 47 чел.

Всего на территории города и области необходимо построить 88 путепроводов через железнодорожные пути, в том числе 57 ед. - на территории Ленинградской области и 31 ед. - на территории Санкт-Петербурга. К приоритетным из них относятся 36 путепроводов (14 путепроводов на территории Санкт-Петербурга и 22 путепровода на территории Ленинградской области), в местах строительства которых отмечается наиболее высокая интенсивность железнодорожного и автомобильного транспорта и зафиксировано значительное количество ДТП с тяжелыми последствиями.

По территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области осуществляются значительные объемы транзитных перевозок. **В настоящее время из-за отсутствия железнодорожного обхода Санкт-Петербурга часть транзитных поездов следует по территории города, что приводит к дополнительной загруженности железнодорожных путей городского узла, увеличению рисков возникновения аварийных ситуаций и ухудшению состояния окружающей среды. В связи с этим остро стоит вопрос о необходимости строительства северо-восточного железнодорожного обхода Санкт-Петербурга.**

В 2015 году через железнодорожные пункты пропуска, расположенные на территории Ленинградской области, было перевезено 13,9 млн. тонн грузов, в том числе 13,3 млн тонн экспортных грузов и 0,6 млн тонн импортных грузов.

Основу российского экспорта в Финляндию составляют минеральное топливо, нефтепродукты, химическая продукция, удобрения, древесина и изделия из нее. В импортных грузопотоках основная доля приходится на бумагу и картон, продукты неорганической химии, минеральное топливо, нефтепродукты, продукцию мукомольно-крупяной промышленности, солод и крахмал.

За период 2011-2015 гг. объем грузов, перевезенных через железнодорожные пункты пропуска (ЖДПП) «Бусловская», ОТО и ТК № 3 МАПП «Светогорск» и ЖДПП «Ивангород», снизился с 39,1 млн тонн до 13,9 млн тонн (в 2,8 раза), в том числе экспорт – с 37,5 млн тонн до 13,3 млн тонн (в 2,8 раза), импорт – с 1,6 млн тонн до 0,6 млн тонн (в 2,7 раза). Сокращение российского экспорта в Финляндию связано как с уменьшением промышленного и потребительского спроса в этой стране, так и с введением взаимных экономической санкций.

Наибольшие объемы международных перевозок в 2015 г. были выполнены через ЖДПП «Бусловская» - 5,9 млн тонн (42,4%) и ЖДПП «Ивангород» - 5,3 млн тонн (38,1%). Через ОТО и ТК № 3 МАПП «Светогорск» проследовало 2,7 млн тонн (19,5%).

Для повышения эффективности международных железнодорожных перевозок необходимо обеспечить применение технологии электронного документооборота на всех железнодорожных пунктах пропуска, расположенных на территории Ленинградской области. Внедрение технологии электронного документооборота при осуществлении международных перевозок грузов железнодорожным транспортом позволит в 2 раза снизить затраты времени на проведение таможенного оформления подвижного состава, существенно сократить сроки подготовки документов, необходимых для экспорта и импорта товаров в железнодорожных пунктах пропуска, освободить участников внешнеэкономической деятельности от доставки бумажных документов на железнодорожные станции для получения или отправки вагонов.

Пассажирские перевозки

На железнодорожном транспорте осуществляются пассажирские перевозки в дальнем следовании и в пригородном сообщении. Роль железнодорожного транспорта в обеспечении городских пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге незначительна, так как на железной дороге выполняется менее 1% от общего объема внутригородских перевозок населения.

За период 2011-2015 гг. общий объем пассажирских железнодорожных перевозок в регионе сохранился на уровне 82,2 млн чел., в том числе:

- в Санкт-Петербурге объем пассажирских перевозок уменьшился с 56,7 млн чел. до 55,6 млн чел. (на 2%), при этом объем перевозок в дальнем сообщении упал с 8,6 млн чел. до 8,0 млн чел., а в пригородном сообщении – с 49,9 млн чел. до 47,9 млн чел.;

- в Ленинградской области объем пассажирских перевозок возрос с 25,6 млн чел. до 26,5 млн чел. (на 3,5%), при этом объем перевозок в дальнем сообщении упал с 0,2 млн чел. до 0,1 млн чел., а объем перевозок в пригородном сообщении повысился с 23,5 до 25,9 млн чел.

В структуре железнодорожных перевозок Санкт-Петербурга около 85% приходится на пригородные поездки и 15% - на поездки в дальнем следовании. В Ленинградской области доля пригородных поездок составляет 99% в общем объеме пассажирских перевозок, а на поездки в дальнем сообщении приходится менее 1%.

Снижение объема пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте в Санкт-Петербурге за период 2011-2015 гг. вызвано несколькими факторами:

- переключением части пассажиров на использование личных автомобилей или других видов общественного транспорта;

- уменьшением объемов перевозок в дальнем сообщении с Украиной и странами СНГ;
- падением объемов международных перевозок в Финляндию из-за ухудшения экономической ситуации и снижения курса рубля по отношению к европейской валюте.

В настоящее время перевозки пассажиров в дальнем следовании осуществляют АО «Федеральная пассажирская компания» (дочерняя компания ОАО «РЖД») и частные перевозчики (компании, обеспечивающие работу поездов «Гранд Экспресс» и «Мегаполис»).

Перевозки пассажиров в городском и пригородном сообщении осуществляет ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» (ОАО «СЗППК»), которая учреждена ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») и Правительством Санкт-Петербурга.

Санкт-Петербургский железнодорожный узел имеет пять головных пассажирских станций с городскими вокзалами: Санкт-Петербург-Главный (Московский вокзал), Санкт-Петербург-Витебский (Витебский вокзал), Санкт-Петербург-Балтийский (Балтийский вокзал), Санкт-Петербург-Финляндский (Финляндский вокзал) и Санкт-Петербург-Ладожский - Дача Долгорукова (Ладожский вокзал).

Станция Санкт-Петербург-Главный (Московский вокзал) по отправлению дальних и местных пассажиров является одной из крупнейших на железнодорожной сети России. В настоящее время с перронов Московского вокзала каждый день отправляются и прибывают 50 пар пассажирских поездов дальнего следования и 53 пары электропоездов.

В 2015 г. с Московского вокзала было отправлено 9,8 млн чел. в год, в том числе 60% - в дальнем следовании и 40% - в пригородном сообщении. Станция Санкт-Петербург-Главный обслуживает железнодорожные направления, связывающие Санкт-Петербург с Москвой, городами Центра России, Уралом, восточными и южными районами страны. В пригородном сообщении со станции Санкт-Петербург-Главный следуют электропоезда в Московском и Волховстроевском направлениях.

Наибольший междугородний пассажиропоток железная дорога обслуживает в направлении Санкт-Петербург — Москва. В 2015 г. суммарный пассажиропоток на железнодорожном транспорте между Москвой и Санкт-Петербургом составил 7,5 млн чел, в том числе скоростными поездами «Сапсан» перевезено 3,5 млн пассажиров (44%), а на поездах дальнего следования, курсирующих на этом направлении (это поезда Федеральной пассажирской компании и частных перевозчиков), - 4,4 млн чел. (56%). Отмечается неравномерное изменение пассажиропотоков между Санкт-Петербургом и Москвой по годам: прирост объемов перевозок был достигнут в 2011 г. – на 7,4%, в 2012 г. – на 5,7% и в 2015 г. – на 10,3%, а снижение – в 2013 г. – на 1,7% и в 2014 г. – на 1,1%.

Наиболее высокие темпы роста пассажиропотоков отмечаются на поездах «Сапсан», так в 2014 г. на скоростных поездах было перевезено 2,6 млн пасс, а в 2015 г. – 3,5 млн чел (больше на 35%). Стабильному росту количества пассажиров, перевезенных поездами «Сапсан», способствует увеличение числа отправок поездов в сутки, назначение «сдвоенных» поездов и гибкая тарифная политика, позволяющая конкурировать с авиаперевозками. Скорость поезда «Сапсан» может достигать 230 км/час, время в пути составляет около 4 часов.

Станция Санкт-Петербург-Витебский (Витебский вокзал) обслуживает в пассажирском дальнем сообщении железнодорожное направление, связывающее Санкт-Петербург с государствами Беларусь, Украина, Молдова, странами Балтии, Восточной и Западной Европы, а в пригородном сообщении Витебского направления включает в себя две линии - основную магистраль направления Санкт-Петербург-Витебский-Оредеж и примыкающую к основной магистрали однопутную линию Павловск – Новолисино - Радофинниково - Новгород. В 2015 г. с Витебского вокзала было отправлено 3,7 млн чел. в год, в том числе 16% - в дальнем следовании и 84% - в пригородном сообщении.

Станция Санкт-Петербург-Балтийский (Балтийский вокзал) обслуживает только пригородное движение по Балтийскому и Варшавскому направлениям. Балтийский вокзал является вторым после Финляндского вокзала по объему пригородных перевозок Санкт-Петербурга. В 2015 г. с Балтийского вокзала было отправлено 5,2 млн чел. в пригородном сообщении.

Станция Санкт-Петербург-Финляндский (Финляндский вокзал) обслуживает скоростное пассажирское движение по маршруту Санкт-Петербург – Хельсинки и пригородное сообщение в Выборгском и Приозерском направлениях и на Ириновскую и Сестрорецкую линии. В 2015 г. с Финляндского вокзала было отправлено 5,4 млн чел. в год, в том числе 3,3% - в дальнем следовании и 96,7% - в пригородном сообщении.

Скоростной поезд «Аллегро» курсирует между Санкт-Петербургом и Хельсинки с 2010 года. Скорость поезда может достигать 220 км/час, время в пути составляет 3 часа 27 минут. Поезда «Pendolino Sm6» закупаются у французской компании Alstom. Электропоезда «Аллегро» имеют двойную систему электроснабжения, что позволяет их эксплуатировать в контактных сетях России и Финляндии. На российской территории «Аллегро» делает остановку в Выборге, а на финской – в Пасила, Тиккурила, Лахти, Коуволла и перед государственной границей на станции Вайниккала. Наибольший объем пассажирских перевозок на поездах «Аллегро» был достигнут в 2013 г. - 465,8 тыс. пассажиров. В 2014 году объем перевозок составил 416,2 тыс. пассажиров, а в 2015 году - 362,9 тыс. пассажиров.

Станция Санкт-Петербург-Ладужский - Дача Долгорукова (Ладужский вокзал) обеспечивает пассажирские перевозки в направлении Мурманска, Архангельска, Вологды, Урала и Западной Карелии. В пригородном сообщении станция обслуживает электропоезда

Волховстроевского направления. В 2015 г. с Ладожского вокзала было отправлено 5,4 млн чел. в год, в том числе 3,3% - в дальнем следовании и 96,7% - в пригородном сообщении.

Ладожский вокзал создан по проекту «Интеллектуальное здание», он оснащен современным автоматизированным оборудованием, которое обеспечивает быструю и бесперебойную работу различных служб: безопасности, информации, связи, инженерных систем.

Все железнодорожные вокзалы расположены в центральной части Санкт-Петербурга, они имеют ограниченную территорию, что затрудняет возможности их реконструкции с увеличением количества путей.

В последние годы наблюдается тенденция уменьшения объемов перевозок пассажиров в пригородном сообщении, обусловленная ростом уровня автомобилизации и переключением части населения на использование автомобильного транспорта для поездок, а также вызванная сокращением объемов движения пригородных электропоездов и недостаточной степенью интеграции работы железнодорожного и других видов транспорта. Для повышения привлекательности железнодорожных перевозок на целом ряде направлений используются электропоезда нового поколения «Ласточка» повышенной комфортности. В настоящее время поезда «Ласточка» курсируют на связи с городами Тосно, Любань, Волховстрой, Луга, Выборг, Всеволожск, Волхов, Петрозаводск, Великий Новгород, Бологое.

Инфраструктуру железнодорожного транспорта характеризует низкий уровень взаимодействия с другими видами городского пассажирского транспорта, не позволяющий в среднесрочной перспективе сформировать систему скоростных внутригородских пассажирских перевозок на базе железной дороги. Активному использованию железнодорожного транспорта во внутригородских перевозках препятствуют значительные интервалы движения пригородных электропоездов, отсутствие единой тарифной политики на различных видах пассажирского транспорта, нехватка транспортно-пересадочных узлов для удобной и быстрой пересадки с железной дороги на другие виды транспорта.

С учетом роста численности парка амортизированного подвижного состава, используемого для пригородных перевозок, серьезная проблема ОАО «СЗППК» связана с обеспечением его своевременной замены. В настоящее время амортизировано 5% от общей численности парка пригородных поездов, а к 2030 г. около 40% парка (57 составов) потребует списания. Сейчас парк пригодных поездов находится в собственности ОАО «РЖД». Для обновления подвижного состава потребуется передача пригородных поездов на баланс ОАО «СЗППК» и разработка эффективных механизмов приобретения новых пассажирских вагонов за счет организации многоканальной системы финансирования.

Проблемы в сфере развития железнодорожного транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области

В настоящее время к числу факторов, сдерживающих развитие железнодорожных перевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, относятся следующие:

- в сфере грузовых перевозок:

- отсутствие железнодорожного обхода Санкт-Петербурга;
- ограниченные пропускные способности ряда припортовых железнодорожных станций и путей;

- отсутствие автоматизированных систем управления железнодорожными перевозками в морских портах, что не позволяет повысить эффективность на стыках работы разных видов транспорта;

- низкая конкурентоспособность железнодорожного транспорта по сравнению с автомобильным транспортом при вывозе контейнерных грузов из морских портов;
- недостаточная эффективность грузовой работы железнодорожного транспорта, значительные размеры движения грузовых поездов по территории Санкт-Петербурга, необходимость выноса за границы города сортировочной станции Санкт-Петербург – Сортировочный – Московский и переноса погрузо-выгрузочных операций из центральной части и жилых районов Санкт-Петербурга в пригородные районы, расположенные за границами КАД;
- низкая эффективность использования ряда железнодорожных станций и путей общего и необщего пользования, необходимость оптимизации размещения железнодорожной инфраструктуры;
- низкие темпы внедрения технологии электронного документооборота на железнодорожных пунктах пропуска, расположенных на территории Ленинградской области, что не позволяет снизить затраты времени на проведение таможенного оформления грузового железнодорожного состава;
- **в сфере пассажирских перевозок:**
 - отсутствие выделенной линии высокоскоростного сообщения в направлении Москва - Санкт-Петербург;
 - снижение объемов перевозок пассажиров в пригородном сообщении, обусловленное, в том числе, уменьшением объемов движения пригородных электропоездов и недостаточной степенью интеграции работы железнодорожного и других видов транспорта;
 - отсутствие железнодорожных связей между железнодорожными вокзалами города и аэропортом «Пулково»;
 - низкий уровень использования железнодорожного транспорта для обеспечения городских пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге;
 - рост численности амортизированного парка пригородных поездов и необходимость привлечения средств для его своевременной замены;
- **в прохождении железных дорог по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области:**
 - многочисленные пересечения железных и автомобильных дорог в одном уровне, что вызывает задержки движения автотранспортных средств и ведет к возникновению ДТП с тяжелыми последствиями.

1.3.4. Трубопроводный транспорт

На территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области развивается сеть магистрального трубопроводного транспорта, которая входит в состав Единой газопроводной системы России и Единой нефтепроводной системы России. Протяженность магистральных газопроводов в границах Ленинградской области превышает 2,2 тыс. км, а магистральных нефтепроводов - 600 км.

Сеть магистрального трубопроводного транспорта, проходящая по территории региона, имеет важное значение для экспорта российских энергоресурсов зарубежным потребителям и для обеспечения потребностей Санкт-Петербурга и Ленинградской области. **Реализация в регионе крупных проектов, обеспечивающих экспорт нефти, нефтепродуктов и природного газа, способствовала решению задач укрепления национальной без-**

опасности и экономической независимости России.

В настоящее время **Россия занимает первое место в мире по запасам природного газа.** На территории страны находится 49,5 трлн м³ природного газа или 24,4 % всех мировых запасов.

По запасам нефти Россия занимает 8-е место (80 млрд баррелей запасов - 4,8% от мировых запасов).

Имея существенные запасы природного газа и нефти, Россия лидирует в мире по объему их добычи и экспорта. В 2015 году Россия экспортировала товаров на сумму 345,9 млрд долларов, в том числе доходы от экспорта нефти составили 89,6 млрд долларов (26%), нефтепродуктов - 67,4 млрд долларов (19,5%), природного газа 41,8 млрд долларов (12,1%). В общем объеме экспорта на доходы от продажи нефти, нефтепродуктов и природного газа пришлось 57,6%.

Поставки нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом

В 2015 г. в России объем добычи нефти составил 532,9 млн тонн (больше на 1,3% по сравнению с 2014 г.), из которой поступило на переработку 287,2 млн тонн (54,1%), а **244,5 млн тонн нефти было направлено на экспорт** (45,9%). Около 98% экспорта российской нефти направляется в страны Европы (72%) и Азии (26%). В настоящее время доля российской нефти в общем импортируемом Евросоюзом объеме нефти превышает 30%. Большая часть российской нефти поставляется из Западной Сибири и Урало-Поволжского региона, при этом растет добыча нефти в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. Лидером по добыче нефти в России являются компании «Роснефть» (свыше 35% от общего объема добычи нефти в 2015 г.), «ЛУКОЙЛ» (16%) и «Сургутнефтегаз» (около 12%). Из-за снижения мировых цен на углеводороды доходы России от экспорта нефти в 2015 году уменьшились на 41,8% по сравнению с 2014 г. и составили 89,6 млрд. долларов. Основной объем экспорта нефти пришелся на страны дальнего зарубежья, стоимость поставок составила 84 млрд долларов (ниже на 42,3% по сравнению с 2014 г.). Доходы от экспорта нефти в СНГ составили 5,6 млрд долларов (ниже на 32,3% по сравнению с 2014 г.).

Россия является крупнейшим в мире экспортёром нефтепродуктов. В 2015 г. на экспорт было направлено 171,5 млн тонн нефтепродуктов, доходы от экспорта составили 67,4 млрд. долларов. В дальнейшем зарубежье было направлено 94 % стоимостного объёма, в страны СНГ — 6 %. Российские нефтепродукты реализуются преимущественно на европейском рынке, а также в СНГ, странах Северной Америки и Азиатско-Тихоокеанского региона. Если ранее в структуре экспорта нефтепродуктов из России преобладали средние и тяжелые дистилляты — мазут и дизельное топливо, предназначенные для дальнейшей переработки, то в последние годы, после существенных инвестиций в модернизацию нефтеперерабатывающих заводов России, наблюдается рост экспорта высококачественных нефтепродуктов, в первую очередь, дизельного топлива стандарта Евро-5.

Экспорт нефти из России осуществляется по нескольким магистральным нефтепроводам. В Европу Россия экспортирует нефть по следующим маршрутам:

- через Белоруссию и Украину по нефтепроводу «Дружба», который проходит от Альметьевска (Республика Татарстан) через Самару до Мозыря и разветвляется на северный и южный трубопроводы. Северный трубопровод проходит по Белоруссии, Польше, Германии, Латвии и Литве, а южный трубопровод – по Украине, Чехии, Словакии и Венгрии. Рабочая мощность нефтепровода составляет 66,5 млн т в год;

- через порт Приморск по нефтепроводу «Балтийская трубопроводная система-1» (БТС-1), который включает нефтепровод «Кириши – Приморск» и перевалочный пункт в порту Приморск, его пропускная мощность составляет 70 млн тонн;
- через порт Усть-Луга на Балтийском море по нефтепроводу «Балтийская трубопроводная система-2» (БТС-2) по маршруту «Унеча – Усть-Луга»;
- через порты Новороссийск и Туапсе на Черном море.

В направлении стран Центральной Азии экспорт нефти осуществляется в Казахстан. В восточном направлении экспорт проходит через нефтепровод «Восточная Сибирь – Тихий океан» (ВСТО), который предназначен для поставок нефти в Китай и на рынки других стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

В 2015 г. объем экспорта сырой нефти из России составил 244,5 млн тонн, при этом на морском транспорте было вывезено 202,1 млн тонн (83%), в том числе через порты Балтийского бассейна – 72 млн тонн или 36%. Вся сырая нефть поставляется в морские порты трубопроводным транспортом.

Объем экспорта нефтепродуктов России составил в 2015 г. 171,5 млн тонн, на морском транспорте было вывезено 146,1 млн тонн (85%), в том числе через порты Балтийского бассейна (за исключением порта Калининград) – 64,2 млн тонн или 45%. Нефтепродукты доставляются в морские порты трубопроводным, железнодорожным, внутренним водным и автомобильным видами транспорта.

В 2015 г.:

- из порта Приморск было направлено на экспорт 45,2 млн тонн нефти и 14,5 млн тонн нефтепродуктов, доставка которых осуществлялась трубопроводным транспортом;
- из порта Усть-Луга было направлено на экспорт 26,8 млн тонн нефти, доставка которой осуществлялась трубопроводным транспортом, и 31,4 млн тонн нефтепродуктов, перевозка которых в порт выполнялась преимущественно железнодорожным транспортом;
- из порта Высоцк было направлено на экспорт 11,8 млн тонн нефтепродуктов, из которых 10,6 млн тонн было доставлено на железнодорожном транспорте;
- из Большого порта Санкт-Петербург было направлено на экспорт 6,5 млн тонн нефтепродуктов, из которых 5,4 млн тонн было доставлено на железнодорожном транспорте, 0,8 млн тонн – на автотранспорте и 0,3 млн тонн – на внутреннем водном транспорте.

По территории Ленинградской области проходит **магистральный нефтепровод «Балтийская трубопроводная система-1»**, который обеспечивает поставки нефти из месторождений Тимано-Печорского, Западно-Сибирского и Урало-Поволжского районов в морской порт Приморск. В состав БТС-1 входят магистральные нефтепроводы Харьяга-Уса, Уса-Ухта-Ярославль-Кириши и Кириши – порт Приморск. Строительство БТС-1 осуществлялось с целью повышения мощности экспортных нефтепроводов, снижения издержек, связанных с экспортом нефти, и уменьшения рисков транзита нефти через другие государства. Проектная мощность БТС-1 составляет 74 млн тонн нефти в год. В 2015 г. БТС-1 обеспечила поставку в порт Приморск свыше 45 млн тонн нефти.

Строительство второй очереди магистрального нефтепровода "Балтийская трубопроводная система - 2" осуществлялось с целью обеспечения надежных поставок российской нефти в Европу по альтернативному маршруту (отличному от нефтепровода "Дружба") и снижения рисков, связанных с транзитом нефти через территорию других государств. В рамках данного проекта был построен магистральный трубопровод протяженностью 1 тыс. км от города Унеча в Брянской области до порта Усть-Луга в Ленинградской области. Мощность первого пускового комплекса магистрального нефтепровода БТС-2 - 30 млн тонн

нефти в год, второго пускового комплекса — 50 млн тонн нефти в год. В настоящее время БТС-2 обеспечивает поставку в порт Усть-Луга около 27 млн тонн нефти. В 2015 г. доля трубопроводного транспорта в общем объеме поставок грузов в порт Усть-Луга составила 38,2%.

По территории Ленинградской области проложены **нефтепроводы**, обеспечивающие поставку западно-сибирской и волго-уральской нефти на крупнейший в России нефтеперерабатывающий завод ПО «Киришинефтеоргсинтез», а оттуда – в морские порты Приморск, Усть-Луга, и в г. Санкт-Петербург. ПО «Киришинефтеоргсинтез» выпускает автомобильные бензины, дизельное топливо, мазуты, нефтяные битумы, углеводородные сжиженные газы, нефтяные парафины и другую продукцию, большая часть которой экспортируется.

Проведенная модернизация ПО «Киришинефтеоргсинтез» позволила увеличить производство качественных светлых нефтепродуктов и потребовала расширения трубопроводных мощностей для их транспортировки на экспорт через российские морские порты. Ранее на экспорт шел в основном мазут или дизельное топливо с высоким содержанием серы, которые европейские потребители брали на переработку.

В результате увеличения производства дизельного топлива за последние 5 лет экспорт нефтепродуктов через морской порт Приморск возрос до 14,4 млн тонн в 2015 г. (в 2,2 раза), что потребовало увеличения пропускной способности трубопровода от г. Кириши, где расположен нефтеперерабатывающий завод ПО «Киришинефтеоргсинтез», до порта Приморск.

С этой целью реализуется проект "Север", который предусматривает **создание магистрального нефтепродуктопровода "Кстово - Ярославль - Кириши - Приморск"** протяженностью 1056 км для увеличения экспорта светлых нефтепродуктов через морской порт Приморск.

В настоящее время пропускная способность нефтепродуктопровода "Север" составляет 8,5 млн тонн, по нему осуществляется транспортировка на экспорт дизельного топлива. Для увеличения экспорта дизтоплива до 25 млн т в год АК "Транснефть" ведет строительство новых участков трубопровода, создание новых и реконструкцию существующих перекачивающих станций и резервуаров. Планируется, что в 2018 г. эти работы будут завершены, часть нефтяных резервуаров порта Приморск перепрофилируют для хранения дизельного топлива, а два нефтяных причала обустроят для отгрузки нефтепродуктов. Это позволит существенно увеличить экспорт дизельного топлива стандарта "Евро-5" в страны Западной и Северной Европы.

От нефтепродуктопровода "Север" построен отвод протяженностью 39 км от морского порта Приморск до распределительного перевалочного комплекса (РПК) Высоцк "ЛУКОЙЛ-II" за счет средств ПАО «ЛУКОЙЛ». С РПК Высоцк "ЛУКОЙЛ-II" осуществляются поставки нефтепродуктов в Западную Европу и США. В настоящее время поставка нефтепродуктов в направлении порта Высоцк осуществляется ПАО «ЛУКОЙЛ» по железной дороге. Доставка нефтепродуктов по системе трубопроводного транспорта позволит ПАО «ЛУКОЙЛ» снизить затраты на транспортировку по сравнению с железнодорожным транспортом. По трубопроводу планируется транспортировка до 5 млн тонн дизельного топлива в год. На максимальную мощность нефтепродуктопровод от порта Приморск до Высоцка планируется вывести после расширения мощностей проекта "Север" в 2018 году.

По региональному **нефтепродуктопроводу Кириши – Санкт-Петербург** обеспечивается доставка нефтепродуктов с Киришского НПЗ потребителям Санкт-Петербурга, Ленинградской области и на экспорт через нефтяной терминал Большого порта Санкт-Петербург.

От перевалочной станции «Красный Бор» трубопровод разветвляется на несколько направлений. Две нитки труб, по которым перекачивается дизельное топливо и автомобильный бензин, идут до нефтебазы «Ручьи», а два других трубопровода с дизельным топливом идут на склад топлива в Шушары Октябрьской железной дороги и на нефтеналивную терминал Большого порта Санкт-Петербург. Еще один трубопровод с авиационным топливом проложен от перевалочной станции «Красный Бор» в аэропорт «Пулково» для заправки воздушных судов.

Поставки природного газа трубопроводным транспортом

За 2015 год всеми производителями газа в России было добыто 635,3 млрд м³, что на 1% меньше, чем в 2014 году. Лидером по добыче газа в России является ПАО «Газпром» (свыше 70% от общего объема добычи природного газа). К крупным производителям газа также относятся компании «НОВАТЭК», «Роснефть», «ЛУКОЙЛ», «Газпром нефть» и «Сургутнефтегаз». **На экспорт в 2015 г. было направлено 185,5 млрд м³ природного газа**, что на 6,4% превышает показатель 2014 года. В страны дальнего зарубежья было поставлено 144,7 млрд м³ (снижение по сравнению с 2014 годом на 16%), в страны СНГ — 40,7 млрд м³ (снижение на 15,2%). В 2015 году ПАО «Газпром» обеспечил 31% поставок на газовый рынок Европы.

Из-за падения мировых цен на энергоносители доходы России от экспорта газа в 2015 году уменьшились на 23% к показателям 2014 года, до 41,8 млрд долларов США.

Транспортировка российского газа зарубежным покупателям осуществляется по нескольким магистральным газопроводам, соединяющим месторождения российского Севера через Единую Систему газоснабжения России с соседними странами.

К важнейшим объектам Единой системы газоснабжения России относится **магистральный газопровод «Грязовец — Выборг»**, который предназначен для обеспечения подачи газа потребителям Северо-Западного федерального округа России и поставок газа в газопровод «Северный поток».

Протяженность газопровода «Грязовец - Выборг» составляет 917 км, диаметр - 1400 мм, давление - 9,8 Мпа, мощность - 55 млрд куб. м газа в год. Стартовая точка газопровода – компрессорная станция (КС) «Грязовецкая» (Вологодская область), где газопровод «Грязовец – Выборг» присоединяется к газопроводу «Ухта – Торжок». Конечная станция газопровода – КС «Портовая» (Ленинградская область), она связывает газопровод с «Северным потоком». КС «Портовая» - морские ворота «Северного потока», она расположена на побережье Балтийского моря в бухте Портовая рядом с городом Выборг в Ленинградской области. КС «Портовая» является самой мощной компрессорной станцией в мире. Мощность КС «Портовая» составляет 366 МВт, рабочее давление - 220 атм, что позволяет перекачивать газ на расстояние 1224 км по дну Балтийского моря.

Строительство **газопровода «Северный поток»** осуществлялось с целью увеличения экспорта российского газа в Германию и другие европейские страны и уменьшения рисков транзита природного газа через другие государства. Газопровод «Северный поток» протяженностью 1224 км проходит по дну Балтийского моря от бухты Портовая близ Выборга до побережья Германии в районе Грайфсвальда. Газопровод включает две нитки мощностью 27,5 млрд. куб. м/год каждая.

В 2015 г. было принято решение о реализации проекта «Северный поток-2» для создания двух дополнительных ниток мощностью 55 млрд куб. м, которые будут проложены от порта Усть-Луга через акваторию Балтийского моря до Грайфсвальда.

Два магистральных газопровода «Белоусово - Санкт-Петербург» и «Ухта – Вологда – Череповец - Санкт-Петербург» обеспечивают подачу газа в Санкт-Петербург. Магистральный газопровод «Сияние Севера» (Ухта-Рыбинск-Торжок), соединённый с газовыми месторождениями Ямало-Ненецкого АО, обеспечивает передачу газа через Санкт-Петербург на Финляндию.

Проведенный анализ показал стратегическую роль трубопроводного транспорта, проходящего по территории Ленинградской области, в экспорте российских энергоресурсов:

- около 30% от общего объема нефти, направляемой на экспорт, доставляется в морские порты Ленинградской области трубопроводным транспортом;
- порядка 12,5 % от общего объема нефтепродуктов, направляемых на экспорт, доставляется в морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области трубопроводным транспортом;
- около 31,3% природного газа направляется на экспорт по газопроводам, проходящим по территории Ленинградской области (в Германию – порядка 55 млрд куб. м в год по газопроводу «Северный поток» и в Финляндию – около 3 млрд куб. м по газопроводу «Сияние Севера»).

Проблемы в сфере развития трубопроводного транспорта

К основным проблемам развития трубопроводного транспорта относятся следующие:

- резкое снижение мировых цен на углеводороды и неопределенность их дальнейшей динамики;
- ухудшение геополитической ситуации, в том числе введение санкций против российского топливно-энергетического комплекса, ограничивающих доступ к современным технологиям и оборудованию, которые используются для разведки и разработки российских глубоководных, морских арктических и сланцевых месторождений;
- снижение темпов роста внешнего спроса на российскую нефть, насыщение европейского рынка дизельным топливом и уменьшение спроса в ближнем зарубежье;
- увеличение себестоимости добычи вследствие преобладания труднодоступных запасов нефти, большой выработанности действующих месторождений, ухудшения физико-химических характеристик добываемой нефти, включая повышение доли серы;
- рост затрат в добыче и транспортировке газа на внутренние и внешние рынки в связи с сокращением находящихся в разработке высокопродуктивных и неглубоко залегающих запасов, сложными природно-климатическими и геологическими условиями, удаленностью новых районов добычи газа от центров потребления;
- сокращение объемов потребления российского газа в Украине и замедление темпов роста спроса на природный газ в ряде стран Центральной и Восточной Европы;
- повышение конкуренции на мировых рынках вследствие увеличения объемов поставок нефти, нефтепродуктов и СПГ;
- высокий износ инфраструктуры и производственных фондов трубопроводного транспорта.

Серьезные проблемы трубопроводного транспорта связаны с длительными сроками эксплуатации трубопроводов. Так, более 50 % магистральных нефтепроводов эксплуатируются свыше 27 лет при нормативе 30 лет, износ основных фондов нефтепродуктопроводов и резервуарных мощностей превышает 70 %. Износ основных фондов газотранспортной системы составляет 55 %, при этом около 20 % газопроводов выработали нормативный срок службы. Средний возраст газопроводов – около 25 лет. В связи с этим остро встает вопрос обеспечения эксплуатационной надежности и безопасности работы трубопроводных магистралей.

Для Санкт-Петербурга и Ленинградской области необходимость обеспечения безопасности трубопроводного транспорта имеет очень важное значение из-за большой протяженности действующих и проектируемых трубопроводов, значительной численности проживающего населения и высокой концентрации жилых и производственных зданий в зоне их прохождения, возможных рисков возникновения неблагоприятных техногенных и природных явлений. Кроме того, серьезной проблемой являются несанкционированные врезки в трубопроводы с целью отбора продукта перекачки. Несанкционированные врезки сопровождаются механическими воздействиями на трубопроводы, утечками продуктов перекачки, наносят значительный ущерб компаниям, эксплуатирующим трубопроводы, и в ряде случаев приводят к серьезным экологическим проблемам.

В связи с этим компании, эксплуатирующие трубопроводы (ПАО «Газпром», АК «Транснефть», АК «Транснефтепродукт» и др.), стремятся обеспечить не только их высокую экономическую эффективность, но и промышленную безопасность (высокую стойкость к различным воздействиям на трубопроводы при строительстве и эксплуатации в морских, сложных климатических и геологических условиях), а также экологическую безопасность (гарантированный срок эксплуатации – не менее 50 лет, отсутствие негативного воздействия на окружающую среду, включая морские и пресноводные водоемы). В связи с этим значительные средства выделяются на техническое обслуживание, диагностику, ремонт и охрану трубопроводов. Для обеспечения безопасной эксплуатации трубопроводного транспорта внедрены системы непрерывного дистанционного контроля технического состояния трубопроводов с функциями обнаружения утечек и охраны. В целях автоматизации технологических процессов предусматривается снабжение трубопроводных магистралей специальными датчиками — транспондерами, а также создание соответствующих центров контроля экологической безопасности при эксплуатации трубопроводов.

1.3.5. Воздушный транспорт

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.

Краткая характеристика работы аэропорта «Пулково»

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).

К преимуществам аэропорта «Пулково» относится его расположение во втором по численности населения городе страны, вблизи северо-западной границы Российской Федерации, что предопределяет меньшие расстояния полетов в города Европы по сравнению с другими аэропортами страны, а также возможность организации в нем стыковочных рейсов авиамаршрутов, связывающих города России, страны Азии, Европы и Северной Америки.

Наличие современного аэропорта позволяет не только обеспечивать пассажирские и грузовые авиаперевозки, но и способствует привлечению инвестиций, развитию туризма и появлению новых предприятий и высокотехнологичных отраслей экономики в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. Инфраструктура аэропорта, маршрутная сеть и частота полетов влияют на транспортную подвижность населения, экономическую активность местных предприятий и инвестиционную привлекательность Санкт-Петербурга и соседних регионов, так как их транспортная доступность является одним из основных факторов при выборе места расположения ведущих международных компаний.

Воздушное сообщение принципиально важно для развития туристического бизнеса. В 2015 году количество российских и иностранных граждан, посетивших Санкт-Петербург, достигло 6,5 млн чел. На фоне падения числа туристов из Европы на 15% в 2015 г., количество путешественников из азиатских стран увеличилось на 25-30%, в том числе из Китая - на 45%, Южной Кореи – на 24%, Турции – на 28% по сравнению с 2014 г. Для посещения Санкт-Петербурга иностранные граждане выбирают преимущественно воздушный транспорт.

В рейтинге аэропортов России за период 2010-2014 гг. аэропорт «Пулково» занимал:

- третье место в России по пассажиропотоку;
- пятое – седьмое места по объемам обработки грузов и почты;
- четвертое место по количеству взлетов-посадок воздушных судов.

Аэродромный комплекс аэропорта «Пулково» сертифицирован на соответствие стандартам III "А" категории ИКАО. Аэродромный комплекс «Пулково» принимает все типы воздушных судов отечественного и иностранного производства.

Аэродром аэропорта «Пулково» имеет две взлетно-посадочные полосы с четырьмя направлениями посадки, систему магистральных, соединительных и вспомогательных рулежных дорожек, три пассажирских и два грузовых перрона.

В аэропорту «Пулково» операции взлета и посадки могут осуществляться независимо от метеословий.

Пропускная способность аэровокзального комплекса аэропорта «Пулково» в час «пик» (с учетом пропускной способности зон досмотра, пограничного контроля, регистрации и др.) составляет на внутренних и международных рейсах по 2 тыс. чел. в час на прибытие и на отправление.

Инфраструктура аэропорта «Пулково» включает: 88 стоек регистрации, 110 кабин паспортного контроля, 16 телетрапов, 110 стоянок для воздушных судов, 7 багажных лент, 60 лифтов, 24 эскалатора, 37 выходов на посадку.

Пассажирские перевозки

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).

За период 2011-2014 гг. авиационная подвижность населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области возросла с 1,44 до 2,06 поездок на 1 человека в год (на 43%). Росту авиационной подвижности способствовали повышение реальных доходов населения, активизация экономической деятельности предприятий, расширение международного и межрегионального обмена, развитие маршрутной сети аэропорта.

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%.

В 2015 г. аэропорт «Пулково» был признан лучшим аэропортом Европы с пассажиропотоком 5-15 млн человек в год в рамках премии Международного совета аэропортов (Airports Council International, ACI). Эта награда ежегодно вручается за высокое качество обслуживания пассажиров.

В 2016 г. аэропорт «Пулково» стал лауреатом Второй национальной премии «Воздушные Ворота России» по двум номинациям: «Лучший инновационный проект года» и «Положительные отзывы пассажиров по итогам онлайн-голосования».

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 количе-

ство 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.

В 2015 г. полеты в аэропорт «Пулково» на регулярных рейсах осуществляли 68 компаний, которые обслуживали 151 направление воздушных сообщений, в том числе: 70 российских направлений, 56 международных направлений, 25 направлений стран СНГ.

В 2016 году из аэропорта «Пулково» возросло число регулярных маршрутов в Китай, Грецию, Италию и в другие страны, увеличилось количество рейсов более чем по 10 направлениям.

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.

Аэропорт «Пулково» был базовым аэропортом для авиакомпании «Россия». В 2016 г. прошел процесс консолидации авиакомпании и был начат ее ребрендинг. Новая объединённая авиакомпания «Россия» создана на базе трёх дочерних компаний ПАО «Аэрофлот» – «Россия», «Донавиа» и «Оренбургские авиалинии». Основные аэропорты базирования объединенной авиакомпании - «Пулково» (г. Санкт-Петербург), «Внуково» (г. Москва), аэропорт Ростова-на-Дону. Прямые рейсы выполняются также из аэропортов Оренбурга, Симферополя, Сочи и Екатеринбурга. Одной из приоритетных задач новой авиакомпании является развитие транспортной доступности регионов и повышение мобильности населения страны.

Воздушный флот авиакомпании состоит из современных самолетов – Airbus A319, Airbus A320, Boeing 737 NG, Boeing 747, Boeing 777. Авиакомпания «Россия» планирует расширение флота до 80 воздушных судов. Маршрутная сеть объединенной авиакомпании «Россия» в весенне-летнем сезоне 2016 года включает в себя около 80 регулярных направлений в регионы России, в том числе в города Дальнего Востока и юга страны, а также в зарубежные города 15-ти стран мира.

Следует отметить, что авиакомпания «Россия» - дочерняя компания «Аэрофлота» и полностью исполняет стратегию группы «Аэрофлот». Группа «Аэрофлот» не считает «Пулково» аэропортом-хабом в среднесрочной перспективе, позиционирует авиакомпанию «Россия» как фидерную/региональную компанию для аэропортов Московского авиаузла (т.е. компанию, которая довозит пассажиров до московских аэропортов, где «Аэрофлот» их дальше стыкует или пересаживает на другие рейсы). Вследствие такой политики группы «Аэрофлот» маршрутная сеть аэропорта «Пулково» стала сокращаться, что неблагоприятно сказывается на развитии авиаперевозок.

Снижение конкуренции на рынке авиаперевозок, вызванное банкротством компании «Трансаэро» и ухудшением финансового положения других авиакомпаний, привело к укрупнению компании «Аэрофлот» и доминированию ее политики во всей отрасли авиаперевозок. Приоритетом компании «Аэрофлот» является развитие авиасообщений из аэропортов Московского авиационного узла, в которых она базируется. В результате появляются новые рейсы компании «Россия» из аэропорта «Внуково», но при этом не развивается сеть регулярных авиаперевозок из аэропорта «Пулково».

В связи с этим **для Санкт-Петербурга одной из приоритетных задач 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).

Грузовые перевозки

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.

Услуги по грузовым операциям в аэропорту «Пулково» предоставляет АО «Грузовой терминал Пулково». В 2015 г. АО «Грузовой терминал Пулково» обработал 27 тыс. тонн грузов (меньше на 8% по сравнению с 2011 г.). Вместе с тем технологические возможности грузового терминала позволяют обеспечить обработку грузов в объеме до 55 тыс. тонн в год. 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 автоматиче-

скую 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».**

Привлечение частных инвестиций в развитие аэропорта «Пулково» на основе механизмов ГЧП

Для привлечения инвестиций в развитие аэропорта «Пулково» в 2008 г. был объявлен конкурс по отбору участников государственно-частного партнёрства на его реконструкцию.

В 2009 г. международный консорциум «Воздушные Ворота Северной Столицы», в состав которого вошли компания «ВТБ Капитал» (доля в консорциуме - 57,5%, компания входит в группу «ВТБ»), международный оператор аэропортов Fraport AG (доля в консорциуме - 35,5%, штаб-квартира оператора находится во Франкфурте-на-Майне) и греческая инвестиционная группа Correlouzos Group (доля в консорциуме - 7%), стал победителем открытого конкурса на право заключения соглашения о реконструкции и эксплуатации объектов аэропорта «Пулково» на основе государственно-частного партнёрства.

Соглашение о ГЧП было подписано тремя сторонами — консорциумом «Воздушные Ворота Северной Столицы», Правительством Санкт-Петербурга и АО «Аэропорт «Пулково» (предприятие, 100 процентов акций которого принадлежат городу Санкт-Петербургу). Соглашение о ГЧП вступило в силу 29 апреля 2010 года и будет действовать на протяжении 30 лет с момента его подписания (до 2039 г.).

Санкт-Петербург и АО «Аэропорт «Пулково» передали имущественный комплекс аэропорта в долгосрочную аренду консорциуму «Воздушные Ворота Северной Столицы» на срок 30 лет для осуществления масштабной реконструкции существующих и строительства новых объектов аэропортовой инфраструктуры. В течение всего этого периода консорциум будет управлять аэропортом «Пулково», оказывать аэропортовые услуги и инвестировать в

развитие аэропорта в соответствии с Соглашением о ГЧП. Консорциуму предоставлено эксклюзивное право оказания аэропортовых услуг на территории аэропорта «Пулково».

Консорциум «Воздушные Ворота Северной Столицы» обязан обеспечить создание современного аэропорта, соответствующего уровню обслуживания пассажиров «С» по классификации Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА).

Предполагается, что к 2039 году пропускная способность аэропорта составит не менее 35 миллионов пассажиров в год. Контроль за обеспечением консорциумом «Воздушные Ворота Северной Столицы» высокого качества оказываемых аэропортовых услуг и выполнением его обязательств по развитию и эксплуатации аэропорта «Пулково», предписанных Соглашением о ГЧП, осуществляет АО «Аэропорт «Пулково». По условиям соглашения консорциум «Воздушные Ворота Северной Столицы» начиная с 2013 года ежегодно выплачивает в пользу Правительства Санкт-Петербурга и АО «Аэропорт «Пулково» вознаграждение в размере 11,5% от доходов, полученных от эксплуатации аэропорта (помимо налогов, отчисляемых в бюджеты всех уровней). После завершения действия Соглашения о ГЧП консорциум обязан вернуть имущественный комплекс аэропорта Правительству Санкт-Петербурга и АО «Аэропорт «Пулково».

В соответствии с соглашением о ГЧП общий объем частных инвестиций в развитие аэропорта «Пулково» в период 2010-2015 гг. должен был составить 1,2 млрд евро, при этом не предусматривалось привлечения бюджетных средств.

В 2010 г. консорциум «Воздушные Ворота Северной Столицы» начал управление операционной деятельностью аэропорта «Пулково» и приступил к строительству нового аэровокзального комплекса.

За период 2010-2015 гг. была реализована первая очередь проекта реконструкции и развития аэропорта, которая включала:

- строительство нового терминала;
- реконструкцию здания бывшего аэровокзала Пулково-1;
- строительство объектов на привокзальной площади: бизнес-центра, новой гостиницы, двухуровневой транспортной эстакады для подъезда к терминалу;
- строительство объектов аэродромной инфраструктуры;
- строительство и реконструкцию перронов.

Общий объем частных инвестиций в строительство и реконструкцию перечисленных объектов составил 1,2 млрд евро. В результате реализации первой очереди проекта создан централизованный пассажирский терминал аэропорта Пулково с пропускной способностью 18 млн пассажиров в год.

После завершения первого этапа проекта консорциум «Воздушные Ворота Северной Столицы» продолжит развивать аэропорт «Пулково» и по мере исчерпания пропускной способности терминала приступит к проведению работ по увеличению пропускной способности в соответствии со стратегией развития, предусмотренной Соглашением о ГЧП. Реализация второй очереди проекта развития аэропорта начнется при достижении пассажиропотока в 18 млн человек в год.

В 2016 г. в аэропорту «Пулково» начато строительство топливозаправочного комплекса. Проект строительства предполагает создание комплекса объектов топливной инфраструктуры: двух складов хранения топлива, межскладского топливопровода, системы топливопроводов, пункта налива авиатоплива в аэродромные топливозаправщики. Использование системы топливных гидрантов при заправке самолетов позволит повысить безопасность и эффективность заправочных услуг.

В «Пулково» работает Центр Бизнес Авиации «Пулково-3», оказывающий полный комплекс бизнес-услуг и обладающий всей необходимой инфраструктурой. Общая площадь территории Центра Бизнес Авиации «Пулково-3» — 100 тыс. кв. м, на которой расположены ангар для хранения воздушных судов, перрон № 6 с более чем 30 местами стоянок, а также здание пассажирского терминала площадью 4 тыс. кв. м и пропускной способностью до 1500 пассажиров в сутки.

За период 2010-2015 гг. выручка консорциума «Воздушные Ворота Северной Столицы» возросла более чем в 4 раза и по итогам 2015 г. достигла 14 млрд рублей. За это время доля неавиационных доходов в выручке консорциума увеличилась с 13% до 24%.

Негативное влияние на выручку консорциума в 2015 г. оказало снижение пассажиропотоков на международных линиях. Из-за этого некоторые зарубежные авиакомпании прекратили полеты в Санкт-Петербург, другие авиакомпании уменьшили количество рейсов и поставили на маршруты воздушные суда меньшей вместимости. Рост пассажиропотоков на внутренних направлениях не компенсировал падения доходов от обслуживания зарубежных авиакомпаний, так как тарифы на обслуживание пассажиров международных линий значительно выше, чем внутренних.

Транспортная доступность аэропорта «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 пересеживаться 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.**

Другие объекты воздушного транспорта

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, гру-

зовые перевозки. Одним из потенциальных инвесторов данного проекта является компания «Газпромавиа», которая может выступить в качестве эксплуатанта и базовой авиакомпании.

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 вертолётами 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 преподобномученицы 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.

Основные проблемы развития воздушного транспорта

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.

1.3.6. Автомобильный транспорт

На автомобильном транспорте выполняются городские, пригородные, межрегиональные и международные перевозки.

Автобусный транспорт обеспечивает самые массовые перевозки населения. С ростом уровня автомобилизации существенно возросло число поездок жителей региона на легковых автомобилях.

Автомобильный транспорт обеспечивает доставку грузов для всех отраслей экономики Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Высокий спрос на грузовые автомобильные перевозки формируется за счет конкурентоспособных тарифов, высокой скорости доставки товаров и организации перевозок «от двери до двери». В современных условиях автомобильный транспорт лидирует при перевозках на расстояния до 1000-1500 км, а в случае доставки дорогостоящих и скоропортящихся грузов – до 3000 км.

Автомобильный транспорт играет важную роль в обслуживании морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, он обеспечивает транспортировку 10,3% от общего объема портовых грузов. На автомобильном транспорте перевозится около 75% контейнерных грузов, следующих через морские порты. Существенна роль автомобильного транспорта в международных перевозках, выполняемых через международные автомобильные пункты пропуска (МАПП), расположенные на границе Ленинградской области с Финляндией и Эстонией. Эти МАПП являются наиболее загруженными автомобильными пунктами пропуска в России.

Численность парка автотранспортных средств Санкт-Петербурга и Ленинградской области составляет 53% от общей численности парка Северо-Западного федерального округа и 5% парка Российской Федерации.

За период 2011-2015 гг. суммарная численность парка автотранспортных средств, зарегистрированных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, выросла с 2 257,8 тыс. ед. до 2 504,0 тыс. ед. (на 10,9%), в том числе:

- численность парка легкового автомобильного транспорта увеличилась с 2034,7 тыс. ед. до 2183,6 тыс. ед. (на 7,3%);
- численность парка грузового автомобильного транспорта увеличилась со 195,0 тыс. ед. до 294,4 тыс. ед. (на 51,0%);
- численность парка автобусов снизилась с 28,1 тыс. ед. до 26,0 тыс. ед. (на 7,5%).

Структура парка по типам автотранспортных средств, зарегистрированных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, за 2011-2015 гг. изменилась следующим образом:

- доля легковых автомобилей снизилась с 90,1% до 87,2% от общей численности парка;
- доля грузовых автомобилей увеличилась с 8,6% до 11,7%;
- доля автобусов уменьшилась с 1,2% до 1,0%.

В 2015 г. наблюдалась следующая структура парка грузовых автомобилей:

- в Санкт-Петербурге: доля грузовых автомобилей, имеющих технически допустимую максимальную массу не более 3,5 тонн, составила 75,7% от общей численности грузовых АТС, от 3,5 тонн до 12 тонн - 6,3%, свыше 12 тонн – 18%;
- в Ленинградской области: доля грузовых автомобилей, имеющих технически допустимую максимальную массу не более 3,5 тонн, составила 72,1% от общей численности грузовых АТС, от 3,5 тонн до 12 тонн – 7,5%, свыше 12 тонн – 20,4%;
- суммарно в Санкт-Петербурге и Ленинградской области: доля грузовых автомобилей, имеющих технически допустимую максимальную массу не более 3,5 тонн, составила 74,8% от общей численности грузовых АТС, от 3,5 тонн до 12 тонн – 6,5%, свыше 12 тонн – 18,7%.

В 2015 г. в Санкт-Петербурге физическим лицам принадлежало 52%, а в Ленинградской области – 75% от общей численности парка грузовых автомобилей.

Проведенный анализ показал, что в настоящее время в Санкт-Петербурге зарегистрировано около 44% грузовых автомобилей со сроком эксплуатации свыше 10 лет, а в Ленинградской области – 54%.

В Санкт-Петербурге эксплуатируется 3183 автотранспортных средств, использующих компримированный природный газ, в том числе 2266 легковых автомобилей, 850 грузовых автомобилей и 67 автобусов, а в Ленинградской области – 619 ед., в том числе 451 легковых автомобилей, 149 грузовых автомобилей и 19 автобусов.

В городе и области зарегистрировано 110 легковых автомобилей, использующих электродвигатели с гибридной силовой установкой.

Грузовые перевозки

В структуре грузов, перевозимых автомобильным транспортом, доминируют навалочные, строительные и контейнерные грузы, лесоматериалы, продукция химической и целлюлозно-бумажной промышленности, товары народного потребления, продовольственные товары. На автомобильном транспорте осуществляется основной объем грузовых перевозок между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью (около 30 млн тонн в 2015 г. по данным межрегиональной торговли). Это связано с тем, что в муниципальных районах Ленинградской области, граничащих с Санкт-Петербургом, ведется активное жилищное строительство, здесь расположены многие промышленные предприятия области, которые тесно взаимосвязаны с городскими предприятиями производственными связями. Ленинградская область во многом обеспечивает Санкт-Петербург продуктами питания и строительными материалами, которые доставляются преимущественно на автотранспорте.

К основными объектам, генерирующим наибольшие грузопотоки на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, относятся: морские порты, железнодорожные станции, объекты строительства, объекты терминально-складской инфраструктуры, объекты оптовой и розничной торговли, производственные предприятия.

При расчетах объема грузовых перевозок на автотранспорте учитывались данные Росстата, объемы перевозок портовых грузов на автотранспорте и объемы международных перевозок грузов через МАПП Ленинградской области.

По расчетам общий объем грузовых автомобильных перевозок в регионе составил в 2015 г. 89,2 млн. тонн, в том числе в Санкт-Петербурге – 51,1 млн тонн (57,3%), в Ленинградской области – 38,1 млн тонн. (42,7%). По сравнению с 2014 г. он снизился на 6,5%, что связано в основном с уменьшением объемов перевозок портовых грузов на автотранспорте и сокращением объемов строительных работ.

Наибольший объем грузовых автомобильных перевозок в регионе связан с обеспечением доставки экспортных грузов в морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области и вывозом импортных грузов из портовых комплексов для доставки их потребителям.

В 2014-2015 г. доля автомобильного транспорта в перевозке грузов Большого порта Санкт-Петербург составила 46% и 42% соответственно. На автотранспорте перевозятся грузы в контейнерах, металлы и металлолом, лесные грузы, рефгрузы, нефтепродукты и др. Наибольший объем автоперевозок приходится на грузы в контейнерах (17,3 млн тонн в 2014 г. и 14,5 млн тонн в 2015 г.).

Объем грузов Большого порта Санкт-Петербург, перевозимых на автотранспорте, сопоставим с объемом международных автомобильных перевозок через все международные автомобильные пункты пропуска, расположенные на границе РФ. Мощный поток автотранспортных средств, обеспечивающий работу порта, вызывает проблемы, связанные с исчерпанием пропускной способности улично-дорожной сети и стоянкой большегрузных автомобилей на территории Санкт-Петербурга в ожидании времени прихода судов.

В 2014-2015 г. доля автомобильного транспорта в перевозке грузов порта Выборг составила 20,1% и 24% соответственно. Наибольший объем автоперевозок приходится на насыпные грузы.

Значительный спрос на грузовые автомобильные перевозки в Санкт-Петербурге связан с большим количеством промышленных, складских и торговых объектов, расположенных в границах плотной застройки. **В связи с высокой концентрацией в Санкт-Петербурге грузообразующих объектов остро стоит вопрос создания эффективной системы управления грузовой логистикой.** Не смотря на ограничения движения грузового автотранспорта, на ряде магистралей города в дневные часы наблюдается значительное количество грузовых автомобилей, что негативно сказывается на условиях движения транспортных потоков и экологической ситуации. Для решения этой проблемы в городе разработана и внедрена система ограничения доступа большегрузного автотранспорта на территорию Санкт-Петербурга в границах КАД. В соответствии с Постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 27.03.2012 № 272 «О порядке осуществления временных ограничения или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам регионального значения в Санкт-Петербурге»:

- было введено ограничение движения грузового автотранспорта по региональным дорогам в Санкт-Петербурге;

- разработан порядок осуществления временных ограничений и прекращения движения автотранспортных средств и определен порядок выдачи пропусков на движение грузовых транспортных средств по улично-дорожной сети Санкт-Петербурга.

Перечисленные меры не позволили в полном объеме решить задачи по ограничению движения грузового автотранспорта. Так, в дневные часы отмечается высокая интенсивность движения грузовых автомобилей на многих магистралях города: Витебский пр. (доля грузовых автомобилей в общем транспортном потоке – 17%, Шафировский пр. (12%), Московский пр. (11%) и т.д. Во многом это связано с отсутствием технических средств контроля движения автотранспортных средств по улично-дорожной сети города и межрейсового отстоя грузовиков в жилых районах Санкт-Петербурга.

Для построения эффективной системы управления грузовой логистикой необходимы следующие шаги, предусматривающие введение аккредитации транспортных компаний, осуществляющих грузовые автомобильные перевозки в Санкт-Петербурге в границах КАД, осуществление контроля весогабаритных параметров и экологичности двигателей автотранспортных средств, создание навигационно-информационной системы по контролю движения грузовых автомобилей с использованием возможностей спутниковой навигации ГЛОНАСС/GPS в составе Центра управления транспортом Санкт-Петербурга. Это позволит обеспечить контроль за работой грузового автотранспорта и мониторинг параметров позиционирования и движения автотранспортных средств, оснащенных аппаратурой спутниковой навигации и связи ГЛОНАСС/GPS, прошедших процедуру подключения к навигационно-информационной системе и принадлежащих транспортным компаниям, имеющим допуск к осуществлению грузовых автоперевозок на территории Санкт-Петербурга в пределах КАД.

Доля автомобильного транспорта в перевозке грузов порта Усть-Луга составила 2,2% в 2014 г. и 1,5% в 2015 г. Наибольший объем автоперевозок приходится на грузы в контейнерах и на паромов.

В настоящее время около 75% от общего объема грузов в контейнерах, проследовавших через Большой порт Санкт-Петербург и порт Усть-Луга, перевозится на автотранспорте. Преобладание автомобильного транспорта в перевозке грузов в контейнерах, следующих через морские порты, объясняется следующими причинами:

- на автотранспорте грузы в контейнерах могут сразу же покидать порт после прохождения всех административных процедур, а для отправки их на железнодорожном транспорте необходимо время на формирование поезда, кроме того, средняя скорость доставки контейнерных грузов на расстояние до 2 тысяч километров на автотранспорте в два раза превышает скорость доставки на железнодорожном транспорте, поэтому время в пути от морского порта до места назначения при расстоянии доставки грузов до 2 тысяч километров на автомобильном транспорте существенно меньше, чем на железнодорожном транспорте (например, гарантированное время доставки грузов на автотранспорте от Большого порта Санкт-Петербург до Москвы составляет на автотранспорте 12 часов, а на железнодорожном транспорте – 25,5 часов);

- важную роль при выборе вида транспорта играет стоимость аренды контейнера, которая резко повышается при увеличении срока возврата контейнера в порт, поэтому компании стремятся сократить время аренды контейнеров за счет использования автотранспорта;

- грузы в контейнерах тяготеют к доставке точно в срок, а при использовании железнодорожного транспорта необходимо подстраиваться под расписание следования контейнерных поездов, что удлиняет сроки доставки;

- из-за высокой конкуренции среди автоперевозчиков и относительно низких тарифов на грузовые автоперевозки доставка грузов в контейнерах на автотранспорте стоит значительно дешевле по сравнению с доставкой на железнодорожном транспорте;

- автомобильный транспорт обеспечивает доставку грузов «от двери до двери», а при использовании железнодорожного транспорта, как правило, требуется доставка контейнеров от станции назначения до получателя на автотранспорте;

- большинство получателей грузов в контейнерах в России заказывают товары в основном небольшими партиями, поэтому автомобильный транспорт больше соответствует размеру товарных партий по сравнению с железнодорожным транспортом.

Проведенный анализ показал, что **наибольшая доля контейнерных грузов, следующих через морские порты, доставляется на автотранспорте в регионы, находящиеся в зоне 12-часовой транспортной доступности портовых комплексов (около 700 км от морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области)**. Именно в этой зоне сконцентрированы основные отправители и получатели грузов в контейнерах, следующих через морские порты. Такая дальность маршрутов доставки грузов позволяет минимизировать затраты времени на возврат контейнеров в морские порты и плату за их использование. Для повышения эффективности перевозок портовых грузов на автотранспорте и сокращения времени их доставки необходимо создание сети многополосных автомагистралей с разделительной полосой, обеспечивающих высокую скорость и безопасность движения автотранспортных средств.

На автомобильном транспорте осуществляются значительные объемы перевозок в направлении Финляндии и Эстонии через международные автомобильные пункты пропуска (МАПП), расположенные на государственной границе РФ в Ленинградской области.

В 2015 г. численность грузовых автомобилей, проследовавших через российско-финскую границу, существенно уменьшилась по сравнению с 2014 г., что связано с введением взаимных экономических санкций и снижением объемов международной торговли России и стран ЕС. Наибольшее снижение численности грузовых автомобилей было зафиксировано на МАПП «Торфяновка», который находится на основном маршруте перевозки международных грузов по направлению Финляндия – Россия. На направлении в Эстонию,

наоборот, поток автотранспортных средств увеличился за счет роста числа легковых автомобилей, пересекающих российско-эстонскую границу.

Из-за роста курса европейской валюты, снижения покупательной способности населения России и уменьшения числа деловых контактов из-за введения взаимных экономических санкции стран ЕС и РФ в 2014-2015 гг. по сравнению с 2013 г. существенно снизилось количество поездок через МАПП на границе с Финляндией. Так, если в 2013 году границу с Финляндией пересекли 10,2 млн чел., то в 2015 году - 6,8 млн чел. (меньше на 33%). Это сказалось на уменьшении количества легковых автомобилей и автобусов, проследовавших через границу РФ и Финляндии.

Основной объем перевозок грузов на российско-финляндском направлении выполняют автоперевозчики России, доля которых в 2015 году сохранилась на уровне 2014 года и составила 70%. В общем объеме международных автомобильных перевозок через МАПП с Финляндией, который составил в 2015 г. 4,5 млн тонн, 2,6 млн тонн (58%) приходится на импорт и 1,9 млн тонн (42%) - на экспорт.

Всего за 2015 год через российско-финляндскую границу проследовало 6,8 млн чел., проехало 2,8 млн автотранспортных средств и было перевезено 3,6 млн тонн грузов, в том числе:

- через МАПП «Торфяновка» - 2,6 млн человек, 1,1 млн автотранспортных средств и 1,4 млн тонн грузов;
- через МАПП «Брусничное» - 2,5 млн человек, 0,9 млн автотранспортных средств и 1,1 млн тонн грузов;
- через МАПП «Светогорск» - 1,7 млн человек, 0,8 млн автотранспортных средств и 1,1 млн тонн грузов.

Через российско-эстонскую границу проследовало около 3,2 млн чел., проехало 0,5 млн автотранспортных средств и было перевезено 0,9 млн тонн грузов в 2015 г.

Учитывая значительные пассажирские, грузовые и транспортные потоки, следующие через пограничные пункты пропуска в Ленинградской области (10 млн чел., 3,3 млн автотранспортных средств и 4,5 млн тонн грузов в 2015 г.), и существенные затраты времени на пересечение границы, остро стоит вопрос **о создании системы предварительного электронного бронирования очереди на границе и обустройства удобных зон ожидания, оборудованных необходимыми сервисами.**

Для снижения затрат времени на проведение таможенного контроля на государственной границе РФ **необходимо стимулировать внедрение процедуры электронного декларирования товаров и транспортных средств, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза автомобильным транспортом.**

Пассажирские перевозки

Основной объем пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области выполняется на автомобильном транспорте, который представлен:

- автобусами, осуществляющими перевозку пассажиров по городским, пригородным, междугородним и международным маршрутам;
- легковыми таксомоторами;
- индивидуальным автотранспортом.

В 2015 г. всеми видами автомобильного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области было перевезено 1618,3 млн чел. Лидирует по объемам перевозок индивиду-

альный автотранспорт – 828,5 млн чел (51,2%), на втором месте находится автобусный транспорт – 774,3 млн чел. (47,8%), на третьем - легковые таксомоторы – 15,5 млн чел. (1%).

Автомобильный транспорт выполняет основной объем пассажирских перевозок между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью. За счет массового жилищного строительства в приграничных районах города и области, выноса ряда предприятий за КАД, развития коттеджных поселков, садоводств и зон отдыха увеличиваются объемы пригородных перевозок, при этом наибольшее количество поездок совершается на легковых автомобилях и автобусном транспорте.

Повышение доходов населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области способствовало увеличению уровня автомобилизации. В 2015 г. уровень автомобилизации в Санкт-Петербурге составил 316 легковых авт. на 1000 жителей, в Ленинградской области – 307 легковых авт. на 1000 жителей, суммарно в городе и области – 313 легковых авт. на 1000 жителей. Этот показатель в 2 раза ниже, чем в крупных городах Европы, и в 2,5 – 2,7 раза меньше, чем в крупных городах Северной Америки.

Рост уровня автомобилизации населения ведет к увеличению интенсивности движения транспортных потоков и исчерпанию пропускной способности дорожной сети. В этих условиях необходимы меры по стимулированию использования населением общественного транспорта и ограничению движения и парковки легковых автомобилей в центральных районах города, где улично-дорожная сеть работает в режиме перегрузки.

Обслуживание пассажиров таксомоторным транспортом в Санкт-Петербурге осуществляет 7100 индивидуальных предпринимателей и 650 юридических лиц, общая численность парка таксомоторов составляет более 3000 автомобилей, большая часть из которых (свыше 80%) находятся в аренде. Средний возраст парка легковых автомобилей такси составляет 3 года. Самыми популярными моделями являются Skoda, Chevrolet и Hyundai, которые реализуют до 60% заказов.

В рамках специального транспортного обслуживания отдельных категорий граждан в 2016 году в Санкт-Петербурге 46 специально оборудованных транспортных средств осуществляют перевозку инвалидов в колясках.

За период 2011-2015 гг. объем перевозок на таксомоторном транспорте увеличился с 2,6 млн чел. до 12 млн чел. (в 4,6 раза), что связано с ростом реальных доходов населения за этот период, существенным увеличением численности автомобилей такси, доступными тарифами на поездки в условиях высокой конкуренции между перевозчиками, развитием удобных систем вызова такси и снижением затрат времени на его ожидание.

Условия движения автомобильного транспорта на дорогах Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Рост численности автомобилей приводит к исчерпанию пропускной способности дорожной сети и ухудшению условий движения в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

В будние дни в Санкт-Петербурге отмечаются часы пик: утром с 8:00 до 10:00 и вечером примерно с 17:00 до 20:00, причём вечером загруженность улично-дорожной сети существенно выше, чем утром. Соответственно, в вечерние часы пик ухудшается транспортная доступность периферийных районов по сравнению с утренними часами.

Транспортные потоки начинают заметно возрастать с 7 часов утра и достигают максимального значения к 9 часам, создавая заторы практически на всех направлениях к центру города. В последующие часы транспортные потоки несколько снижаются, при этом заторовые ситуации перемещаются в центральную часть Санкт-Петербурга и сохраняются на ряде

межрайонных связей. Следующий пик транспортных потоков наблюдается от 17 до 19 часов. Заторовые ситуации обостряются на магистралях в направлении от центра города к периферийным районам. Самые протяженные заторовые участки (по 10-15 км) возникают на вылетных магистралях Санкт-Петербурга, на Московском шоссе и на КАД (при возникновении ДТП или проведении ремонтных работ).

Скорости сообщения на автомобильном транспорте составляют на заторовых направлениях – 6-10 км/ч, в среднем по центральной планировочной зоне – 10-15 км/ч, в пределах плотной застройки – 20-26 км/ч.

Ухудшение условий движения проявляется в увеличении продолжительности пиковых периодов на наиболее загруженных направлениях, снижении скоростей сообщения, росте числа ДТП. Основной причиной неблагоприятной транспортной ситуации в Санкт-Петербурге является несоответствие пропускной способности улично-дорожной сети растущему спросу на передвижения автомобильным транспортом в условиях увеличения уровня автомобилизации населения.

Ввод в эксплуатацию Западного скоростного диаметра в 2016 г. позволит обеспечить скоростные автотранспортные связи между северо-западными, центральными и южными районами Санкт-Петербурга, однако не решит всех проблем перегруженности магистралей в центральной части города и по направлению вылетных магистралей.

К сопутствующим факторам, негативно влияющим на рост загрузки автомобильных дорог, относятся следующие:

- высокий уровень селитебно-трудовой несбалансированности в Санкт-Петербурге (наибольшая численность мест приложения труда сконцентрирована в центральных районах города, а мест проживания населения – в периферийных районах), что вызывает мощные центростремительные пассажиропотоки на всех видах транспорта в утренние часы и центробежные - в вечерние часы;

- отставание в развитии скоростных видов пассажирского внеуличного транспорта и низкое качество пассажирских перевозок на наземных видах транспорта, что не стимулирует население на переключение с индивидуального автотранспорта на пользование общественным транспортом;

- наличие парковки на значительном количестве магистралей, которая значительно ухудшает условия движения;

- неэффективное регулирование грузовых автомобильных перевозок;

- недостаточное количество мостовых переходов, развязок в разных уровнях, внеуличных пешеходных переходов;

- недостаточное развитие автоматизированных систем управления дорожным движением и систем оперативного информирования о текущей ситуации на дорогах.

В Ленинградской области наиболее загруженными транспортными потоками являются Кольцевая автомобильная дорога вокруг Санкт-Петербурга, федеральные автомобильные дороги М-10 «Россия», А-181 «Скандинавия», Р-21 «Кола», А-121 «Сортавала» и Р-23 Санкт-Петербург - Псков - Пустошка - Невель - граница с Республикой Белоруссия, а также региональные дороги, расположенные в районах, граничащих с Санкт-Петербургом, где проживает 46% от общей численности населения Ленинградской области и идет интенсивное жилищное строительство (Всеволожский, Гатчинский и Выборгский районы). В вечерние часы пик около 80 км вылетных автомобильных дорог функционируют в режиме перегрузки. Ситуация ухудшается в вечерние часы по пятницам во время дачного сезона, в этот период до 100-120 км вылетных дорог работают в режиме перегрузки.

Существующая система парковочного пространства

В настоящее время в Санкт-Петербурге серьезные проблемы связаны с размещением автотранспортных средств на территории города и с организацией временного хранения автотранспорта, участвующего в маятниковых трудовых корреспонденциях на связях пригород-город.

В населенных пунктах Ленинградской области проблема как временного, так и постоянного (ночного) хранения автотранспорта не стоит так остро, как в Санкт-Петербурге, ввиду существенных различий в плотности жилой застройки.

В среднем количество легковых автомобилей, припаркованных на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, составляет более 180 тыс. ед. в будние дни и около 150 тыс. ед. – в выходные дни. В центральных районах Санкт-Петербурга наблюдается наибольший коэффициент загрузки парковочного пространства. В большинстве районов Санкт-Петербурга, расположенных за пределами центральной планировочной зоны, коэффициент загрузки парковочного пространства на улично-дорожной сети составляет в среднем около 30%, однако на отдельных участках (у станций метрополитена, торговых и развлекательных комплексов) данный показатель приближается к максимальному.

Количество парковочных мест на объектах организованного хранения легковых автомобилей в Санкт-Петербурге составляет около 600 тыс. ед., из которых:

- в капитальных подземных и многоэтажных гаражах – около 5% от общей емкости мест хранения;
- в гаражах боксового типа - около 65%;
- на открытых охраняемых стоянках – порядка 30%.

Управление развитием парковочного пространства в Санкт-Петербурге осуществляет ГУП «Городской центр управления парковками Санкт-Петербурга».

Парковочное пространство Санкт-Петербурга включает: платные автостоянки, перехватывающие автостоянки, социальные автостоянки, специальные автостоянки.

Платные автостоянки на улично-дорожной сети города в настоящее время расположены в пределах пилотной зоны в Центральном районе Санкт-Петербурга. Суммарная емкость платных автостоянок составляет 2895 маш.-мест.

Планируется расширение зоны платной парковки до 12 тыс. маш.-мест к 2018 г. и до 60 тыс. маш.-мест к 2020 г. в Центральном, Адмиралтейском, Петроградском и Василеостровском районах Санкт-Петербурга.

В городе работают 13 перехватывающих парковок общей площадью около 52 тыс. м² и емкостью 1620 маш.-мест.

В центральных районах города, вблизи крупных пассажирообразующих узлов, а также в густонаселенных районах Санкт-Петербурга организованы городские парковки с возможностью хранения автотранспорта в круглосуточном режиме сроком до месяца на платной или бесплатной основе (социальные парковки).

Специальные парковочные пространства расположены преимущественно в центре города, где имеется дефицит парковочных мест. Городские парковки занимают около 7,7 тыс. м² и обладают емкостью 261 маш.-место. Пользование городскими парковками осуществляется на платной основе.

Социальные автостоянки расположены преимущественно в периферийных районах города, они занимают около 21,2 тыс. м² и обладают емкостью 629 маш.-мест.

Кроме автостоянок, управляемых ГУП «Городской центр управления парковками Санкт-Петербурга», услуги по хранению автотранспорта предоставляются паркингами крупных торговых центров, объектов внешнего транспорта (аэропорт, вокзалы), коллективными гаражными автостоянками Всероссийского общества автомобилистов (ВОА) и коммерческими гаражными стоянками.

Основные проблемы развития автомобильного транспорта

В настоящее время по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области значительный объем грузов перевозится на автомобильном транспорте, который обеспечивает не только работу местных предприятий, но и доставку грузов в морские и речные порты, на железнодорожные станции, а также экспортные, импортные и транзитные перевозки через МАПП, расположенные на государственной границе РФ.

Основная проблема в области грузового автомобильного транспорта связана с нерегулируемой деятельностью автоперевозчиков в регионе. Из-за наличия большого числа автоперевозчиков из соседних стран и регионов России, предоставляющих услуги по демпинговым ценам, автотранспортные предприятия Санкт-Петербурга и Ленинградской области теряют значительную долю заказов на грузовые перевозки. Существенная часть рынка автомобильных грузоперевозок находится в Санкт-Петербурге и Ленинградской области в «теневом» секторе, что создает предпосылки для криминального влияния на автотранспортный бизнес и приводит к существенным бюджетным потерям.

Большинство перевозчиков – физических лиц в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, имеющих по одному или несколько грузовых автомобилей, использует устаревший и изношенный подвижной состав, у них отсутствуют специализированные площадки для размещения автотранспортных средств и ремонтных баз. Все это приводит к росту аварийности, срывам сроков доставки и ухудшению качества транспортных услуг. Потребителей не устраивает низкое качество транспортных услуг, поэтому значительная часть грузовладельцев формирует собственный автопарк. За последние годы доля грузовых перевозок, выполняемых парком нетранспортных организаций, возросла до 80%. При этом снизился средний уровень загрузки и уменьшилась производительность грузового автотранспорта (из-за порожней обратной поездки, низкой скорости движения на дорогах, преобладания малотоннажных грузовиков).

В Санкт-Петербурге отсутствует эффективная система управления движением грузовых автомобилей по улично-дорожной сети города. Не смотря на ограничения движения грузового автотранспорта, на ряде магистралей города в дневные часы наблюдается значительное количество грузовых автомобилей. Во многом это связано с отсутствием технических средств контроля движения автотранспортных средств по улично-дорожной сети города и отстоя грузовиков на улицах и во дворах Санкт-Петербурга.

Наибольшие потоки грузового транспорта следуют в Большой порт Санкт-Петербург. В 2015 г. в Большой порт Санкт-Петербург на автотранспорте было ввезено 10,5 млн тонн экспортных грузов и вывезено 11,5 млн тонн импортных грузов (для сравнения, на внутреннем водном транспорте было перевезено только 1 млн тонн портовых грузов). Около 75% от общего объема грузов в контейнерах, проследовавших через Большой порт Санкт-Петербург, перевозится на автотранспорте. **В связи с этим возникают проблемы, связанные с обеспечением проезда большегрузных автомобилей в порт по улично-дорожной сети города и их стоянкой на территории Санкт-Петербурга в связи с ожиданием времени**

прихода судов. Для решения этих проблем необходимо обеспечить развитие автодорожных подходов к Большому порту Санкт-Петербург (ввод в эксплуатацию Западного скоростного диаметра не позволит решить все проблемы вывода транспортных потоков из портовых терминалов), организовать стоянки для грузового автотранспорта за границами КАД, ввести систему электронного оформления пропуска въезда автотранспорта на территорию порта, обеспечить контроль доступа, передвижения и времени нахождения автотранспорта на территории Большого порта и улично-дорожной сети Санкт-Петербурга.

Основной объем портовых грузов в контейнерах перевозится на автотранспорте в субъекты РФ, расположенные в зоне 12-часовой транспортной доступности до морских портов, расположенных в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. Для ускорения возврата порожних контейнеров в морские порты и снижения платы за пользование ими необходимо обеспечить повышение средней скорости движения грузовых автомобилей по дорожной сети. В настоящее время **среднесуточный пробег грузовых автомобилей в России на 30-40% ниже, чем в развитых странах ЕС, что во многом связано с отсутствием многополосных магистралей и низким транспортно-эксплуатационным состоянием автомобильных дорог.** Строительство сети скоростных дорог и автомагистралей будет способствовать росту производительности работы грузового автотранспорта, снижению его эксплуатационных расходов и затрат времени в пути, повышению безопасности движения и снижению объемов вредных выбросов.

Отставание в развитии дорожной сети Санкт-Петербурга и Ленинградской области, автомобильные заторы, низкое транспортно-эксплуатационное состояние ряда автомобильных дорог, неэффективная организация дорожного движения вызывают непредсказуемые задержки в доставке грузов, повышают себестоимость перевозок, ведут к росту аварийности.

Всего за период 2011-2015 гг. на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области произошло 58 тыс. ДТП с пострадавшими, из которых 68,3% пришлось на Санкт-Петербург, а 31,7% – на Ленинградскую область. В общей сложности в ДТП, произошедших за этот период, пострадало 77,2 тыс. человек. Около 3,2 тыс. человек погибли в ДТП на дорогах Ленинградской области и 2,2 тыс. человек погибли в ДТП на дорогах Санкт-Петербурга.

Серьезная проблема связана с нарушением весовых норм перевозчиками, что наносит существенный ущерб улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и автомобильным дорогам Ленинградской области.

Задержки и сбои в доставке материалов и вывозе готовой продукции отмечает большинство предприятий, расположенных в Санкт-Петербурге. В городе в настоящее время отсутствует комплексный подход к управлению грузовой логистикой, который бы позволил оптимизировать грузопотоки и движение грузовых автомобилей по дорогам Санкт-Петербурга.

Заторы на дорогах и затрудненный подъезд автотранспорта к предприятиям накладывают серьезные ограничения на развитие всех отраслей экономики города, поскольку на транспортные издержки приходится от 10% до 30% в себестоимости многих видов товаров и услуг (в промышленности доля автотранспортных издержек составляет около 10-15%, в строительстве – до 20%, в торговле – до 30%). В результате это ведет к росту транспортной составляющей в конечной цене продукции, повышению цен для конечных потребителей и снижению конкурентоспособности предприятий региона.

На территории Ленинградской области находятся самые загруженные международные автомобильные пункты пропуска в Российской Федерации. Для сокращения затрат времени на ожидание паспортного и таможенного контроля необходимо создание системы предва-

рительного электронного бронирования очереди для пересечения автотранспортными средствами государственной границы РФ.

Уменьшению времени прохождения таможенных процедур на МАПП будет способствовать внедрение процедуры электронного таможенного декларирования товаров и транспортных средств, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза автомобильным транспортом. К преимуществам применения электронной формы декларирования относятся переход на безбумажное оформление документов, возможность проведения документального контроля до фактического поступления товаров, сокращение времени таможенного оформления. Получение информации о товарах до их представления таможенным органам позволит заранее определить грузы, подлежащие контролю из-за повышенных рисков, и при этом не задерживать на границе товары, которые не требуют применения таможенного контроля.

Основные проблемы развития таксомоторного транспорта связаны с работой нелегальных перевозчиков, что негативно сказывается на качестве обслуживания пассажиров и на их безопасности. У нелегальных перевозчиков отсутствуют разрешения на перевозку пассажиров и багажа легковым такси и путевые листы, не проводятся медицинские осмотры перед выходом в рейс, зачастую отсутствуют сиденья для перевозки детей, что повышает риски дорожно-транспортных происшествий. Основной объем заказов нелегальные перевозчики получают через единые call-центры (такие как Яндекс-такси, UBER и др.), предоставляющие информационные услуги по заказу такси за определенный процент вознаграждения от стоимости заказа. В настоящее время удельный вес собственных заказов таксомоторных компаний и диспетчерских служб на рынке такси снизился, а доминирующее положение стали занимать компании, предоставляющие информационные услуги через call-центры. При этом call-центры не отвечают за качество таксомоторных услуг, квалификацию водителей, легальность их работы в сфере таксомоторного транспорта, обеспечение безопасности пассажиров. В связи с этим необходимо ввести регулирование деятельности единых call-центров и обязать их не обеспечивать заказами нелегальных перевозчиков, не имеющих разрешение на выполнение таксомоторных перевозок.

В настоящее время в Санкт-Петербурге действуют 33 стоянки такси, отмеченные специальными знаками, на которых можно бесплатно припарковаться, подождать новый заказ или отдохнуть. Для города с 5 млн жителей и большим потоком туристов такого количества стоянок такси явно недостаточно. В связи с этим требует развития схема размещения стоянок легковых такси в городе с учетом основных мест концентрации жителей и гостей Санкт-Петербурга, уровня загрузки улично-дорожной сети и требований безопасности дорожного движения.

В сфере **легкового индивидуального транспорта** основные проблемы связаны с организацией мест парковки и утилизацией вышедших из эксплуатации автомобилей.

К основным проблемам развития парковочного пространства в Санкт-Петербурге относятся следующие:

- отсутствие свободных территориальных ресурсов для организации парковок в сложившихся районах плотной застройки;
- недостаточные площади под парковку в районах нового жилищного строительства, не соответствующие росту уровня автомобилизации населения;
- отсутствие единой городской информационной системы мониторинга парковочного пространства в Санкт-Петербурге;

- отсутствие эффективной системы контроля за соблюдением правил паркования и привлечения к административной ответственности нарушителей;
- низкая заинтересованность частных инвесторов в создании объектов хранения транспортных средств.

Для решения перечисленных проблем необходимо внесение изменений в действующее законодательство, регламентирующее развитие парковочного пространства.

1.3.7. Городской и пригородный пассажирский транспорт

В Санкт-Петербурге на долю городского транспорта общего пользования приходится около 70% от общего объема пассажирских перевозок (1768,3 млн поездок в 2015 г.), порядка 30% от общего числа поездок совершается на легковых автомобилях (758 млн поездок в 2015 г.).

В Ленинградской области на долю пассажирского транспорта общего пользования приходится 56% от общего объема пассажирских перевозок (94 млн поездок в 2015 г.), при этом 44% от общего числа поездок совершается на легковых автомобилях (74 млн поездок в 2015 г.).

Ежедневно в Санкт-Петербурге и Ленинградской области около 4 млн чел. пользуются услугами городского и пригородного пассажирского транспорта, поэтому от его функционирования и развития во многом зависит качество жизни населения и эффективность работы отраслей экономики.

В настоящее время сложилась трехуровневая структура системы пассажирского транспорта в соответствии с характером, протяженностью и продолжительностью основных транспортных тяготений населения: агломерационные связи (типа город-пригород), магистральные внутригородские связи (типа периферийный район - центр города, периферийный район - периферийный район) и локальные внутригородские связи (внутрирайонных или между соседними районами).

Структурную основу системы городского пассажирского транспорта Санкт-Петербурга составляет метрополитен, главной задачей которого является обеспечение магистральных внутригородских перевозок населения по направлениям, характеризующимся наиболее мощными пассажиропотоками между периферийными районами и центром города. Для обслуживания агломерационных связей используется железная дорога и автобусный транспорт. Наземные виды транспорта (автобус, трамвай и троллейбус) обслуживают районы города, которые не имеют станций метрополитена, а также обеспечивают межрайонные и внутрирайонные связи, осуществляют подвозку пассажиров к станциям метрополитена и железной дороги. Функционирование речного транспорта в городе обеспечивает потребности в поездках пассажиров преимущественно с туристско-экскурсионными целями.

Основной объем пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге (98%) выполняют метрополитен, автобусный, трамвайный и троллейбусный виды транспорта. В обслуживании пассажиров также участвуют железнодорожный, речной и таксомоторный виды транспорта, удельный вес которых в общем объеме перевозок составляет около 2%.

В 2015 г. объем перевозок пассажиров всеми видами транспорта общего пользования в Санкт-Петербурге составил 1768,3 млн чел. Метрополитен обеспечил 42% от общего объема перевозок пассажиров, автобусы на социальных маршрутах - 24%, на коммерческих маршрутах - 15%, трамвай - 10%, троллейбус - 8%, внутренний водный транспорт - 1%..

Транспортная сеть **метрополитена** общей протяженностью 113,5 км включает пять

диаметральных линий: Кировско-Выборгскую (29,65 км), Московско-Петроградскую (30,1 км), Невско-Василеостровскую (22,6 км), Правобережную (11,21 км) и Фрунзенско-Приморскую (20,04 км). На линиях метрополитена функционирует 67 станций, 15 из которых образуют 7 крупных транспортно-пересадочных узлов, сопряженных с вокзалами и станциями внешнего и пригородного пассажирского транспорта. В настоящее время зона пешеходной доступности до станций метрополитена (1000 м) охватывает около 30% территории города.

Эксплуатацию метрополитена осуществляет ГУП «Петербургский метрополитен».

За период 2011-2015 гг. объем перевозок пассажиров на метрополитене снизился с 768 млн чел. до 741,8 млн чел. (на 3,4%), что связано с переключением части населения на пользование легковыми автомобилями и автобусным транспортом. Наиболее загруженные станции метрополитена расположены в периферийных районах города с высокой плотностью населения («Проспект Просвещения», «Пионерская», «Ладожская», «Комендантский проспект», «Проспект Ветеранов», «Купчино») и в центральных районах («Василеостровская», «Площадь Восстания», «Невский проспект», «Горьковская»), где отмечается высокая концентрация предприятий и учебных заведений.

Сложившаяся сеть метрополитена обслуживает преимущественно радиальные связи между периферийными и центральными районами города, при этом из-за отсутствия хордовых и кольцевых линий не обеспечиваются перевозки населения по широтным связям между густонаселенными окраинными районами Санкт-Петербурга.

Затраты времени на трудовые и учебные передвижения в метрополитене в одну сторону составляют в среднем 35 - 40 мин. (без учета затрат времени на передвижения до станций). Средняя скорость сообщения в метрополитене - 38,8 км/ч. Средний интервал движения поездов метрополитена составляет 2,04 мин.

Из 1680 вагонов метрополитена 73,8% амортизировано, средний срок службы составляет 27 лет. За последние 5 лет было закуплено 264 вагона метрополитена (21% от потребности). В 2016-2020 гг. планируется закупка 20 составов метрополитена (160 вагонов).

Сеть городского наземного пассажирского транспорта включает 780 маршрутов, в том числе 693 автобусных (в том числе 390 социальных и 303 коммерческих), 42 трамвайных и 45 троллейбусных. Суммарная протяженность всех маршрутов в Санкт-Петербурге составляет 11896,7 км, в том числе:

- протяженность социальной маршрутной сети, на которой предоставляется право льготного проезда пассажирам, - 7471,7 км, она включает маршруты автобусов (6473,4 км), трамваев (487,2 км) и троллейбусов (511,1 км);

- протяженность коммерческой маршрутной сети, сформированной в основном дублирующими автобусными маршрутами, на которых не предоставляется право льготного проезда, - 4425 км.

В настоящее время зона пешеходной доступности до остановок трамвайного транспорта охватывает около 20% всей территории города, а до остановок троллейбусного транспорта - около 27% территории города.

Протяженность транспортной сети автобусов в Санкт-Петербурге составляет 2733 км, в том числе социальной - 1415,5 км, коммерческой - 1317,4 км. В настоящее время зона пешеходной доступности до остановок автобусного транспорта охватывает около 90% территории города.

Анализ плотности сети наземных видов пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге показал, что:

- плотность транспортной сети трамвая, составляющая 0,7-1,3 км/км², соответствует требованиям «Свода правил СП 42.13330.2011 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*» для районов плотной застройки города;

- плотность транспортной сети троллейбуса, составляющая 1,1-1,8 км/км² в центральных районах города, соответствует требованиям Свода правил, а в периферийных районах данный показатель ниже (в среднем 0,7 км/км²), что не соответствует нормативным требованиям;

- плотность транспортной сети автобусного транспорта характеризуются высокими значениями, в центральных районах города она составляет 2,3-2,7 км/км², а в периферийных районах – 1,5-1,7 км/км², что в целом соответствует требованиям Свода правил.

Проведенный анализ показал высокую степень дублирования маршрутов наземного пассажирского транспорта (в среднем по каждому участку улично-дорожной сети города проходит 4 маршрута наземного пассажирского транспорта). Так, **коммерческие маршруты автобусного транспорта на 90% дублируют маршруты трамвая и троллейбуса**, что приводит к скоплению подвижного состава в пассажиронапряженных транспортных узлах (например, у станций метрополитена с высоким пассажиропотоком «Академическая», «Гражданский проспект», «Пионерская» и др., возле железнодорожных вокзалов и т.д.), перегруженности остановочных пунктов и возникновению аварийных ситуаций. В связи с этим необходимо провести оптимизацию маршрутной сети города на основе результатов обследования пассажиропотоков и транспортного моделирования.

Трамвай занимает второе место после метрополитена Санкт-Петербурга по провозной возможности среди различных видов городского пассажирского транспорта. По протяженности трамвайной сети лидируют Выборгский район, Калининский и Московский районы Санкт-Петербурга. В настоящее время большая часть трамвайных линий (54%) проходит на обособленных участках улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, что положительно влияет на характеристики работы трамвая (скорость, регулярность и надежность). Однако отсутствие приоритетного движения трамвая через перекрестки приводит к вынужденным задержкам при ожидании проезда автомобильного транспорта.

При движении трамваев в одном уровне с проезжей частью основные проблемы связаны с задержками, вызванными ДТП автомобильного транспорта на трамвайных путях. Еще одна проблема связана с тем, что изменение маршрутной сети трамвая привело к утрате прямого беспересадочного сообщения на этом виде транспорта между центральными районами города и к увеличению нагрузки на другие виды пассажирского транспорта. Перечисленные факторы отражаются на снижении спроса на перевозки трамвайным транспортом, который уменьшился за последние пять лет на 7%.

Объем перевозок на **троллейбусном транспорте** за последние годы существенно не изменился. Наиболее разветвленная сеть троллейбусного транспорта отмечается в Выборгском, Калининском и Московском районах города.

Работу трамвайного и троллейбусного транспорта в Санкт-Петербурге обеспечивает СПб ГУП «Горэлектротранс». Одна из основных проблем наземного электротранспорта заключается в высокой степени износа его подвижного состава и инфраструктуры (путевого хозяйства и энергохозяйства). В настоящее время на маршрутах электротранспорта работает 1430 единиц подвижного состава (в том числе 790 трамвайных вагонов и 640 троллейбусов), из них сверхнормативный износ имеют около 542 трамвайных вагонов (около 70% от общего количества) и 146 троллейбусов (23% от общего количества). На 18% протяженности

сети скорость движения трамвая ограничена из-за высокой степени износа трамвайных путей. Парк трамвайных вагонов и троллейбусов нуждается в интенсивном обновлении за счет закупки современного подвижного состава.

Сеть автобусного транспорта является наиболее развитой в транспортной системе города, она отличается наибольшей протяженностью и плотностью по сравнению с другими видами городского пассажирского транспорта. Сеть автобусного транспорта наиболее интенсивно развивалась в районах города, где менее развита сеть электротранспорта. Наибольшие пассажиропотоки на автобусном транспорте отмечаются в центральных районах города и в районах массовой жилищной застройки, где автобус обеспечивает подвозку населения к станциям метрополитена (Приморский, Выборгский, Калининский, Красногвардейский, Московский районы). Автобусный транспорт обслуживает мощные пассажиропотоки на связях Санкт-Петербурга с пригородной зоной.

Автобусную сеть Санкт-Петербурга обслуживают 15 транспортных предприятий разных форм собственности, наибольшие объемы автобусных перевозок выполняют СПб ГУП «Пассажиравтотранс», ОАО «Третий парк» и ООО «Питеравто».

ГУП «Пассажиравтотранс» обслуживает 150 городских и пригородных маршрутов с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах (22% от общей численности автобусных маршрутов). На городских и пригородных маршрутах функционирует 1,8 тыс. автобусов, принадлежащих СПб ГУП «Пассажиравтотранс».

Частные операторы обслуживают 543 автобусных маршрутов (78% от общей численности), из которых 243 ед. - с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах и 300 ед. - с посадкой и высадкой пассажиров в местах, не запрещенных Правилами дорожного движения. Численность парка частных операторов, обслуживающих городские и пригородные маршруты, насчитывает свыше 3,7 тыс. автобусов разной вместимости.

В Санкт-Петербурге реализуется «Программа внедрения газомоторного топлива в автотранспортном комплексе». В настоящее время в городе эксплуатируется 55 газобаллонных автобусов, в 2016 г. планируется поставка еще 47 ед. подвижного состава, использующего газомоторное топливо. Для размещения автобусов, использующих компримированный природный газ в качестве моторного топлива, проведено техническое перевооружение автобусного парка № 7. Планируется разработка совместно с ООО «Газпром газомоторное топливо» инвестиционного проекта по строительству автобусного парка для обслуживания 400 газобаллонных автобусов в производственной зоне «Каменка». Проектам строительства сети АГНКС присвоен статус стратегических инвестиционных проектов Санкт-Петербурга.

За последние 5 лет для ГУП «Горэлектротранс» было закуплено 43 трамвая и 211 троллейбус, а для ГУП «Пассажиравтотранс» - 783 новых автобусов. В 2014 году парк ГУП «Пассажиравтотранс» пополнился 100 автобусами, которые использовались для обслуживания Олимпийских Игр в Сочи. Это позволило сохранить средний возраст подвижного состава на уровне 6 лет и увеличить долю низкопольных автобусов в структуре парка. **В настоящее время доля низкопольного подвижного состава в Санкт-Петербурге составляет в парке автобусов ГУП «Пассажиравтотранс» - 81% от общей численности, а в парке ГУП «Горэлектротранс» среди троллейбусов - 65%, трамвайных вагонов - 29%.**

Для стимулирования развития общественного транспорта, повышения его привлекательности для горожан, увеличения средней скорости движения и повышения оборачиваемости подвижного состава, уменьшения затрат времени населения на дорогу и улучшения экологической ситуации в Санкт-Петербурге вводятся выделенные полосы для наземного

пассажирского транспорта. В 2016 г. выделенная полоса появилась на Пулковском шоссе от площади Победы до дороги в аэропорт и от Пулковского шоссе до въезда на территорию аэропорта «Пулково». Общая протяжённость выделенной полосы составила около 5,5 км. Также в середине 2016 года появились выделенные полосы движения для общественного транспорта на следующих участках улично-дорожной сети города: пр. Медиков, Кантемировская ул., пр. Маршала Блюхера на участке от Кантемировской улицы до Лабораторного проспекта, Ленинский пр. от пр. Героев до пр. Народного Ополчения. Выделенными полосами для маршрутного транспорта могут пользоваться также легковые автомобили, имеющие разрешение на таксомоторные перевозки.

Ежедневно из Санкт-Петербурга и Ленинградской области отправляются сотни пригородных и десятки междугородних и международных автобусных рейсов. Для их обслуживания на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области имеется 2 автовокзала:

- Центральный автовокзал, расположенный в центре Санкт-Петербурга на набережной Обводного канала, который обслуживает междугородние и международные маршруты в города Ленинградской области, другие субъекты Северо-Западного федерального округа, в Москву, южные города России, а также международные рейсы – в Белоруссию, Финляндию, Эстонию, Латвию, Литву и др.;

- Северный автовокзал, расположенный возле станции метро «Девяткино» в Ленинградской области, который обслуживает междугородние рейсы в города Ленинградской области (Выборг, Тихвин, Сосново, Приозерск и др.) и в Республику Карелия.

Центральный автовокзал имеет 9 перронов отправления, снабженных электронным табло, и 4 перрона прибытия, он рассчитан на 250 отправок в день, его пропускная способность составляет 3500 чел. в день. Северный автовокзал был преобразован из автостанции и нуждается в реконструкции. Помимо двух автовокзалов, на территории Санкт-Петербурга имеются другие пункты отправления и прибытия автобусов пригородного и междугородного сообщения (часть из которых работает нелегально), не имеющих официального статуса автовокзала и необходимых условий для обслуживания пассажиров и подвижного состава. В связи с этим **необходимо предусмотреть строительство новых автовокзалов в Санкт-Петербурге** для качественного обслуживания междугородних и международных маршрутов и упорядочивания рынка автобусных перевозок.

В Санкт-Петербурге проживает более 668 тыс. инвалидов (13% от общей численности населения), поэтому важно обеспечить для них доступность транспортных услуг и объектов транспортной инфраструктуры.

В 2015 г. 23,6 % от общей численности парка автобусов, 26,5% от общей численности парка трамваев и 64,4% от общей численности парка троллейбусов были оборудованы для перевозки маломобильных групп населения в Санкт-Петербурге.

В настоящее время весь подвижной состав СПб ГУП «Горэлектротранс» (1367 трамваев и троллейбусов), а также 434 автобуса СПб ГУП «Пассажиравтотранс» обеспечены бортовым оборудованием системы «Говорящий город», предназначенным для радиоинформирования и звукового ориентирования слепых и слабовидящих людей. Требования по наличию бортового оборудования системы «Говорящий город» включены в конкурсную документацию на закупку нового подвижного состава. Весь приобретаемый в Санкт-Петербурге подвижной состав также оборудован аппарелью для маломобильных групп населения, оснащается автоинформаторами и внутрисалонным табло «бегущая строка». Планируется обеспечить абонентскими устройствами инвалидов по зрению, с помощью которых они будут получать информацию о прибытии транспорта на остановку и о нахождении входной

двери.

В городе реализуется государственная программа «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга», в которой предусмотрены мероприятия по закупке подвижного состава, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры и внедрению элементов интеллектуальной транспортной системы (ИТС).

В Санкт-Петербурге запланирована реализация следующих приоритетных инвестиционных проектов в сфере развития городского пассажирского транспорта и улучшения транспортного обслуживания населения:

- строительство второй очереди Фрунзенского радиуса метрополитена;
- строительство участка Невско-Василеостровской линии метрополитена;
- строительство Лахтинско-Правобережной линии;
- реализация проекта «Создание, реконструкция и эксплуатация трамвайной сети в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга»;
- строительство линий скоростного рельсового транспорта: станция метро «Рыбацкое» - г. Колпино и станция метро «Южная» - город Колпино;
- строительство линии ЛРТ от станции метрополитена «Купчино» до аэропорта «Пулково»;
- строительство линии ЛРТ «Балтийская жемчужина – Путиловская»;
- строительство автобусных вокзалов: «Северный» (станция метро «Девяткино») и «Южный» (станция метро «Купчино»);
- развитие ТПУ «Парнас» и «Девяткино».

С интенсивным жилищным строительством в пригородной зоне Санкт-Петербурга увеличивается нагрузка на станции пересадок между железной дорогой и метрополитеном, что требует **создания современных транспортно-пересадочных узлов** с высокой пропускной способностью, обеспечивающих быстрый, удобный и безопасный переход с одного вида транспорта на другой. Особенно остро проблема строительства современных транспортно-пересадочных узлов стоит у наиболее загруженных станций железной дороги и метрополитена - «Девяткино», «Купчино», «Рыбацкое», «Парнас» и др.

Транспортная сеть пассажирского транспорта общего пользования Ленинградской области представлена направлениями движения пригородных железнодорожных поездов и автобусными маршрутами.

В 2015 г. общий объем пассажирских перевозок в Ленинградской области составил около 94 млн чел., 72% от общего объема перевозок обеспечил автобусный транспорт, 28% - железнодорожный транспорт.

Железнодорожные перевозки в пригородном сообщении осуществляются по 99 маршрутам, из которых 66 следует по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, 25 – только по территории области и 8 – только по территории города. Кроме того, действует 18 маршрутов в соседние субъекты Российской Федерации - в Новгородскую, Псковскую, Вологодскую области и Республику Карелия.

Железнодорожная инфраструктура, обеспечивающая пассажирские перевозки на территории Ленинградской области, включает 2 крупных железнодорожных вокзала в Выборге и Волховстрое, 44 малых железнодорожных вокзалов и 312 железнодорожных станций и остановочных пунктов. Размеры пригородного движения составляют 283 и 347 пар поездов в будние дни и выходные дни соответственно.

Пригородные железнодорожные перевозки осуществляет ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» (СЗППК), которая заключает договоры с субъектами РФ

на организацию транспортного обслуживания населения. Договор на транспортное обслуживание между СЗППК и Санкт-Петербургом подписан на 15 лет, а с Ленинградской областью – на 3 года. В договоре с Санкт-Петербургом предусмотрено формирование инвестиционной составляющей в тарифах, что позволит обновить парк пригородных поездов. В 2015 г. впервые была получена прибыль от пригородных пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области за счет использования экономически обоснованных тарифов, что позволило СЗППК начать реализацию ряда инвестиционных проектов, направленных на улучшение системы пригородного железнодорожного сообщения для жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В настоящее время организовано движение ускоренных комфортных электропоездов «Ласточка» от Санкт-Петербурга до Выборга, Волховстроя, Любани и Луги. ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» также планирует организовать движение электропоездов «Ласточка» в город Всеволожск Ленинградской области. Прорабатываются проекты по организации тактового движения пригородных поездов на участке Санкт-Петербург – Ораниенбаум, а также железнодорожного маршрута Санкт-Петербург – Сертолово.

Автобусная сеть Ленинградской области включает 661 маршрут: 58 пригородных, 137 городских (поселковых) и 466 муниципальных и межмуниципальных маршрутов. Наибольшая плотность маршрутной сети автобусного транспорта (0,6-2,5 км/км²) отмечается в районах Ленинградской области, граничащих с Санкт-Петербургом, а наименьшая (0,2-0,5 км/км²) – в удаленных районах области, граничащих с другими субъектами Российской Федерации.

За период 2011-2015 гг. объем перевозок на автобусном транспорте в Ленинградской области снизился с 76 млн чел. до 67,8 млн чел. (на 12%). Весь автобусный транспорт Ленинградской области принадлежит частным предприятиям.

В целях улучшения транспортного обслуживания населения между Правительствами Санкт-Петербурга и Ленинградской области подписано соглашение по перевозке пассажирским транспортом общего пользования жителей Санкт-Петербурга и жителей Ленинградской области. В соглашении, действующем на период 2015-2017 гг., стороны договорились, что они обязуются обеспечить перевозку льготных категорий граждан, проживающих в Санкт-Петербурге или Ленинградской области, на метрополитене, маршрутах движения наземного пассажирского транспорта общего пользования (трамвай, троллейбус, автобус), установленных Правительством Санкт-Петербурга, и на регулярных автобусных маршрутах Ленинградской области, заказчиками которых являются исполнительные органы государственной власти Ленинградской области и органы местного самоуправления Ленинградской области. В соглашении определен перечень маршрутов и приведена методика расчета объема бюджетных средств на финансирование затрат по перевозке пассажирским транспортом общего пользования жителей Санкт-Петербурга и жителей Ленинградской области. Для проведения взаиморасчетов ведется автоматизированный учет поездок граждан в Санкт-Петербурге и Ленинградской области и осуществляться обмен данными о количестве поездок, на основании которых рассчитывается объем ассигнований, предусмотренных на реализацию Соглашения.

Проблемы развития городского и пригородного пассажирского транспорта

Проведенный анализ развития городского и пригородного пассажирского транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области позволил выявить следующие основные проблемы, негативно влияющие на качество транспортного обслуживания населения:

Отставание в развитии систем скоростного внеуличного пассажирского транспорта от потребностей населения. Наибольший спрос на перевозки скоростными внеуличными видами пассажирского транспорта формируется на связях между центральными и периферийными районами города, а также по направлениям пригородных перевозок между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью. Во многом это вызвано селитебно-трудовой несбалансированностью, связанной с концентрацией мест приложения труда в центральных районах Санкт-Петербурга, а мест проживания населения – в периферийных районах города и за Кольцевой автодорогой на территории Ленинградской области. Селитебно-трудовая несбалансированность приводит к возникновению мощных центростремительных пассажиропотоков в утренние часы пик и центробежных – в вечерние часы пик.

В наибольшей степени по темпам развития отстает метрополитен (если в Москве за последние 5 лет открыли 18 станций метро, то в Санкт-Петербурге – только 5). В настоящее время:

- исчерпана пропускная способность ряда станций, перегонов и пересадочных узлов метрополитена, что приводит к очередям на входы станций, перегрузке вагонов и пересадочных тоннелей в часы «пик»;

- целый ряд районов города, значительных по площади и численности проживающего населения, не обслуживается метрополитеном, в том числе: Пискаревка, Ржевка, Охта, Пороховые, Каменка, Сосновая Поляна, Лигово, западная часть Васильевского острова и др.;

- низкая плотность станций метрополитена, в зоне пешеходной доступности до станций метрополитена проживает только 30% населения города, что вынуждает жителей Санкт-Петербурга использовать подвозочные маршруты наземных видов пассажирского транспорта к станциям метрополитена;

- из-за отсутствия хордовых и кольцевых линий метрополитена не обеспечиваются перевозки населения по широтным связям между густонаселенными окраинными районами Санкт-Петербурга, все пересадочные станции сконцентрированы в центральной части города, что значительно увеличивает время поездки пассажиров и создает дополнительную нагрузку на транспортно-пересадочные узлы.

2. Незначительный удельный вес железнодорожного транспорта в обеспечении городских пассажирских перевозок из-за низкого уровня интеграции железной дороги с другими видами городского пассажирского транспорта, отсутствия сквозных железнодорожных связей между северными, южными и восточными районами города, а также между всеми железнодорожными вокзалами.

3. Отсутствие скоростных беспересадочных связей между пассажирскими терминалами внешних видов транспорта, а также между ними и центром Санкт-Петербурга ведет к увеличению затрат времени на поездки, вызывает неудобство горожан и снижает привлекательность Санкт-Петербурга для развития бизнеса и туризма.

4. Неоптимальная маршрутная сеть наземных видов пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге, высокий уровень дублирования маршрутов различных видов транспорта, несоблюдение расписания и значительные интервалы движения подвижного состава на маршрутах приводит к ухудшению качества обслуживания пассажи-

ров, росту транспортной усталости и непроизводительным потерям времени.

Нуждается в оптимизации маршрутная автобусная сеть Ленинградской области, которая не в полной мере соответствует потребностям населения.

Отсутствует достоверная и полная информация о пассажиропотоках на различных видах транспорта, не проводятся комплексные транспортные исследования передвижений населения, что не позволяет провести оптимизацию маршрутной сети с учетом спроса на перевозки.

6. Изношенность парка городского электротранспорта Санкт-Петербурга и низкий технический уровень его производственной базы. В настоящее время сверхнормативный износ имеют 73,8% от общей численности вагонов метрополитена, около 70% трамвайных вагонов и 23% троллейбусов.

7. Отсутствует эффективная система контроля за работой автобусного транспорта на маршрутах. Не весь парк автобусов, обслуживающих маршрутную сеть, подключен к системе ГЛОНАСС, что не позволяет контролировать работу водителей на маршрутах и соблюдение расписаний движения. Отсутствуют эффективные меры по выявлению нелегальных перевозчиков, которые забирают часть пассажиров у транспортных компаний, работающих по договору с органами исполнительной власти, и тем самым снижают экономическую эффективность их деятельности. Нелегальные перевозчики зачастую пренебрегают обеспечением безопасности перевозок и качеством обслуживания пассажиров, недостаточный уровень квалификации их водителей ведет к росту ДТП.

8. Низкая скорость сообщения наземного пассажирского транспорта из-за перегрузки улично-дорожной сети Санкт-Петербурга. В городе недостаточно развита система приоритетного движения наземного пассажирского транспорта по улично-дорожной сети и на вылетных магистралях в Ленинградскую область.

9. На большинстве остановок Санкт-Петербурга отсутствуют электронные табло с указанием времени прибытия подвижного состава и возможностью его использования для инвалидов. Низкий уровень информационного обеспечения населения Ленинградской области о работе пассажирского транспорта.

10. Отсутствует единый центр управления городскими и пригородными пассажирскими перевозками всех видов транспорта в реальном времени.

11. Отсутствует единая диспетчерская служба контроля межмуниципальных перевозок в Ленинградской области.

12. Отсутствует единая электронная система оплаты проезда на всех видах пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

13. Не хватает современных автобусных вокзалов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, обслуживающих международные, междугородние и пригородные перевозки.

14. Не хватает современных транспортно-пересадочных узлов в местах концентрации мощных пассажирских и транспортных потоков вблизи вокзалов и станций пересадки с различных видов транспорта.

15. Остро стоит проблема обслуживания маломобильных групп населения. В Санкт-Петербурге для перевозки маломобильных групп населения оборудованы 23,6 % от общей численности парка автобусов, 26,5% от общей численности парка трамваев и 64,4% от общей численности парка троллейбусов. Метрополитен Санкт-Петербурга практически не приспособлен для оказания транспортных услуг инвалидам. В Ленинградской области только 4% автобусов, обслуживающих регулярные маршруты, оборудованы для перевозки ма-

ломобильных групп населения. Из-за этого многие инвалиды не могут воспользоваться услугами пассажирского транспорта и видят транспортные барьеры в качестве основной причины, препятствующей их трудоустройству.

Перечисленные проблемы, связанные с отставанием в развитии городского и пригородного пассажирского транспорта от потребностей населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области, ведут к росту затрат времени на передвижения, снижению качества транспортных услуг, сдерживанию экономического роста и ухудшению качества окружающей среды.

1.3.8. Автомобильные дороги общего пользования федерального и регионального значения

Автомобильные дороги имеют важное значение для социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Они связывают обширную территорию города и области, обеспечивают выход в зарубежные страны и соседние регионы, по ним осуществляются самые массовые автомобильные перевозки грузов и пассажиров. От состояния автомобильных дорог зависит себестоимость товаров и услуг, производительность труда, конкурентоспособность и эффективность работы многих отраслей экономики Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

По состоянию на 01.01.2016 г. **протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального, межмуниципального и местного значения в Ленинградской области** составила 22,3 тыс. км, из которых протяженность дорог федерального значения – 1,5 тыс. км (6,7 %), регионального и межмуниципального значения – 9,7 тыс. км (43,5 %), местного значения – 11,1 тыс. км (49,8 %). По протяженности автомобильных дорог общего пользования Ленинградская область занимает 27 место в Российской Федерации, а по плотности дорог с твердым покрытием на 1 км² территории – 43 место.

Существующая сеть автомобильных дорог Ленинградской области по своему начертанию представляет радиально-кольцевую систему с центром в Санкт-Петербурге.

По территории области проходит девять дорог федерального значения, это наиболее технически совершенные и благоустроенные дороги преимущественно I - II технической категории, имеющие усовершенствованное капитальное покрытие. Из 9 автомобильных дорог федерального значения, проходящих по территории Ленинградской области, 5 дорог включены в состав международных транспортных коридоров. На этих дорогах отмечаются наибольшие размеры интенсивности движения.

К городу подходит 13 радиальных направлений дорог федерального и регионального значения, которые образуют основу автодорожной сети области. Радиальные направления дорог соединяются Кольцевой автомобильной дорогой вокруг Санкт-Петербурга, а также дорогами кольцевого или полукольцевого начертания на различном удалении от Санкт-Петербурга. Такая структура дорожной сети предопределяет ее более высокую плотность в пригородной зоне Санкт-Петербурга по сравнению с периферийными районами.

В Ленинградской области на начало 2016 г.:

- протяженность дорог федерального, регионального и межмуниципального значения с твердым типом покрытия составила 10744,2 км или 96,3% от общей протяженности дорог;
- доля протяженности дорог с усовершенствованным типом покрытия составила 69%;
- протяженность дорог федерального, регионального и межмуниципального значения, имеющих I и II технические категории, составила 1304 км (12% от их протяженности);

- доля участков автомобильных дорог, не соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию, составила 24% от общей протяженности дорог федерального значения и 53,4% от общей протяженности дорог регионального и межмуниципального значения.

Сеть автодорог регионального и межмуниципального значения Ленинградской области включает 408,3 км грунтовых дорог. Из 2882 сельских населенных пунктов, расположенных в Ленинградской области, 803 не имеют автотранспортных связей по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования.

На автомобильных дорогах общего пользования Ленинградской области эксплуатируется 813 моста и путепровода общей протяженностью 44308,9 пог.м. Большая часть мостов выполнена из железобетона и камня (559 шт., 22417,4 пог.м). Оставшиеся мосты выполнены из металла (95 шт., 6990,9 пог.м) и дерева (15 шт., 157,2 пог.м). Общая протяженность 144 путепроводов на пересечениях автодорог и пересечениях с железнодорожными путями составляет 14743,4 пог.м (48,9% от общей протяженности всех эксплуатируемых мостов и путепроводов), а также 13 850 единиц водопропускных труб суммарной протяженностью 232120,6 пог. м.

На автомобильных дорогах общего пользования Ленинградской области эксплуатируется 1 тоннель протяженностью 560 пог.м. и 13 пешеходных переходов, обустроенных в разных уровнях с пересекаемыми автомобильными дорогами общей протяженностью 2022,7 пог.м. В Подпорожском районе на км 138 автомобильной дороги регионального значения Петрозаводск – Орша расположена паромная переправа, общей протяженностью 410 пог. м.

По состоянию на 01.01.2016 г. **суммарная протяженность автомобильных дорог и улиц регионального значения, находящихся в ведении исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга**, составила 3337,5 км. Эти автомобильные дороги формируют улично-дорожную сеть Санкт-Петербурга, которая включает 3652 титульных объекта, имеющих суммарную площадь 60134 тыс. м². По территории Санкт-Петербурга проходит участок федеральной Кольцевой автомобильной дороги протяженностью 74,6 км.

Плотность автомобильных дорог общего пользования федерального и регионального значения в Санкт-Петербурге составляет 2,29 км/км² (для сравнения в Москве – 2,44 км/км²). Только в центральных районах Санкт-Петербурга плотность улично-дорожной сети, составляющая 5-6 км/км², соответствует региональным нормативам градостроительного проектирования, утвержденным Законом Санкт-Петербурга от 14 февраля 2014 года №23-9. Для большинства периферийных районов города плотность улично-дорожной сети, составляющая 1,1-3 км/км², ниже требований региональных нормативов.

Планировочная структура улично-дорожной сети Санкт-Петербурга по своему начертанию представляет радиально-кольцевую систему, которая сформирована за счет лучевых направлений, отходящих от центра города к периферии, и кольцевых и дуговых магистралей, соединяющих радиальные направления.

Основным принципом построения планировочной структуры основных магистралей города является формирование лучевых направлений, отходящих от центра города к периферии и имеющих выходы на внешние дороги.

В 2015 г. в сеть автомобильных дорог и улиц регионального значения, находящихся в ведении исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга, входило 3652 титульных объектов общей протяженностью 3302 км и площадью 60134 тыс. м².

Средняя плотность УДС по Санкт-Петербургу составляет 2,4 км/ км². Наибольшие показатели плотности УДС характерны для центральной части города: Адмиралтейского, Цен-

трального, Петроградского и Василеостровского районов. Это обусловлено относительно малой площадью территории районов и высоким уровнем развития УДС. Наименьшие показатели, в свою очередь характерны для периферийных районов города: Пушкинского, Курортного и Колпинского, для которых, с точки зрения площади и уровня развития УДС в части покрытия территории района, складывается обратная ситуация.

На региональной УДС города расположено 385 мостовых сооружений общей протяженностью 31779,5 пог. м, из которых на мосты приходится 345 ед. общей протяженностью 16171,9 пог. м (около 90%), а на путепроводы - 40 ед. общей протяженностью 15805,3 пог. м (10%).

Помимо мостовых сооружений на сети автомобильных дорог у улиц города имеются следующие искусственные сооружения:

- 12 автомобильных тоннелей общей протяженностью 4873 пог. м (самым крупным из них является Канонерский тоннель, проходящий в створе Двинской улицы и соединяющий Гутуевский и Канонерский острова);
- 45 пешеходных переходов в разных уровнях общей протяженностью 2753,2 пог. м, 5 из которых расположены на автомобильной дороге А-118, а оставшиеся 40 – на региональной УДС города.

Обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования

С ростом интенсивности движения автотранспортных средств, осевых нагрузок и увеличения доли тяжёлых грузовых автомобилей в составе транспортного потока происходит образование колеи на автомобильных дорогах Санкт-Петербурга и Ленинградской области. В последние годы проблема борьбы с образованием колеи стала одной из приоритетных на автомобильных дорогах региона. Под влиянием тяжелых автомобилей, при интенсивном движении колеиность может прогрессировать и привести к образованию трещин и проломов. Наличие колеиности затрудняет выполнение маневров автомобилей при обгоне, вызывает поперечное скольжение, боковые колебания и потерю устойчивости при выезде из колеи, что приводит к снижению скорости движения и повышению аварийности.

По результатам диагностики автомобильных дорог колеиность - наиболее часто встречающееся повреждение покрытия дорожной сети, на устранение которой направляется ежегодно до 30-40% от общего объема финансирования ремонтных работ.

Для обеспечения сохранности дорожной сети в РФ с 15 ноября 2015 г. введена плата в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. В связи с этим прогнозируется, что в целях экономии финансовых средств более 30% грузовых автомобилей переключится с федеральных трасс на движение по сети автомобильных дорог регионального и местного значения.

В Санкт-Петербурге и Ленинградской области значительные объемы перевозок грузов по сети автомобильных дорог осуществляются в направлении морских портов. Из-за низких ставок транспортного налога российские владельцы тяжелых и сверхтяжелых грузовых автомобилей лишь незначительно компенсируют плату за ущерб, наносимый автомобилями дорожной сети. Иностранные перевозчики, проезжающие по сети автомобильных дорог Российской Федерации, не компенсируют ущербы, наносимые транспортными средствами дорожным покрытиям. Исключение составляют сверхтяжелые грузовики, проезд которых регулируется нормативно-правовыми актами, относящимися к перевозке крупногабаритных и

тяжеловесных грузов, для которых необходимо оформление специальных разрешений.

Для обеспечения сохранности автомобильных дорог регионального значения в Санкт-Петербурге и Ленинградской области целесообразно введение платы в счет возмещения вреда, причиняемого дорожной сети транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. При этом наибольший эффект может быть получен при интеграции двух систем – весогабаритного контроля и взимания платы с 12-тонных автомобилей. Средства от взимания платы будут направляться в дорожные фонды субъектов РФ и станут надежным источником финансирования работ по содержанию, ремонту и реконструкции автомобильных дорог. Необходимо отметить, что для реализации данной инициативы необходимо изменение федерального законодательства с целью наделения региональных органов исполнительной власти дополнительными полномочиями в части возможности взимания платы с грузовых автомобилей, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, за проезд по сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения.

Характеристика безопасности и организация дорожного движения

Всего за период 2011-2015 гг. на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области произошло 58025 ДТП с пострадавшими, из которых 68,3% пришлось на Санкт-Петербург, а 31,7% – на Ленинградскую область. Наибольшее количество ДТП пришлось на 2014 г., наименьшее – на 2011 г. В общей сложности в ДТП, произошедших за отчетный период, пострадало 77185 человек. При этом 49456 человек (64,07%) пострадало на территории Санкт-Петербурга, а 27729 человек (35,93%) – на территории Ленинградской области. Большая часть погибших в ДТП на территории двух регионов приходится на Ленинградскую область – 3234 человек (60,3%) от общего числа погибших в 5360 человек за отчетный период.

Необходимо отметить, что в 2015 году произошло значительное сокращение как общего количества ДТП – на 1622 (27,7% от предыдущего года), так и числа погибших (на 151 человек – 27,3% от предыдущего года) и раненых (на 2553 человек – 34% от предыдущего года).

Больше всего ДТП в Санкт-Петербурге происходит на перекрестках и развязках, особенно рядом с мостами: здесь сходятся крупные потоки машин, поэтому выше вероятность столкновений. Количество ДТП обычно растёт вместе с загруженностью дорог. В течение рабочего дня больше всего аварий происходит в вечерний час пик (18:00–19:00), когда ситуация на дорогах самая тяжелая.

Наибольшее количество ДТП в Ленинградской области совершается на участках автомобильных дорог в границах населенных пунктов, на одноуровневых пересечениях автомобильных дорог и железных дорог, а также на участках автомобильных дорог, имеющих высокий уровень загрузки. В настоящее время на сети дорог регионального и межмуниципального значения Ленинградской области насчитывается около 200 участков концентрации ДТП.

Основные проблемы в сфере развития автомобильных дорог

Ленинградская область

В настоящее время уровень развития автомобильных дорог не соответствует темпам социально-экономического развития Ленинградской области. Высокие темпы роста спроса

на автомобильные перевозки, численности автотранспортных средств и уровня автомобилизации не сопровождаются соответствующими темпами развития дорожной сети. Так, за период 2003-2015 гг. протяженность автомобильных дорог общего пользования практически не изменилась, при этом объем ВРП на душу населения в Ленинградской области вырос в 3 раза, численность парка автотранспортных средств увеличилась в 1,8 раза (с 352,7 до 627,9 тыс. ед.), уровень автомобилизации – в 1,9 раза (с 160,5 до 306,6 легковых автомобилей на 1000 жителей).

Существующий уровень развития автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального и межмуниципального значения не в полной мере отвечает потребностям населения и экономики Ленинградской области. Это связано со следующими причинами:

- невысокий уровень технического развития дорог федерального значения: I и II категорию имеет всего лишь 910 км (61,5%), 24% от общей протяженности дорог федерального значения не соответствуют нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию;

- низкий технический уровень автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения - около 70% от общей протяженности этих дорог имеют низкие технические категории (IV, V и безкатегорийные), при этом около 36% от общей протяженности этих дорог имеют покрытия переходного типа и грунтовые покрытия;

- доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, не соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям, составляет 53,4%;

- свыше 170 мостовых сооружений (около 40% от их общего количества), расположенных на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения, находятся в неудовлетворительном техническом состоянии и требуют проведения реконструкции или капитального ремонта;

- около 70 км автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения на подходах к Санкт-Петербургу функционирует в режиме перегрузки;

- на территории Ленинградской области зарегистрировано около 200 железнодорожных переездов, находящихся в одном уровне с автодорогами, что вызывает риски дорожно-транспортных происшествий, потери времени и ухудшение условий движения автотранспорта и пешеходов;

- отсутствуют обходы ряда городов Ленинградской области: Сертолово, Всеволожска, Волосово, Волхова и др., что негативно сказывается на безопасности дорожного движения и экологической обстановке в этих городах;

- низкий уровень инженерного оборудования и обустройства автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения оказывает отрицательное влияние на условия и безопасность дорожного движения.

Несоответствие автомобильных дорог потребностям населения и отраслей экономики является сдерживающим фактором для социально-экономического развития Ленинградской области.

Санкт-Петербург

В Санкт-Петербурге темпы развития улично-дорожной сети не соответствуют росту уровня автомобилизации и потребностям населения и отраслей экономики. В результате недостаточных объемов строительства и реконструкции дорожных объектов практически треть протяженности улично-дорожной сети работает в режиме перегрузки.

Исчерпание пропускной способности улично-дорожной сети Санкт-Петербурга привело к ухудшению условий движения. Это проявляется в увеличении продолжительности пиковых периодов на наиболее загруженных магистралях, снижении скорости движения транспортных потоков, ухудшении экологического состояния городской среды. Средние скорости сообщения на автомобильном транспорте составляют в центральной планировочной зоне города 10-15 км/ч, в пределах плотной застройки - 20-26 км/ч, на наиболее загруженных магистралях - 6-10 км/ч. Системные заторы регулярно возникают на подходах к 250 перекресткам, что составляет около 20% всех регулируемых пересечений. При этом в периферийных районах города периоды неблагоприятных условий движения продолжаются с 7:30 до 10:30 и с 17:00 до 20:30, а в центральных районах - с 8:30 до 22:00. Зона неблагоприятных условий движения охватывает практически всю опорную сеть магистралей городского значения и значительную часть магистралей районного значения.

Наличие в Санкт-Петербурге большого количества рек, каналов, железнодорожных путей вызывает необходимость строительства искусственных сооружений на дорожной сети. В настоящее время в Санкт-Петербурге насчитывается 385 мостовых сооружений, значительная часть которых нуждается в проведении ремонта или реконструкции. Для улучшения условий движения требуется строительство новых мостовых переходов, тоннелей, транспортных развязок, пешеходных переходов в разных уровнях, путепроводов над железными дорогами.

Проведенный анализ показал, что к основным проблемам улично-дорожной сети Санкт-Петербурга относятся следующие:

- недостаточное количество радиальных и широтных магистралей, обеспечивающих связи Санкт-Петербурга с Ленинградской областью, а также дублеров въездных автодорог;
- нехватка магистралей скоростного и непрерывного движения, формирующих транспортный каркас города;
- разобщенность отдельных районов города из-за недостаточного количества мостов и путепроводов через искусственные и естественные препятствия (реки, каналы, железнодорожные линии);
- низкие темпы строительства новых транспортных развязок в разных уровнях, мостов, подземных пешеходных переходов;
- несовершенство планировочной структуры северных районов города, наличие нескольких узлов, в которых сходятся основные магистрали северной планировочной зоны с высоким уровнем загрузки (пл. Мужества, Светлановская пл. и др.);
- недостаточное количество дуговых автомагистралей в южной и северной частях города;
- незавершенность системы магистралей, обеспечивающих отвод от центра города транспортных потоков, следующих через него транзитом;
- существенное отставание в развитии систем автоматизированного управления транспортными потоками на территории города.

В результате перечисленных проблем увеличиваются транспортные расходы, снижается средняя скорость движения по городу, растет аварийность, уменьшается эффективность автомобильных перевозок и ухудшается состояние окружающей среды.

1.3.9. Системы управления, информирования и мониторинга транспортных потоков

К существующим системам управления, информирования и мониторинга транспортных потоков в Санкт-Петербурге и Ленинградской области относятся следующие:

- Автоматизированная система управления дорожным движением (АСУДД) кольцевой автодороги (КАД) Санкт-Петербурга;
- АСУДД участка КАД, проходящего по комплексу защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений;
- автоматизированная система мониторинга погодных условий и состояния дорожного покрытия на автомобильных дорогах;
- АСУДД северного и южного участков западного скоростного диаметра (ЗСД);
- АСУДД Санкт-Петербурга, включая Кронштадт, Ломоносов, Красное Село, Пушкин, Колпино и Курортный район;
- система видеонаблюдения за дорожной обстановкой в Санкт-Петербурге;
- комплексы детектирования параметров транспортных потоков;
- автоматизированная система фото- и видеофиксации нарушений ПДД;
- автоматизированная система управления городским наземным пассажирским транспортом общего пользования (АСУ НГПТ);
- система электронного контроля оплаты проезда (СЭКОП);
- система управления парковочным пространством.

Каждая из перечисленных систем имеет различную степень функциональной завершенности.

АСУДД КАД введена в эксплуатацию в 2011 году после завершения строительства центра управления (ЦУ). Здание ЦУ рассчитано на расположение в нем центров управления и других систем управления дорожным движением на автодорогах Санкт-Петербурга.

Управление транспортными потоками на КАД осуществляется при помощи электронных табло и знаков переменной информации, размещенных на дороге с определенной периодичностью. В состав технических средств системы входят:

около 600 шт. светодиодных табло и знаков переменной информации, оповещающих водителей об условиях движения и выполнении дорожных работ;

дорожные контроллеры;

детекторы учета и сбора данных о дорожном движении;

84 видеорекамеры, работающие в круглосуточном режиме;

32 автоматические дорожные метеостанции (АДМС), осуществляющие прогнозирование метеорологических условий;

212 датчиков поверхности дорожного покрытия (элементов АДМС, позволяющих определять различные состояния поверхности: замерзание, количество воды, снежный покров, температуру и т.д.) и др.

В ЦУ в режиме реального времени отображаются сведения о постоянно меняющейся дорожной обстановке, пробках, ДТП, состоянии дорожного покрытия, погоде, проводимых ремонтах и любых других ситуациях, влияющих на безопасность и условия движения транспорта. Состояние дорожной ситуации определяется по показаниям детекторов транспорта, датчиков и видеорекамер. Все сигналы аккумулируются в ЦУ, откуда осуществляется оперативное управление дорожной обстановкой на КАД, за исключением участка, проходящего по комплексу защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений. АСУДД для этого участка КАД имеет отдельный ЦУ, на видеостене которого сосредоточена информация о состоянии водопропускных и судопропускных сооружений, состоянии технических средств организации дорожного движения (ТСОДД), а также данные с видеорекамер наблюдения за дорож-

ным движением в тоннеле и на подходах к нему. Особенностью транспортного тоннеля, соединяющего северный и южный участки дамбы, является возможность его работы в реверсивном режиме. В связи с этим все светофоры и знаки переменной информации в тоннеле и на подходах к нему - двухсторонние, имеющие возможность переключения стороны отображения информации в зависимости от направления транспортного потока. Реверсивный режим введен для повышения надежности функционирования транспортного тоннеля и для выполнения регламентных работ по его обслуживанию без остановки движения автотранспорта по КАД.

Автоматизированная система управления дорожным движением на Западном скоростном диаметре (ЗСД) работает в настоящее время на северном и южном участках скоростной магистрали. После ввода центрального участка ЗСД в эксплуатацию в конце 2016 г. АСУДД заработает на всей магистрали. В состав средств технических средств АСУДД ЗСД входят:

- информационные табло, знаки переменной информации и многопозиционные указатели, оповещающие водителей об условиях движения и выполнении дорожных работ;
- дорожные контроллеры;
- детекторы учета и сбора данных о дорожном движении;
- видеокамеры, работающие в круглосуточном режиме;
- автоматические дорожные метеостанции;
- датчики состояния поверхности дорожного покрытия;
- пункты взимания платы (ПВП);
- реверсивные шлагбаумы и т.д.

Все подсистемы АСУДД ЗСД интегрированы с подсистемами пунктов взимания платы в общее информационное пространство. На пунктах взимания платы обслуживаются транспондеры, БСК двух типов (личные и безличные), а также принимаются к оплате наличные деньги.

Данные со всех систем поступают в ЦУ, где выполняется сбор, обработка и анализ информации для выработки параметров алгоритмов управления дорожным движением, позволяющих обеспечить оптимальную работу систем, равномерность транспортного потока и необходимый уровень безопасности участников дорожного движения.

Назначение **АСУДД Санкт-Петербурга** – управление транспортными и пешеходными потоками на улично-дорожной сети города методами светофорной сигнализации. Основные характеристики АСУДД Санкт-Петербурга следующие:

- количество светофорных объектов – около 1500;
- количество программных комплектов ЦУ – 2;
- доля от общей численности светофорных объектов, подключенных к ЦУ дорожным движением, – 50%;
- доля от общей численности светофорных объектов, управляемых ЦУ, – 20%;
- оператор системы связи и передачи данных – единая мультисервисная телекоммуникационная сеть (ЕМТС) органов исполнительной власти Санкт-Петербурга;
- используемые каналы связи – проводные, оптоволоконные, беспроводные;
- количество детекторов транспорта – более 1000 различных типов;
- используемые типы и модели дорожных контроллеров – Siemens MR, Siemens S800V, S900, Спектр КДСФ, Cross RS4, УК-4.

Автоматизированная система мониторинга погодных условий и состояния дорожного покрытия обеспечивает решение задач, связанных с обслуживанием сети авто-

мобильных дорог и повышением безопасности дорожного движения. Для обеспечения своевременной и достоверной метеорологической информацией на автомобильных дорогах установлены АДМС.

В рамках организации единой системы сбора метеоданных АДМС также установлены:

- на КАД (25 АДМС, еще 6 станций планируется к вводу);
- в районе транспортного тоннеля судопропускного сооружения С-1 комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений (2 АДМС);
- на ЗСД (12 АДМС, в том числе на южном участке - 4, на северном участке - 8 АДМС);
- на автодороге А-121 «Сортавала» (4 АДМС).

Кроме того, на территории Санкт-Петербурга функционирует 5 гидрометеорологических станций.

Заблаговременность предупреждений об опасных явлениях на автодорогах, выдаваемых дорожными метеорологическими станциями автоматически, не превышает трех часов. При формировании предупреждений учитываются текущие метеорологические данные, тенденции их изменений и данные о состоянии поверхности.

Комплексы детектирования параметров транспортных потоков предназначены для получения объективных данных об интенсивности движения транспортных средств на автомобильных дорогах Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Система автоматизированного учета движения включает сеть пунктов автоматизированного учета, состоящих из технических средств передачи, приема и хранения информации, а также программных средств управления и обработки данных интенсивности и состава движения транспортных потоков.

Системы мониторинга параметров дорожного движения успешно эксплуатируются на КАД, ЗСД и автодороге А-121 «Сортавала» в составе соответствующих АСУДД. Например, в состав АСУ ДД КАД входит 411 детектор, АСУ ДД ЗСД - 79 детекторов на южном участке и 145 детекторов на северном участке, в транспортном тоннеле судопропускного сооружения С-1 комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений – 144 детектора, на автодороге А-121 «Сортавала» - 85 детекторов.

Комплексы фото- и видеофиксации нарушения правил дорожного движения установлены на КАД, на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на федеральных автомобильных дорогах Ленинградской области.

На КАД работает 76 фоторадарных комплексов стационарного размещения, которые контролируют скоростной режим с автоматической фото-фиксацией и передачей информации в центр обработки данных, где автоматически распознаются государственные регистрационные знаки транспортных средств и скорость движения.

Пользователем городской автоматизированной системы «Фиксация нарушений правил дорожного движения и контроль оплаты штрафов» является «Центр автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения» (ЦАФАП), основные функции которого включают:

- автоматическое определение номерного знака автомобиля нарушителя;
- формирование базы данных о зафиксированных с помощью видеокамер нарушениях ПДД;
- поиск данных об автомобилях и их владельцах в Федеральной Информационной Системе (ФИС) ГИБДД МВД РФ;

оформление всех необходимых материалов по делу об административном правонарушении и подготовка их к рассылке владельцам транспортных средств;

автоматическая обработка информации об оплате штрафов за нарушения ПДД, поступающей от банков и других финансово-кредитных учреждений, которые занимаются осуществлением платежей.

Назначение **системы видеонаблюдения за дорожной обстановкой в Санкт-Петербурге** – операторский контроль дорожной ситуации, предоставление видеозаписи при инцидентах по запросам органов дознания, визуальное наблюдение за транспортной ситуацией для планирования маршрутов поездки. Системы видеонаблюдения успешно эксплуатируются на автомобильных дорогах Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Например, в состав АСУДД КАД входит 62 видеокамеры, АСУДД ЗСД - 60 видеокамер на южном участке и 180 видеокамер – на северном участке и т.д. С помощью видеокамер оператор соответствующего ЦУ ведет контроль транспортной ситуации на наиболее загруженных и опасных участках магистралей, в местах слияния и разделения транспортных потоков, на мостовых переходах и эстакадах.

В Санкт-Петербурге внедрена **автоматизированная система управления наземным городским пассажирским транспортом** (АСУ НГПТ), основное назначение которой - контроль соблюдения договорных обязательств перевозчиками на социальных маршрутах наземного пассажирского транспорта. К данной системе подключены троллейбусы, трамваи и автобусы, обслуживающие социальные маршруты по договору с СПб ГКУ «Организатор перевозок». В СПб ГКУ «Организатор перевозок» создан единый центр управления наземным городским пассажирским транспортом. АСУ НГПТ решает следующие задачи: учет фактически выполненной перевозчиком транспортной работы в соответствии с условиями договора на перевозку пассажиров и багажа (учёт выпуска и работы подвижного состава на линии); соблюдение графиков и трасс движения; учет выполненных рейсов и пробегов; переключение транспортных средств на другие маршруты, обеспечение безопасности движения и др.

Для повышения качества услуг по информированию населения и гостей Санкт-Петербурга:

- более 100 остановочных пунктов наземного городского пассажирского транспорта оснащены табло, информирующие пассажиров о прогнозируемом времени прибытия общественного транспорта;

- создан и размещен в сети Интернет онлайн-портал общественного транспорта Санкт-Петербурга;

- разработан интернет-сервис, позволяющий пассажирам с помощью мобильного устройства, подключенного к сети Интернет, узнать время прибытия подвижного состава на любой остановке города;

- в аэропорту «Пулково», на автобусном вокзале на Обводном канале и возле вестибюлей станций метро «Площадь Восстания», «Гостиный двор», «Горьковская» и «Московская» установлены интерактивные информационные стойки, с помощью которых горожане и гости города могут получить информацию о работе городского транспорта.

В Санкт-Петербурге увеличивается доля оплаты проезда в городском пассажирском транспорте с использованием электронных проездных билетов. В городе используются единый электронный билет «Подорожник», который работает по принципу транспортного электронного кошелька, брелок «Подорожник» (новый тип электронного носителя) и бесконтактные электронные пластиковые карты для льготников. На всех станциях метро-

политена реализована возможность безналичной оплаты проезда с использованием бесконтактных банковских технологий (в 2015 г. с использованием бесконтактных банковских карт оплачено 1,8 млн. поездок).

В Санкт-Петербурге планируется:

- создание беспроводной широкополосной сети передачи данных (Wi-Fi) в метрополитене для предоставления пассажирам бесплатного доступа в сеть Интернет;
- создание Центра управления транспортом Санкт-Петербурга как элемента Аппаратно-программного комплекса «Безопасный город».

Основные проблемы существующих систем управления, информирования и мониторинга транспортных потоков

К основным проблемам существующих систем управления, информирования и мониторинга транспортных потоков относятся следующие:

функционирующие АСУ ДД, АСУ НГПТ и др. не интегрированы в единую систему, что не позволяет принимать управленческие решения на основе комплексного анализа объективной информации о дорожных условиях;

- отсутствие единой системы оперативного автоматизированного мониторинга состояния транспортного комплекса, что не позволяет в режиме реального времени отслеживать изменения транспортной ситуации и корректно прогнозировать влияние изменений в маршрутах движения общественного и личного транспорта на уровень загрузки и условия движения на дорожной сети;

- низкий уровень охвата территории существующими автоматизированными системами управления;

- применение в ряде случаев неэффективных и устаревших технологий управления транспортными и пешеходными потоками;

- отсутствие интеграции АСУДД Санкт-Петербурга с АСУДД ЗСД, КАД и других автодорог федерального значения;

- отсутствие единого центра управления транспортной системой Санкт-Петербурга;

- отсутствие единого регламента информационного взаимодействия между существующими автоматизированными системами управления;

- отсутствие комплексной программы создания ИТС в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;

- отсутствие единой технической политики в сочетании с неэффективными и устаревшими техническими решениями, основанными на закрытых решениях в области информационного взаимодействия.

1.3.10. Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание

Основной спрос на развитие складской инфраструктуры и логистического обслуживания формируется в сфере транспорта, промышленности, оптовой и розничной торговли.

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

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

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

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

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

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

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

Контейнерные перевозки относятся к наиболее доходным и экологичным видам транспортировки грузов. В настоящее время рост контейнерных перевозок в России сдерживается из-за низкого уровня контейнеризации грузов. Уровень контейнеризации в мире составляет порядка 50-60% от всего объема перевозок сухих грузов, а среди генеральных грузов может достигать 90%. В России уровень контейнеризации грузов на порядок ниже. Еще одним сдерживающим фактором для развития контейнерных перевозок в России является недостаточное развитие инфраструктуры для транспортировки и обработки контейнеров в регионах страны. Формирование экспортных грузопотоков происходит в основном в промышленных зонах Приволжского, Уральского и Сибирского федеральных округов, где находятся ос-

новые российские экспортеры. Однако предприятия, расположенные в этих промышленных зонах, зачастую не имеют оборудования для того, чтобы обработать контейнеры: затарить и растарить их, отремонтировать и направить в пункт назначения. На основных маршрутах транспортировки грузов недостаточно складов, терминалов и станций, которые могут обрабатывать контейнеры. Поэтому в настоящее время наиболее распространена следующая схема транспортировки экспортных грузов: груз сначала помещается в железнодорожные вагоны и довозится до ближайшего к морскому порту терминала, где и происходит его пере-загрузка в контейнеры.

В настоящее время Большой порт Санкт-Петербург не имеет возможности территориального развития из-за размещения в границах плотной застройки города (за исключением аванпортов, расположенных в периферийных районах). В связи с этим формирование судовых партий грузов в контейнерах для их отправки на экспорт происходит за границами Большого порта на территории припортовых тыловых терминалов. Доставка контейнеров в Большой порт Санкт-Петербург осуществляется на железнодорожном транспорте по технологии «блок-трейн» по маршрутам Предпортовая – Автово, Предпортовая – Новый Порт, Шушары – Автово.

С учетом прогнозируемого роста объемов перевалки грузов в контейнерах в Большом порту Санкт-Петербург (включая аванпорты в Бронке, Ломоносове и Кронштадте) с 19,8 млн тонн в 2015 г. до 68,7 млн тонн в 2030 г. и в порту Усть-Луга – с 0,8 млн тонн до 22,5 млн тонн, потребуются дополнительные площади для обработки контейнеров. Для уменьшения нагрузки на улично-дорожную сеть Санкт-Петербурга целесообразно создание портово-логистических зон для обработки грузов в контейнерах за границами КАД.

На перспективу основной прирост контейнерооборота прогнозируется в ММПК «Бронка», входящего в состав Большого порта Санкт-Петербург, и в морском порту Усть-Луга, где работает многопрофильный перегрузочный комплекс (МПК) ЮГ-2, специализирующейся на перевалке контейнерных и проектных грузов. Создание портово-логистических зон возле ММПК «Бронка» и МПК ЮГ-2 с возможностью последующего придания им статуса портовых особых экономических зон (ПОЭЗ) будет способствовать «закреплению» грузопотоков за российскими портами, формированию качественных складских площадей и расширению объема сопутствующих услуг по обработке контейнеров.

В состав Санкт-Петербургского железнодорожного узла входят две сортировочные станции (Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский и Шушары) и две портовые станции (Автово и Новый Порт). Основной немаршрутизированный грузопоток на морские порты и пограничные переходы проходит через сортировочную станцию Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский. На территории города и области имеется несколько крупных железнодорожных контейнерных терминалов (Санкт-Петербург-товарный-Витебский - терминал ПАО «Трансконтейнер», грузовой терминал станции Санкт-Петербург–Финляндский, терминал на станции Шушары и логистический парк «Янино»), на которых обеспечивается погрузка-разгрузка, хранение, взвешивание, опечатывание и техническое обслуживание контейнеров.

Развитие промышленных зон Санкт-Петербурга также способствует росту спроса на терминально-складские услуги и логистическое обслуживание. В настоящее время в городе насчитывается свыше 50 крупных производственных зон общей площадью 15 633 га.

На территории большинства промышленных зон города имеются встроенные производственно-складские помещения, представляющие собой объекты класса "С" и "D" (быв-

шие производственные цеха, ангары, подвалы и т.д.). Для повышения эффективности использования городских территорий и выявления «теневых» складов потребуются проведение обследований промышленных зон с целью определения мест размещения складских объектов, их площади и классов. На основе результатов обследований, с учетом транспортной доступности и условий движения на дорогах в зоне тяготения складских объектов, может быть рассмотрена целесообразность их закрытия, выноса за границы КАД или модернизации для перевода в более высокую категорию.

Значительный спрос на современные складские комплексы формируется и в сфере оптовой и розничной торговли, объемы которой многократно возросли в регионе за период 2005-2015 гг.

Увеличение доли торговых сетей в структуре торговли региона привело к существенному росту спроса на услуги торгово-распределительных складов. В настоящее время Санкт-Петербург и Ленинградская область располагают вторым по площади складским хозяйством после Московского региона, а по обеспеченности торговыми площадями занимают второе место (более 450 кв. м на 1000 жителей) после Самары (около 500 кв. м на 1000 жителей).

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

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

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

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

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

Важными факторами при выборе складских объектов, помимо уровня арендной ставки, для потенциальных арендаторов остаются близость к КАД, качественные подъездные пути, инженерные коммуникации и технические характеристики складского комплекса.

Продуктовые ритейлеры ориентируются на строительство собственных распределительных центров, обращаясь к профессиональным девелоперам, работающим на складском рынке. **Основными арендаторами качественных складских комплексов по состоянию**

на 2015 г. являются торговые и дистрибутивные компании, а также логистические операторы.

В Санкт-Петербурге и Ленинградской области сохраняется довольно высокий спрос на качественные складские площади. Дефицит предложения высококачественных площадей в построенных складских комплексах приводит к росту числа проектов, реализуемых по схеме «build-to-suit» («под ключ»). Востребованность таких проектов растет как со стороны клиентов, так и со стороны девелоперов, ориентированных на строительство складов под конкретного арендатора/заказчика в соответствии с его требованиями.

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

- южное направление (Пушкинский и Колпинский районы Санкт-Петербурга, а также Гатчинский и Тосненский районы Ленинградской области) - большая часть действующих и строящихся складов расположены в промышленной зоне Шушары, а также в зонах Пулковое и Предпортовая;

- юго-Западное направление (Петродворцовый и Красносельский районы Санкт-Петербурга, а также Ломоносовский район Ленинградской области) – основная часть складских комплексов находится в промышленной зоне Горелово;

- восточное направление (Всеволожский район Ленинградской области, Колпинский район Санкт-Петербурга) – большая часть складов находится в районе Уткина Заводь и в Колпино;

- северное направление (Выборгский и Калининский районы Санкт-Петербурга, Выборгский район Ленинградской области) – большая часть складов находится в промышленной зоне Парнас, Парголово и Буграх.

Основная часть складов находится сегодня южнее Санкт-Петербурга, что объясняется удобством транспортировки грузов по направлению к Московскому региону.

В южной части Санкт-Петербурга располагается территория промышленной зоны «Шушары», к концу 2015 г. на неё пришлось около 35% существующего предложения складов. Несмотря на насыщенность этой территории складами, здесь продолжают появляться новые проекты.

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

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

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

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

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

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

Проблемы развития терминально-складской инфраструктуры и логистического обслуживания

К основным проблемам развития терминально-складской инфраструктуры и логистического обслуживания относятся следующие:

- отсутствие системы управления грузовой логистикой в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, что не позволяет оптимизировать прохождение по территории региона мощных грузовых и транспортных потоков (например, увеличить объемы экспортных грузов, доставляемых в морские порты на внутреннем водном транспорте и по трубопроводам, уменьшить объемы перевозок инертных грузов на автотранспорте и т.д.);

- неоптимальная схема размещения складских объектов, наличие множества складов в зоне плотной застройки Санкт-Петербурга, что негативно отражается на условиях дорожного движения и экологической обстановке;

- в Ленинградской области к факторам, сдерживающим развитие рынка складской недвижимости, относятся неразвитость транспортной инфраструктуры и нехватка участков с подготовленной инженерной инфраструктурой;

- недостаточное количество 3PL и 4PL-операторов, оказывающих комплексные услуги по доставке грузов, их складированию, управлению складами и запасами, упаковке и маркировке, страхованию, таможенной очистке и др.;

- отставание в развитии производственно-технической базы и недостаток современных логистических технологий, что зачастую сказывается на низком качестве терминально-складских услуг и логистического сервиса;

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

1.3.11. Комплексные проблемы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области

К комплексным проблемами развития транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области являются:

- низкая транспортная доступность Санкт-Петербурга и Ленинградской области из крупных городов России и других стран мира из-за недостаточного количества регулярных внутренних и международных линий из аэропорта «Пулково» и отсутствия прямых рейсов во многие крупные города России, Европы, Азии, Африки и Америки;
- отсутствие высокоскоростного железнодорожного сообщения с Москвой и другими городами РФ и зарубежных стран;
- недостаточное развитие сети региональных и местных воздушных линий;
- отставание в развитии скоростных видов внеуличного пассажирского транспорта от спроса населения города и области на перевозки по наиболее загруженным направлениям, где в настоящее время исчерпана пропускная способность дорожной сети;
- недостаточная роль железной дороги в обеспечении пассажирских перевозок на территории Санкт-Петербурга;
- отсутствие беспересадочных связей между пассажирскими терминалами внешних видов транспорта и центром города, что снижает привлекательность региона для бизнеса и туризма;
- нехватка провозных мощностей городского и пригородного транспорта, неоптимальная маршрутная сеть, низкая скорость движения наземного пассажирского транспорта, недостаточно развитая система приоритетного пропуска общественного транспорта по дорожной сети, что снижает его привлекательность для населения;
- нехватка транспортно-пересадочных узлов, оборудованных для быстрой, удобной и безопасной пересадки пассажиров;
- не решена проблема обеспечения доступности транспортных услуг и объектов транспортной инфраструктуры для инвалидов и других маломобильных групп населения;
- недостаточная провозная способность транспортных средств и пропускная способность объектов транспортной инфраструктуры, обеспечивающих перевозки между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью;
- рост объёмов транзитных грузов, следующих на железнодорожном транспорте по территории Санкт-Петербурга в адрес портов на северном и южном побережье Финского залива, что ухудшает качество городской среды;
- недостаток транспортной инфраструктуры, обеспечивающей отвод транзитных потоков от Санкт-Петербурга (второго восточного автодорожного полукольца и железнодорожного обхода города);
- недостаточное развитие автомобильных и железнодорожных подходов к морским портам, необходимость увеличения перерабатывающих мощностей припортовых станций;
- незначительная доля внутреннего водного транспорта в обеспечении грузовых и пассажирских перевозок;
- отставание в развитии дорожной сети от роста уровня автомобилизации населения, исчерпание пропускной способности улично-дорожной сети, нехватка мостовых переходов, путепроводов, транспортных развязок и внеуличных пешеходных переходов;

- низкий технический уровень и неудовлетворительное состояние ряда объектов производственной базы транспорта, устаревание основных фондов, высокий удельный вес амортизированного парка транспортных средств, значительный недоремонт ряда объектов транспортной инфраструктуры;

- отсутствие системы управления грузовой логистикой в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, что не позволяет оптимизировать прохождение по территории региона мощных грузовых и транспортных потоков;

- отсутствие эффективной системы координации функционирования и развития различных видов транспорта, транспортной и терминально-складской инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

- отсутствие интеграции существующих систем управления, информирования и мониторинга транспортных потоков в единую ИТС;

- недостаточный объем инвестиций для строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, ликвидации недоремонта, замены амортизированного парка транспортных средств, обеспечения надежной и стабильной работы всех видов транспорта.

В результате перечисленных проблем растут транспортные издержки и затраты времени на перевозки, увеличивается количество дорожно-транспортных происшествий, ухудшается состояние окружающей среды.

За последние пять лет на дорогах Санкт-Петербурга и Ленинградской области произошло 58 тыс. ДТП, в которых погибли 5,4 тыс. человек и пострадали 77,2 тыс. человек.

В 2015 г. общий объем выбросов загрязняющих веществ в атмосферу Санкт-Петербурга составил 521 тыс. тонн, из которых 85% загрязнения обеспечили автомобили. Увеличение выбросов загрязняющих веществ, которое наблюдается в последние годы, связано с ростом численности грузового автотранспорта, экологический ущерб от которого значительно выше, чем от легковых автомобилей.

В настоящее время Санкт-Петербург и Ленинградская область в недостаточной степени используют свои преимущества, связанные с прохождением по территории региона значительных объемов международных грузов.

В 2015 г. объем перевозки (перевалки) международных грузов транспортным комплексом Санкт-Петербурга и Ленинградской области достиг 240 млн тонн, что составляет 25% от объемов перевозки (перевалки) международных грузов всеми видами транспорта в целом по Российской Федерации. **Значительный объем перевозок международных грузов осуществляют транспортные компании, зарегистрированные в других странах или в других субъектах РФ.** Так, например, судами, зарегистрированными под иностранными флагами, перевозится более 90% экспортно-импортных грузов РФ. Около 30% от общего объема международных автомобильных перевозок выполняют иностранные компании. Суммарные потери доходов от перевозки экспортно-импортных грузов России иностранными перевозчиками, составляют несколько миллиардов долларов в год. Поэтому **к числу приоритетных относится задача увеличения объемов перевозок международных грузов транспортом российских компаний.**

В настоящее время, несмотря на очень высокий уровень загрузки транспортной инфраструктуры, **доля налоговых поступлений от транспортных предприятий составляет 5% от общего объема налоговых поступлений всех субъектов экономической деятельности, зарегистрированных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.** Наиболее высока доля налоговых поступлений от транспортных предприятий в

региональные бюджеты, так в 2015 г. она составила 12,2% от общего объема налоговых поступлений всех субъектов экономической деятельности, зарегистрированных на территории Санкт-Петербурга, и 20,7% от общего объема налоговых поступлений всех субъектов экономической деятельности, зарегистрированных на территории Ленинградской области. **Для роста налоговых поступлений стратегически важно обеспечить лидерство транспортных компаний, зарегистрированных в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, на рынке грузовых перевозок.**

В 2015 году грузооборот морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, составил 218 млн тонн. Основной проблемой стала недозагруженность мощностей портовых терминалов – на начало 2016 г. профицит портовых мощностей составил 67,5 млн тонн, в том числе по сухогрузам – 33 млн тонн, по наливным грузам – 34,5 млн тонн. Для увеличения загрузки портовых терминалов необходимо вести планомерную работу по привлечению российских экспортеров и импортеров к транспортировке грузов через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области. В 2015 г. через зарубежные порты было перевалено 62,4 млн тонн российских грузов, в том числе через порты стран Балтии – 53,3 млн тонн. Доля зарубежных портов в перевалке российских грузов составила: по минеральным удобрениям - 32,6%, руде - 26,6%, углю - 15,2% и металлам - 9%. При этом мощности аналогичных терминалов, расположенных в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в настоящее время недозагружены. С учетом этого, **важно обеспечить переключение российских грузов на порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области с морских терминалов соседних стран.**

Повышению эффективности работы портовых комплексов препятствует значительная длительность прохождения пограничных и таможенных процедур. В настоящее время:

- сохраняются многочасовые задержки грузовых операций судов при их прибытии и убытии из морских портов;
- отсутствуют единые требования к составу документов, представляемых перевозчиками в государственные контрольные органы при прибытии и убытии судов;
- в морских портах отсутствует механизм «единого окна» для межведомственного информационного взаимодействия сотрудников государственных органов и взаимодействия с участниками транспортного рынка.

Перечисленные проблемы отражаются на снижении конкурентоспособности российских портов, приводят к многочасовым задержкам судов и простоям портового оборудования. Для повышения привлекательности транспортировки грузов через морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области требуется создание единой системы электронного взаимодействия всех участников перевозки и обработки грузов в транспортных узлах.

В настоящее время большая часть экспортных грузов, следующих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, это – сырьевые ресурсы, а не продукты их переработки (нефть, уголь, черные и цветные металлы, необработанная древесина и т.д.). В то же время в России наблюдается дефицит мощностей по производству высококачественных бензинов и дизельного топлива, высокосортных видов бумаги и картона, печатной продукции, которые приходится импортировать из зарубежных стран. Большая часть импортных грузов, следующих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, также направляется в другие регионы без какой-либо терминальной обработки и таможенной

очистки. В итоге **Санкт-Петербург и Ленинградская область не в полной мере используют свои возможности по обработке экспортного и импортного грузопотока.**

Нуждается в совершенствовании нормативно-правовое обеспечение транспортной деятельности. Требуется принятие законодательных актов, регулирующих рынок грузовых автомобильных перевозок, терминально-логистическую деятельность, взаимодействие различных видов транспорта при выполнении мультимодальных перевозок, развитие интеллектуальных транспортных систем и др.

Требуется совершенствования система управления транспортным комплексом. Так, в настоящее время, у Комитета по жилищно-коммунальному хозяйству и транспорту Ленинградской области отсутствуют функции и полномочия по управлению грузовым транспортом и грузовыми перевозками, играющими существенную роль в транспортной системе Ленинградской области. В Санкт-Петербурге и Ленинградской области отсутствуют органы управления, которые несут ответственность за развитие рынка терминально-логистических услуг. В городе и области не разработана система транспортных стандартов, которая должна быть положена в основу транспортного планирования и формирования государственного заказа на пассажирские перевозки.

Перечисленные проблемы требуют решения для повышения эффективности управления транспортной системой Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

2. Сценарные варианты и прогноз развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области

2.1. Основные факторы, влияющие на развитие транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области

На перспективы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области существенное влияние будут оказывать:

- процессы, происходящие в мировой экономике, внешней политике ведущих стран мира и международной торговле;
- тенденции социально-экономического развития Российской Федерации, приоритеты внешней политики страны, динамика и структура внешнеторгового оборота России;
- тенденции социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области, приоритеты органов государственной власти, перспективы международной и межрегиональной торговли двух субъектов РФ.

К числу наиболее важных изменений, происходящих в мировой экономике, внешней политике ведущих стран мира и международной торговле, можно отнести следующие:

1. Глобализация - доминирующий фактор развития мировой экономики, который оказывает наибольшее влияние на развитие рынка транспортно-логистических услуг. В результате глобализации происходит интернационализация рынков, производств, банковских систем и сетей распределения, существенное развитие получает межконтинентальная транспортная, торговая и информационная инфраструктура. Глобализация ведет к доминированию интересов транснациональных корпораций, международных финансовых организаций и банковских синдикатов над национальными интересами различных стран мира, концентрации в их руках основной части мировых финансовых ресурсов.

2. В условиях роста эмиссии долларов, расширения американского фондового рынка, не обеспеченного реальными активами, снижения цен на нефть и уменьшения спроса на товары и услуги, велика вероятность возникновения нового мирового финансового кризиса.

3. Расширение блока НАТО, проведение цветных революций, возникновение вооруженных конфликтов, ведет к обострению международной обстановки, экономической и социальной нестабильности.

4. В результате украинского конфликта обострились отношения между Россией, США и странами ЕС. Введение взаимных экономических санкций привело к снижению объемов международной торговли между РФ и странами ЕС, приостановило реализацию ряда совместных крупных инвестиционных проектов. Европейские страны несут убытки от уменьшения товарооборота с Россией, но чиновники ЕС не осмеливаются пойти против политики США. Все большее количество стран ЕС вступает в НАТО, попадая при этом в прямую зависимость от США. Подписание с Украиной, Грузией и Молдавией соглашений об ассоциации с ЕС также является первым шагом на пути интеграции этих стран в НАТО.

5. В современных условиях в особо сложном положении оказываются страны, которые ведут независимую внешнюю политику. Для сдерживания этих стран и ограничения их влияния в мире используются различные методы борьбы (политическое давление, экономические санкции и т.д.).

Перечисленные изменения негативно сказались на экономике России: снизились цены на нефть, произошло падение курса рубля, уменьшились объемы производства во многих отраслях экономики страны, сократились объемы международной торговли, сжался потребительский спрос. В результате в России снизились объемы перевозок и доходы от транспортно-логистической деятельности, сократился объем инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры.

Учитывая сложную международную обстановку и ухудшение ситуации в мировой экономике, для сохранения своей политической и экономической независимости Российской Федерации необходимо:

- способствовать созданию современного многополярного мира, повышению роли и влияния развивающихся стран (Китая, Индии, Ирана, ЮАР, Южной Америки, Евразийского экономического союза и др.) на мировые политические и экономические процессы;

- развивать Евразийский экономический союз, создавать новые торгово-экономические объединения, расширять зоны действия международных торговых и таможенных соглашений со странами БРИКС, ШОС, G20 и др., активно участвовать в международных интеграционных проектах (Пояс экономического развития «Шелковый путь», проекты развития Азиатско-Тихоокеанских транспортных коридоров, создания транспортных коридоров стран Каспийского моря и др.);

- переориентировать экономику страны на создание конкурентоспособной продукции для уменьшения зависимости от сырьевого экспорта, способствовать импортозамещению и переработке сырья на территории России, обеспечить выход на новые рынки сбыта, привлечь новых партнеров для реализации масштабных инфраструктурных проектов, перейти в международной торговле на использование национальных валют;

- развивать собственный флот для экспорта российской продукции, обеспечить развитие транспортной инфраструктуры и производство всех видов современных транспортных средств (в настоящее время в России не производятся крупнотоннажные танкеры и контейнеровозы, высокоскоростные поезда, ограничена линейка грузовых автомобилей для автоперевозок на дальние расстояния и т.д.), внедрять современные средства географического позиционирования и спутниковой навигации;

- существенно повысить производительность труда, снизить производственные издержки и уменьшить себестоимость перевозок для повышения конкурентоспособности российской продукции на мировом рынке;

- создавать альтернативные транспортные пути для обслуживания международной торговли, привлекать к российским портам транзитные грузопотоки, в том числе генерируемые в рамках реализации китайского проекта развития «Шелкового пути», которые будут следовать между странами Юго-Восточной Азии и Европы по маршрутам, проходящим по территории Российской Федерации и других стран Евразийского экономического союза.

Основные маршруты «Шелкового пути» будут проходить южнее Санкт-Петербурга и Ленинградской области. В настоящее время конкурентная борьба за потенциальные грузопотоки «Шелкового пути» разворачивается между Литвой, Латвией, Эстонией, Польшей и Белоруссией. Однако часть транзитных грузопотоков, направляемых в северные страны Европы, могут следовать через российские порты на Балтике при создании более надежных и экономически выгодных условий их транспортировки по северному маршруту «Шелкового пути». В связи с этим **необходимо активизировать работу с КНР по созданию и последующей реализации Концепции развития надежных транзитных маршрутов «Шелко-**

вого пути» по территории Российской Федерации с включением в них морских портов, расположенных на побережье Балтийского моря.

Привлечение транзитных грузопотоков позволит обеспечить загрузку российских портовых мощностей в условиях снижения отечественной грузовой базы. Кроме того, привлечение транзитных контейнерных грузопотоков, в отличие от транзита сырья, оказывает мощное катализирующее воздействие на развитие региональной экономики и повышает ее конкурентоспособность за счет обработки более технологичных, дорогих и экологичных грузов, создания большего числа рабочих мест в портах и формирования добавленной стоимости за счет их обработки.

В условиях геополитической нестабильности очень важно обеспечить контроль за основными маршрутами транспортировки экспортно-импортных грузов России. Для обеспечения надежности транспортировки грузов по этим маршрутам целесообразно направить инвестиции российских компаний в приобретение транспортных активов, портовых и терминальных мощностей в странах, с которыми у РФ имеется или прогнозируется в перспективе значительный торговый оборот (Нидерланды, Германия, Финляндия, Италия, Франция, Китай, Республика Корея, Вьетнам, Иран, Индия, Пакистан, страны АТЭС и др.). Реализация такой политики позволит не только установить контроль за маршрутами транспортировки российских грузов, но и будет способствовать развитию новых рынков сбыта продукции отечественных компаний и укреплению экономических связей между Россией и другими странами.

Санкт-Петербургу и Ленинградской области принадлежит важная роль в реализации перечисленных направлений развития внешней и внутренней политики России. Транспортный комплекс региона обеспечивает перевозку и перевалку 25% от общего объема внешнеторговых грузов России. От работы всех видов транспорта зависит не только развитие международной и межрегиональной торговли, но и жизнедеятельность двух субъектов Российской Федерации, на территории которых проживает около 7 млн человек и сосредоточены крупные предприятия всех отраслей экономики. Транспортная система является инфраструктурным каркасом региона и во многом определяет возможности его социально-экономического развития.

Происходящие в последние годы политические и экономические изменения негативно отразились на работе транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области:

- из-за сокращения объемов внешней торговли существенно снизились перевозки импортных грузов, уменьшился контейнерный грузопоток, упали объемы перевозок через международные автомобильные и железнодорожные пункты пропуска;
- из-за ухудшения экономической ситуации и наличия лимитирующих участков внутренних водных путей значительно сократились объемы грузовых перевозок внутренним водным транспортом;
- из-за падения курса рубля снизились международные пассажирские перевозки различными видами транспорта;
- уменьшился объем финансирования транспортной инфраструктуры за счет средств федерального бюджета и бюджетов субъектов РФ, снизился объем частных инвестиций в транспортную отрасль, что сдерживает реализацию проектов на основе механизмов ГЧП;
- упали объемы закупок новых транспортных средств для замены амортизированного парка подвижного состава;

- возросла конкуренция со стороны соседних стран за грузопотоки и сопровождающие их финансовые ресурсы.

Современные вызовы и угрозы требуют создания конкурентоспособной, эффективной, надежной и безопасной транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Для этого необходимо обеспечить:

- наиболее конкурентоспособные условия обслуживания международных грузопотоков по сравнению с альтернативными маршрутами, проходящими как через морские порты соседних стран Балтийского моря или другие морские бассейны страны, так и через аэропорты Финляндии и стран Балтии;

- развитие транспортной инфраструктуры по направлениям международных транспортных коридоров, удобную и быструю перевалку грузов, минимальные задержки на оформление сопроводительных документов и прохождение таможенных процедур;

- доминирующую долю национальных компаний в транспортировке российских экспортно-импортных грузов;

- создание современного парка транспортных средств, отвечающего международным требованиям по показателям надежности, безопасности, комфортности, энергоэффективности и экологичности;

- формирование привлекательной тарифной политики и гибкой системы скидок на маршрутах международных перевозок;

- предоставление комплексных транспортно-логистических услуг, создание современных портово-промышленных зон и терминально-логистических комплексов для обработки международных грузов;

- улучшение транспортной доступности Санкт-Петербурга и Ленинградской области из других стран и регионов страны, повышение скорости и комфортности передвижений на территории города и области;

- повышение качества транспортного обслуживания населения и отраслей экономики региона, снижение транспортной составляющей в конечной цене продукции, работ и услуг и сокращение затрат времени на перевозки;

- повышение безопасности и снижение негативного воздействия транспорта на состояние окружающей среды.

Решение перечисленных задач будет способствовать повышению конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности Санкт-Петербурга и Ленинградской области, стимулированию экономического роста, расширению региональной интеграции и увеличению объемов международной торговли.

2.2. Сценарные варианты развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области

При разработке прогноза развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области учитывались современные процессы, происходящие в мировой экономике, а также основные тенденции, определяющие социально-экономическое развитие Российской Федерации, Северо-Западного федерального округа, Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Разработка сценарных вариантов развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области проведена на основе:

- прогноза долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года;
- прогноза международной торговли Российской Федерации на период до 2030 года;
- прогноза социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года.

Сценарные варианты разработаны на основе следующих документов:

- «Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года» (Минэкономразвития России, ноябрь 2013 г.);
- «Сценарные условия, основные параметры прогноза социально-экономического развития Российской Федерации и предельные уровни цен (тарифов) на услуги компаний инфраструктурного сектора на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов» (Минэкономразвития России, 06.05.2016).

В Стратегии предусмотрены два сценария развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области: консервативный и инновационный.

Консервативный сценарий предполагает ухудшение ситуации в мировой экономике и сохранение действия санкций со стороны США и ЕС на протяжении нескольких ближайших лет. Это означает сохранение ограничений доступа к мировому рынку капитала для российских компаний. Предполагается, что среднегодовая цена на нефть в 2016 г. снизится до 41 доллара США за баррель и стабилизируется на уровне 40 долларов США за баррель на период до 2019 г. В условиях этого сценария к 2018 г. прогнозируется восстановление динамики роста ВВП и промышленного производства на уровне 0,7%. На период до 2020 г. прогнозируются низкие темпы роста объемов экспорта и импорта в связи с сохранением санкций и неблагоприятной мировой конъюнктурой.

На период 2020-2030 гг. консервативный сценарий характеризуется умеренными долгосрочными темпами роста экономики на основе модернизации топливно-энергетического и сырьевого секторов при сохранении относительного отставания в высоко- и среднетехнологичных секторах. Среднегодовые темпы прироста ВВП оцениваются на уровне 2,0-2,5% в 2020-2030 гг. Консервативный вариант предполагает сбалансированное развитие транспортного комплекса для обеспечения потребностей населения и отраслей экономики в перевозках и постепенного роста экспорта транспортных услуг.

Инновационный сценарий предусматривает относительную стабильность в мировой экономике и частичную отмену санкций в 2017 г. Прогнозируется, что среднегодовая цена на нефть повысится с 41 доллара США за баррель в 2016 г. до 55 долларов США за баррель 2019 г. Облегчение доступа к мировому рынку капитала для российских компаний будет способствовать росту объемов производства на 2,4% в год и инвестиционной активности на 3,5% в год в среднем за период 2016-2020 гг. Прогнозируется рост цен на нефть, укрепление курса национальной валюты и рост доходов бюджета, что позволит в 2018 году перейти от расходования резервных фондов к их накоплению. Снижение инфляции и возобновление экономического роста обеспечат рост реальных доходов населения.

Инновационный сценарий характеризуется усилением инвестиционной направленности экономического роста. Сценарий опирается на создание современной транспортной инфраструктуры и конкурентоспособного сектора высокотехнологичных производств и экономики знаний наряду с модернизацией энерго-сырьевого комплекса. Для обеспечения расту-

щего спроса на перевозки инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры должны расти опережающими темпами по сравнению с темпами роста ВВП. Инновационный вариант предполагает ускоренное развитие транспортного комплекса страны и реализацию крупных инфраструктурных проектов, что позволит обеспечить необходимые условия для развития инновационной составляющей экономики, повышения качества жизни населения, перехода к полицентрической модели пространственного развития России.

Форсированный сценарий, представленный в «Прогнозе долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 г.», в Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области не рассматривался в связи с существенным отклонением динамики его показателей от реальных тенденций развития экономики страны.

На перспективный объем международных грузоперевозок в Российской Федерации решающее влияние будут оказывать факторы, определяющие развитие международной торговли, к основным из которых относятся следующие:

- глобализация международной торговли, которая ведет к увеличению товарообмена между странами и росту межконтинентальных перевозок;
- снижение доли стран ЕС в общем объеме международной торговли Российской Федерации при росте доли стран Юго-Восточной и Центральной Азии, Ближнего Востока и Латинской Америки;
- увеличение международного сотрудничества со странами Евразийского экономического союза за счет производственной и торговой кооперации.

Перечисленные факторы существенно повлияют как на масштабы, так и на географическую структуру внешней торговли Российской Федерации. Из-за экономических санкций США и стран ЕС произойдет переориентация закупок продовольствия для Российской Федерации на азиатские, ближневосточные и латиноамериканские страны. При этом увеличится российский экспорт зерна и высокотехнологичной продукции.

Темпы роста импорта будут опережать темпы роста экспорта. Это связано с тем, что рост экспорта будет сдерживаться из-за снижения темпов добычи природно-сырьевых ресурсов, увеличения объемов их переработки на территории РФ и постепенной переориентации российских экспортеров на вывоз готовой продукции, а не сырья. При этом ожидается сдержанный рост цен на энергетические ресурсы из-за увеличения их предложения на мировых рынках. За счет постепенного роста внутреннего спроса и потребности в техническом перевооружении российских предприятий прогнозируются высокие темпы роста спроса на импорт промышленного оборудования и современных технологий из высокоразвитых стран.

Основной прирост грузопотоков ожидается по направлениям международных транспортных коридоров «Север - Юг», «Запад - Восток», «Европа - Западный Китай», Северный морской путь. За счет модернизации производства российских предприятий и увеличения спроса населения на импортные товары прогнозируется существенное увеличение объемов морских перевозок контейнерных и проектных грузов, а также рост спроса на Ро-Ро перевозки, которые активно развиваются между портами Балтийского моря.

Ожидается существенное изменение структуры внутренних грузоперевозок. Диверсификация экономики страны, активный процесс импортозамещения, высокие темпы развития обрабатывающих отраслей промышленности, торговли и сферы услуг приведут к росту спроса на внутренние грузоперевозки, обеспечивающие надежность, высокую скорость и точность графика товародвижения. В связи с этим прогнозируется рост контейнерных пере-

возок, расширение дистрибутивных сетей и развитие рынка терминально-складских и логистических услуг.

Перспективный спрос на международные и внутрироссийские грузовые перевозки, проходящие по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, во многом будет зависеть от темпов социально-экономического развития двух субъектов Российской Федерации и объемов международной и межрегиональной торговли.

В «Стратегии экономического и социального развития Санкт-Петербурга на период до 2030 года», утвержденной постановлением Правительства Санкт-Петербурга № 355 от 13.05.2014, рассмотрено три возможных сценария развития города:

- **консервативный сценарий** основан на предположении об инерционном развитии экономики Санкт-Петербурга в условиях замедляющихся темпов роста объемов производства и уровня жизни населения, стагнации в сфере инвестиционной и строительной деятельности, нехватки финансовых ресурсов для реализации инвестиционных проектов. По данному сценарию город будет развиваться преимущественно за счет экстенсивного роста традиционных отраслей экономики и наращивания объемов использования ресурсов. Медленный экономический рост приведет к сокращению положительного сальдо миграции и снижению темпов роста численности населения Санкт-Петербурга;

- **умеренно-оптимистичный сценарий** предусматривает масштабную активизацию инвестиционных и инновационно-технологических факторов развития Санкт-Петербурга за счет улучшения делового климата, привлечения в город инвестиций, создания благоприятных условий для осуществления традиционных и новых видов хозяйственной деятельности. Умеренно-оптимистичный сценарий предусматривает преодоление негативных тенденций, сложившихся в посткризисный период, увеличение темпов экономического роста и активизацию инвестиционной деятельности;

- **инновационный сценарий** основан на максимальном раскрытии потенциала стратегического развития Санкт-Петербурга, эффективном использовании человеческого капитала, реализации новых подходов к управлению городом. Данный сценарий исходит из предпосылок роста глобальной конкурентоспособности Санкт-Петербурга на мировом рынке за счет формирования мощного сектора экономики знаний и перехода на инновационный путь развития. Прогнозируется увеличение объемов производства, существенное возрастание объемов привлекаемых инвестиций и повышение доходов населения. Ключевым фактором развития города станут инновации, наиболее высокими темпами будут развиваться наукоемкие и высокотехнологичные сектора экономики.

В «Стратегии социально-экономического развития Ленинградской области до 2030 года», утвержденной областным законом от 08.08.2016 № 76-оз, рассмотрено также три сценария:

- **инерционный сценарий** предполагает реализацию основных рисков Ленинградской области, сохранение традиционных источников роста и базовых секторов экономики Ленинградской области без их структурной перестройки, при этом промышленность, сельское хозяйство, сфера услуг будут ориентироваться на традиционный рынок сбыта – Санкт-Петербург;

- **реалистичный сценарий** предполагает самостоятельное развитие региона на основе равноправного партнерства с Санкт-Петербургом, модернизацию традиционных секторов промышленности, кластерное развитие, использование экспортного и транзитного потенци-

ала, развитие сферы услуг и малого бизнеса, переработки грузов, реализацию совместных проектов с Санкт-Петербургом;

- **инновационный сценарий** базируется на отмене экономических санкций, открытии рынков технологий и капитала, активизации федеральной политики по развитию инновационной экономики. Для реализации этого сценария потребуется структурная перестройка отраслей экономики Ленинградской области, развитие высшего профессионального образования и научно-исследовательских центров и привлечение значительного объема государственных и частных инвестиций.

В «Стратегии социально-экономического развития Ленинградской области до 2030 года» представлены векторы развития: «Индустриальное лидерство», «Профессиональное образование», «Комфортные поселения», «Продовольственная безопасность», «Современный транспортный комплекс», «Здоровье населения».

Проектные инициативы «Индустриальное лидерство» и «Продовольственная безопасность» нацелены на модернизацию производства, внедрение на предприятиях новых технологий, повышение наукоёмкости выпускаемой продукции, импортозамещение и высокий уровень локализации производства, развитие кадрового потенциала. В качестве приоритетных направлений развития промышленности выбраны машиностроение, автомобилестроение, судостроение, химическое и нефтехимическое производство, лесопереработка и целлюлозно-бумажное производство, металлургическая промышленность, промышленность строительных материалов, агропромышленный комплекс.

Результатом реализации проектной инициативы «Современный транспортный комплекс» станет формирование сбалансированной и эффективной транспортной системы, обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения, более полное использование транспортно-транзитного потенциала.

Основные показатели «Прогноза социально-экономического развития Ленинградской области на период до 2030 года», утвержденного Постановлением Правительства Ленинградской области № 360 от 18.11.2015 г., разработаны в двух вариантах: вариант 1 (базовый) и вариант 2 (оптимистичный).

С учетом представленных выше сценариев социально-экономического развития РФ, Санкт-Петербурга и Ленинградской области разработан прогноз объемов перевозок международных и внутрироссийских грузов, которые будут следовать по территории региона.

Международные грузопотоки, проходящие по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, складываются из грузопотоков субъектов РФ, пересекающих границу РФ на территории города или области, и экспортно-импортных грузопотоков, генерируемых предприятиями Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В 2015 г. объем международных грузов, прошедших через Санкт-Петербург и Ленинградскую область, составил 232,7 млн тонн, из которых на экспорт пришлось 214,7 млн тонн, на импорт - 18,0 млн тонн. Более 92% внешнеторговых грузов были перевалены в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области (214,3 млн тонн, в том числе 199,5 млн тонн – экспорт, 14,8 млн тонн – импорт). Через автомобильные и железнодорожные пункты пропуска, расположенные в Ленинградской области на границе с Финляндией и Эстонией, проследовало 18,4 млн тонн грузов, в том числе 4,5 млн тонн - на автотранспорте и 13,9 млн тонн - на железнодорожном транспорте.

В долгосрочной перспективе существенный вклад транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области в перевозку и перевалку внешнеторговых грузов Российской Федерации сохранится, что обусловлено дальнейшим развитием морской портовой инфраструктуры, повышением пропускной способности сети автомобильных и железных дорог, реализацией крупных инвестиционных проектов. Это позволит сохранить долю транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области в общем объеме перевозки и перевалки всех международных грузов РФ в консервативном сценарии на уровне 25%, а в инновационном сценарии – увеличить ее до 30% за счет улучшения транспортной доступности портовых комплексов и переориентации на них части грузов, следующих через другие морские порты, повышения объемов перевозок на судах «река-море», увеличения экспорта энергоресурсов и продуктов их переработки по системе трубопроводного транспорта.

Согласно данным Федеральной таможенной службы, общий объем внешнеторговых грузопотоков, формируемых предприятиями Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в 2015 г. составил 61,5 млн тонн, в том числе: 8,6 млн тонн – импорт, 52,9 млн тонн – экспорт. На перспективу прогнозируется увеличение объемов экспорта и импорта предприятий Санкт-Петербурга и Ленинградской области до 86,2 млн тонн в 2030 г. по консервативному сценарию (в 1,4 раза) и до 119,9 млн тонн по инновационному сценарию (в 1,9 раза). На экспортно-импортные грузы предприятий Санкт-Петербурга будет приходиться порядка 60-62% в общем объеме, а предприятий Ленинградской области – порядка 38-40%.

В импорте Ленинградской области продолжится сдержанный рост объёмов торговли с традиционными партнёрами – Казахстаном, Финляндией, Белоруссией, при этом доли европейских государств несколько сократятся на фоне роста объёмов торговли с восточными странами: Китаем, Индией, Индонезией. Главными экспортёрами продукции Ленинградской области останутся Нидерланды и Финляндия. Доля экспортных грузов со странами Северной Европы и США несколько снизится при увеличении доли экспортных грузов в Китай и Сингапур.

Схожие тенденции будут наблюдаться и во внешнеторговых потоках Санкт-Петербурга: прогнозируется активное развитие импорта из Китая, Белоруссии, Финляндии, Республики Кореи и стран Южной Америки. Основу экспорта составят грузопотоки в традиционные страны внешнеторгового сотрудничества (Нидерланды, Германия, Беларусь и Финляндия), при этом возрастут грузопотоки в страны АТЭС (Китай, Япония, Республика Корея, Вьетнам, США и др.).

С учетом сценарных условий и основных макроэкономических параметров социально-экономического развития Российской Федерации на 2017–2019 гг., а также прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 г. в соответствии с консервативным вариантом экспорт в 2030 г. увеличится по сравнению с 2015 г. в 1,4 раза, базовым вариантом – в 1,5 раза, целевым вариантом – в 1,8 раза. Рост импорта в 2030 г. по сравнению с 2015 г. составит по консервативному варианту – 1,2 раза, базовому – 1,8 раза, целевому – 1,9 раза.

На основе долгосрочного прогноза социально-экономического развития Российской Федерации и международной торговли субъектов РФ разработан прогноз объемов перевозки и перевалки международных грузов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 г.

По прогнозу к 2030 г.:

- по консервативному варианту объем внешнеторговых грузов, проходящих через Санкт-Петербург и Ленинградскую область, возрастет в 1,5 раза и достигнет 349,3 млн тонн, из которых экспорт составит 289,2 млн тонн (83%), импорт – 60,1 млн тонн (17%);

- по инновационному сценарию объем внешнеторговых транзитных грузов, проходящих через Санкт-Петербург и Ленинградскую область, возрастет в 1,7 раза и достигнет 397,7 млн тонн, из которых экспорт составит 323,8 млн тонн (81%), импорт – 73,9 млн тонн (19%).

Основной объем международных грузов (порядка 90%) в 2030 г. будет следовать через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, остальные 10% - через железнодорожные и автомобильные пункты пропуска.

Существенный объем грузопотоков Санкт-Петербурга и Ленинградской области будет связан с межрегиональным обменом. По прогнозу в 2030 г. объем ввоза продукции в Ленинградскую область из других субъектов РФ по консервативному варианту составит 18,4 млн тонн, а по инновационному варианту – 26,2 млн тонн. В соответствии с консервативным вариантом прогноза вывоз продукции из Ленинградской области в субъекты РФ в 2030 г. составит 63,2 млн тонн, с инновационным вариантом – 76,2 млн тонн.

Согласно прогнозу межрегиональной торговли продукцией Ленинградской области, доля Санкт-Петербурга в общем обороте останется лидирующей. В целом, структура главных торговых партнёров области не претерпит существенных изменений. Возрастут объёмы торговли с Ярославской, Нижегородской, Псковской областями и г. Москвой.

В соответствии с консервативным вариантом прогноза ввоз продукции в г. Санкт-Петербург из других субъектов РФ в 2030 г. составит 59,8 млн тонн, вывоз продукции из г. Санкт-Петербурга – 4,3 млн тонн. По инновационному варианту ввоз продукции в г. Санкт-Петербург в 2030 г. составит 85,0 млн тонн, вывоз продукции прогнозируется на уровне 6,0 млн тонн.

В межрегиональной торговле Санкт-Петербурга основной объем будет приходиться на Ленинградскую область, однако её доля в общем объёме межрегионального обмена уменьшится. Прогнозируется рост межрегиональной торговли Санкт-Петербурга с Москвой, Липецкой областью, а также регионами Уральского федерального округа, которые по объёмам межрегиональной торговли выйдут в десятку крупнейших партнёров города.

Консервативный вариант предусматривает меньшие темпы роста объемов производства, экспорта и импорта, межрегионального обмена Санкт-Петербурга и Ленинградской области по сравнению с инновационным вариантом. Наибольшее влияние на формирование спроса на услуги транспортного комплекса будет оказывать рост внешней торговли, в первую очередь, экспорта, так как на него приходится основной объем перевозок международных грузов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

2.3. Прогнозные показатели развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области

На основе показателей социально-экономического развития Российской Федерации, Санкт-Петербурга и Ленинградской области разработаны прогнозы грузовых и пассажирских перевозок в регионе.

Прогноз грузооборота морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области

На основе прогноза развития международной торговли РФ и экспорта/импорта субъектов РФ, тяготеющих к транспортировке внешнеторговых грузов через портовые комплексы, автодорожные и железнодорожные пограничные переходы, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, разработаны два сценария (консервативный и инновационный) роста грузооборота морских портов и изменения структуры переваливаемых грузов.

По прогнозу за период 2015-2030 гг. грузооборот морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, увеличится с 218,1 млн тонн до 329,3 млн тонн (на 51%) по консервативному сценарию и до 372,8 млн тонн (на 71%) по инновационному сценарию. Доля грузооборота морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области в общем грузообороте морских портов Российской Федерации в базовом сценарии снизится с 32% в 2015 г. до 30% в 2030 г., в инновационном до 29%.

В структуре грузооборота морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2030 г.:

- 83% составят экспортные грузы и 17% - импортные грузы по консервативному сценарию;
- 81% составят экспортные грузы и 19% - импортные грузы по инновационному сценарию.

Из общего грузооборота морских портов на импортные и экспортные грузы в 2030 г. будет приходиться порядка 97%, а на каботажные и транзитные грузы - около 3%.

В структуре экспортных грузопотоков в 2030 г. 73% составят наливные грузы, 27% - сухогрузы. В структуре импортных грузопотоков, представленных только сухогрузами, около 50% составят грузы в контейнерах.

По прогнозу лидером по грузообороту в 2030 г. останется порт Усть-Луга, объем перевалки грузов в котором достигнет 145,8-176,8 млн тонн в зависимости от сценария развития. На втором месте будет находиться порт Приморск с грузооборотом 81-85 млн тонн, а на третьем месте - Большой порт Санкт-Петербург с грузооборотом 78-84 млн тонн.

Согласно прогнозу за период 2015-2030 гг.:

- доля порта Усть-Луга увеличится с 40% до 44-47%;
- доля Большого порта Санкт-Петербург снизится с 24% до 23%;
- доля порта Приморск уменьшится с 27 % до 23-25%;
- доля порта Высок снизится с 8% до 6%;
- доля порта Выборг останется на уровне 1%.

По прогнозу к 2030 г. существенно возрастет объем перевалки грузов в контейнерах:

- в Большом порту Санкт-Петербург – до 50,6 - 55,1 млн тонн в зависимости от сценария развития;
- в порту Усть-Луга – до 22,5 - 25,0 млн тонн.

Увеличится объем перевалки наливных грузов:

- в порту Приморск до 81 - 85 млн тонн;
- в порту Усть-Луга – до 82,3 – 98,3 млн тонн;
- в Большом порту Санкт-Петербург – до 19,6 млн тонн.

При прогнозе распределения объемов перевозок портовых грузов между различными видами транспорта в 2030 г. использовались следующие допущения:

- обеспечить прирост объемов доставки наливных грузов преимущественно на трубопроводном транспорте;
- увеличить долю внутреннего водного транспорта в доставке экспортных грузов и вывозе импортных грузов из морских портов;
- увеличить долю железнодорожного транспорта в перевозке грузов в контейнерах и снизить в доставке наливных грузов за счет их переключения на трубопроводный транспорт.

По прогнозу в 2030 г. общий объем перевалки международных грузов в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области составит от 320,7 до 363,1 млн тонн, из которых в консервативном сценарии:

- 44-45% от общего объема будет доставляться в порты трубопроводным транспортом;
- 39-40% от общего объема будет перевозиться в порты и из портов на железнодорожном транспорте;
- 12-13% от общего объема будет перевозиться в порты и из портов на автомобильном транспорте;
- 3,1-3,3% от общего объема будет перевозиться в порты и из портов на внутреннем водном транспорте.

Рост доли автомобильного транспорта в структуре объемов перевозки портовых грузов с 10,3% в 2015 г. до 12,4-12,8% в 2030 г. прогнозируется за счет значительного увеличения объемов перевалки грузов в контейнерах. Развитие внутренних водных путей и реализация ряда мер по переключению грузов с автомобильного и железнодорожного видов транспорта на речной транспорт позволит увеличить его долю в перевозке портовых грузов с 0,5% в 2015 г. до 3,1-3,3% в 2030 г. Снижение доли железнодорожного транспорта в общем объеме перевозок портовых грузов связана с переключением части наливных грузов на трубопроводный транспорт. Доля трубопроводного транспорта в объемах доставки грузов в морские порты останется на уровне 2015 г., при этом объем поставки наливных грузов увеличится в 1,5-1,7 раза.

Прогноз объема грузовых перевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области на период до 2030 года разработан с учетом перспективного грузооборота морских портов и распределения объемов перевозок портовых грузов на различных видах транспорта.

Прогноз грузовых и пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области

Прогноз грузовых и пассажирских перевозок разработан в соответствии с принятыми сценариями социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Инновационный сценарий развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области по сравнению с консервативным сценарием предполагает:

- более высокие темпы роста спроса на грузовые перевозки за счет развития отраслей промышленности, строительства и сельского хозяйства, увеличения объемов международной и межрегиональной торговли;

- более высокие темпы роста спроса на пассажирские перевозки за счет увеличения численности населения и транспортной подвижности, повышения реальных доходов жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области, развития туризма и выставочно-конгрессной деятельности.

Консервативный вариант предусматривает прирост объема перевозок грузов с 277,5 млн тонн в 2015 г. до 433,5 млн тонн в 2030 г. (в 1,6 раза). В структуре грузоперевозок:

- доля железнодорожного транспорта возрастет с 66% в 2015 г. до 67% в 2030 г.;
- доля автомобильного транспорта уменьшится с 32% до 29%;
- доля внутреннего водного транспорта возрастет с 1,9% до 3,9%.

Инновационный вариант предусматривает прирост объема перевозок грузов с 277,5 млн тонн в 2015 г. до 548,8 млн тонн в 2030 г. (в 2 раза). В структуре грузоперевозок:

- доля железнодорожного транспорта возрастет с 66% в 2015 г. до 68% в 2030 г.;
- доля автомобильного транспорта уменьшится с 32% до 28%;
- доля внутреннего водного транспорта возрастет с 1,9% до 3,6%.

Доля воздушного транспорта в общем объеме перевозок будет незначительна - менее 1%.

Большие объемы грузовых перевозок в инновационном варианте связаны:

- с более высокими темпами роста объемов производства в отраслях экономики Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- с активным строительством жилья и коммерческих объектов;
- с развитием межрегиональной торговли;
- с существенным увеличением объемов международных грузов, следующих по территории города и области;
- со строительством крупных транспортно-логистических комплексов, обеспечивающих обработку международных грузов.

Наибольший прирост объемов грузовых перевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области будет обеспечен за счет увеличения грузооборота морских портов.

Прогноз объемов пассажирских перевозок выполнен с учетом:

- перспективной численности и структуры населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- изменения структуры расселения из-за оттока жителей из центральных в периферийные районы Санкт-Петербурга и в близлежащие районы Ленинградской области;
- изменения структуры мест приложения труда и их распределения по районам Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- изменения транспортной подвижности с учетом роста реальных доходов населения;
- роста уровня автомобилизации;
- увеличения количества поездок жителей города и области в другие субъекты РФ и в зарубежные страны;
- роста числа поездок в Санкт-Петербург и Ленинградскую область граждан из других субъектов РФ и зарубежных стран с деловыми, туристическими, учебными и культурными целями.

Увеличение численности населения и повышение реальных доходов жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области повлияют на рост парка автотранспортных средств. По прогнозу численность автотранспортных средств в Санкт-Петербурге увеличится с 1,9 млн ед. в 2015 г. до 2,7 млн ед. в 2030 г. по консервативному варианту (в 1,4 раза) и до 3,3 млн ед. – по инновационному варианту (в 1,8 раза).

В Ленинградской области численность автотранспортных средств увеличится с 627,9 тыс. ед. в 2015 г. до 826,6 тыс. ед. в 2030 г. по консервативному варианту (в 1,5 раза) и до 971,6 тыс. ед. – по инновационному варианту (в 1,5 раза).

Наиболее высокими темпами будет расти численность грузовых автомобилей: в 1,3-1,5 раза в соответствии с консервативным сценарием и в 1,6-1,9 раза в соответствии с инновационным сценарием.

По прогнозу в 2030 г. общий парк автотранспортных средств Санкт-Петербурга и Ленинградской области составит 3,5 млн ед. по консервативному сценарию и 4,3 млн ед. – по инновационному сценарию.

С учетом роста уровня автомобилизации **консервативный сценарий** предусматривает, что:

- в Санкт-Петербурге рост уровня автомобилизации будет сопровождаться увеличением количества поездок, совершаемых на легковых автомобилях (с 30% в 2015 г. до 35% в 2030 г.), при снижении доли пользователей общественным пассажирским транспортом (с 70% в 2015 г. до 65% в 2030 г.);

- в Ленинградской области рост уровня автомобилизации будет сопровождаться увеличением количества поездок, совершаемых на легковых автомобилях (с 44% в 2015 г. до 50% в 2030 г.), при снижении доли пользователей общественным пассажирским транспортом (с 56% в 2015 г. до 50% в 2030 г.).

Консервативный сценарий развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области предусматривает прирост объемов перевозок пассажиров с 1934,7 млн чел. в 2015 г. до 2194,9 млн чел. в 2030 г. (на 13,5%).

В структуре пассажирских перевозок:

- доля метрополитена возрастет с 38,3% в 2015 г. до 40% в 2030 г.;
- доля автобусного транспорта уменьшится с 40% до 37,9%;
- доля наземного электрического транспорта снизится с 16,5% до 15,8%;
- доля железнодорожного транспорта возрастет с 4,2% до 4,6%;
- доля воздушного транспорта увеличится с 0,7% до 1,3%;
- доля морского транспорта повысится с 0,04% до 0,3%;
- доля внутреннего водного транспорта возрастет с 0,1% до 0,2%.

За период 2015-2030 гг. основной прирост городских пассажирских перевозок прогнозируется на метрополитене, а в пригородном сообщении – на железнодорожном транспорте. Существенно возрастут объемы перевозок на воздушном транспорте (в 2,1 раза), а также количество пассажиров морского (в 8,4 раза) и внутреннего водного транспорта (в 1,7 раза).

Инновационный сценарий развития предусматривает большой объем инвестиций в развитие пассажирского транспорта общего пользования, в результате этого:

- в Санкт-Петербурге рост уровня автомобилизации не будет сопровождаться увеличением доли поездок на легковом автотранспорте, а сохранится существующее соотношение между числом поездок, совершаемых на легковых автомобилях (30% в 2030 г.) и на общественном пассажирском транспорте (70% от общего объема корреспонденций в 2030 г.),

за счет развития скоростных внеуличных видов транспорта, внутригородских железнодорожных сообщений, создания условий для приоритетного проезда наземного транспорта общего пользования по улично-дорожной сети, строительства транспортно-пересадочных узлов, введения ограниченного въезда легковых автомобилей в центральную часть города и расширения зоны платной парковки;

- на территории Ленинградской области рост уровня автомобилизации будет сопровождаться незначительным снижением доли поездок, совершаемых на легковых автомобилях (доля перевозок на легковых автомобилях снизится в 2030 г. до 40% от общего объема корреспонденций на связях Санкт-Петербурга и Ленинградской области при росте доли перевозок, выполняемых на общественном пассажирском транспорте, с 56% в 2015 г. до 60% в 2030 г.), за счет развития пригородного железнодорожного сообщения, скоростных видов пассажирского транспорта, создания условий для приоритетного проезда автобусного транспорта общего пользования по дорожной сети, строительства транспортно-пересадочных узлов.

Инновационный сценарий развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области предусматривает прирост объемов перевозок пассажиров с 1934,7 млн чел. в 2015 г. до 2322,3 млн чел. в 2030 г. (на 20,1%).

В структуре пассажирских перевозок:

- доля метрополитена возрастет с 38,3% в 2015 г. до 40% в 2030 г.;
- доля автобусного транспорта уменьшится с 40% до 37%;
- доля наземного электрического транспорта снизится с 16,5% до 16%;
- доля железнодорожного транспорта возрастет с 4,2% до 5%;
- доля воздушного транспорта увеличится с 0,7% до 1,4%;
- доля морского транспорта повысится с 0,04% до 0,4%;
- доля внутреннего водного транспорта возрастет с 0,1% до 0,2%.

За период 2015-2030 гг. основной прирост городских пассажирских перевозок прогнозируется на метрополитене и железнодорожном транспорте, а в пригородном сообщении – на железнодорожном транспорте. Значительно увеличатся объемы перевозок на воздушном транспорте (в 2,4 раза), а также количество пассажиров морского (в 11,3 раза) и внутреннего водного транспорта (в 2 раза).

Для удовлетворения прогнозируемого спроса на грузовые и пассажирские перевозки потребуется обеспечить комплексное взаимоувязанное развитие всех видов транспорта и транспортной инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, закупку современных транспортных средств и внедрение интеллектуальных систем управления, позволяющих повысить эффективность работы транспортного комплекса и снизить его негативное воздействие на состояние окружающей среды.

3. Приоритеты транспортной политики Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Приоритеты транспортной политики должны отражать целевые установки социально-экономического развития Российской Федерации, Санкт-Петербурга и Ленинградской области. В документах стратегического планирования федерального и регионального уровня в качестве основных целей социально-экономического развития рассматриваются следующие:

- укрепление суверенитета, независимости, государственной и территориальной целостности Российской Федерации;
- закрепление за Российской Федерацией статуса одной из лидирующих мировых держав, деятельность которой направлена на поддержание стратегической стабильности и взаимовыгодных партнерских отношений в условиях многополярного мира;
- обеспечение устойчивого экономического роста и повышение конкурентоспособности национальной экономики;
- улучшение качества жизни населения, обеспечение стабильного демографического развития страны;
- сбалансированное региональное развитие, совершенствование механизмов взаимодействия федеральных органов исполнительной власти и исполнительных органов государственной власти субъектов РФ.

С учетом перечисленных целей социально-экономического развития к приоритетам транспортной политики относятся следующие:

1. Опережающее развитие транспортной инфраструктуры как опорного каркаса территории страны для обеспечения государственной и территориальной целостности Российской Федерации, улучшения транспортной доступности регионов, формирования устойчивых транспортных связей между субъектами РФ.
2. Гарантированное обеспечение спроса на перевозки, надежности и стабильности функционирования транспортной системы страны.
3. Повышение конкурентоспособности объектов транспортной инфраструктуры в составе международных транспортных коридоров для привлечения дополнительных грузо- и пассажиропотоков, роста экспорта транспортных услуг, развития международного и межрегионального сотрудничества и выстраивания взаимовыгодных партнерских отношений с зарубежными странами и субъектами Российской Федерации.
4. Обеспечение перевозок российских грузов преимущественно национальными транспортными компаниями для обеспечения независимости и финансовой устойчивости в условиях нестационарной экономики.
5. Развитие конкуренции, повышение эффективности управления цепочками поставок, стимулирование развития логистических технологий, использование современных методов навигации и идентификации транспортных средств для снижения транспортных издержек, повышения скорости, надежности и безопасности грузовых перевозок с целью обеспечения устойчивого экономического роста и увеличения производительности труда.
6. Улучшение транспортной доступности всех районов Санкт-Петербурга и Ленинградской области, стимулирование развития пассажирского транспорта общего

пользования, снижение затрат времени на поездки для повышения качества жизни населения.

7. Создание нового поколения транспортных средств, отвечающих лучшим международным стандартам по показателям экономичности, надежности, безопасности, экологичности и энергоэффективности. Стимулирование и поддержка инновационной деятельности в транспортном комплексе.

8. Обеспечение эффективного взаимодействия федеральных органов исполнительной власти и исполнительных органов государственной власти субъектов РФ для сбалансированного развития транспортной системы.

9. Повышение безопасности и минимизация негативного влияния транспорта на окружающую среду, климат и здоровье людей.

На основе выбранной системы приоритетов транспортной политики формируется Стратегия развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года.

4. Цели и индикаторы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Стратегической целью развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года является обеспечение спроса населения и отраслей экономики на транспортные услуги с требуемыми показателями доступности, надежности, экономичности и безопасности, эффективное развитие транспортной инфраструктуры для повышения конкурентоспособности Санкт-Петербурга и Ленинградской области, улучшения качества жизни населения и устойчивого экономического роста.

Реализация стратегической цели развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области требует достижения следующих долгосрочных целей:

Цель 1. Формирование сбалансированной эффективной транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области в составе единого транспортного пространства Российской Федерации.

Цель 2. Обеспечение спроса на грузовые перевозки, создание эффективной системы управления грузопотоками, применение передовых логистических технологий, формирование добавленной стоимости за счет обработки грузов и предоставления широкого спектра транспортно-логистических услуг в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

Цель 3. Обеспечение спроса на пассажирские перевозки, развитие международных и межрегиональных пассажирских сообщений, совершенствование транспортного обслуживания жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области, создание эффективной системы управления пассажиропотоками.

Цель 4. Интеграция региональной транспортной системы в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Цель 5. Повышение экономичности, экологичности, энергоэффективности и безопасности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Цель 6. Формирование инновационного кластера разработки нового поколения транспортных средств и технологий, эффективных методов строительства, содержания и ремонта объектов транспортной инфраструктуры на основе использования научно-производственного и образовательного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

При формировании целей Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области обеспечено их соответствие целям Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

Цель 1 «Формирование сбалансированной эффективной транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области в составе единого транспортного пространства Российской Федерации» предусматривает развитие автомагистралей и скоростных автомобильных дорог, скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения, повышение пропускной способности транспортных терминалов, взаимоувязанное развитие автомобильных дорог федерального, регионального и межмуниципального

значения, объектов инфраструктуры железнодорожного, морского, внутреннего водного и воздушного видов транспорта, ликвидацию разрывов и «узких мест» на транспортной сети.

Данная цель направлена на создание эффективной системы транспортных коммуникаций, обеспечивающей минимизацию затрат времени на перевозки с высокими показателями качества, надежности и безопасности.

Индикаторы по Цели 1 включают следующие характеристики развития транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области:

1. Доля протяженности автомобильных дорог I технической категории, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.
2. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки.
3. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, обслуживающих движение в режиме перегрузки.
4. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки.
5. Доля автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Ленинградской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям.
6. Доля автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям.
7. Доля автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям.
8. Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования федерального значения после строительства и реконструкции.
9. Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования федерального значения I технической категории после строительства и реконструкции.
10. Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области после строительства и реконструкции.
11. Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга после строительства и реконструкции.
12. Ввод в эксплуатацию новых путепроводов над железными дорогами.
13. Прирост количества перспективных сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием в Ленинградской области.
14. Протяженность линий высокоскоростного движения железнодорожного транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.
15. Доля железнодорожных линий общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, имеющих ограничение пропускной способности, от общей протяженности.
16. Ввод в эксплуатацию железнодорожных линий после строительства и реконструкции.

17. Ввод в эксплуатацию железнодорожных станций после строительства и реконструкции.
18. Мощность грузовых причалов морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, для сухогрузов и наливных грузов.
19. Доля протяженности Волго-Балтийского водного пути с ограничениями пропускной способности на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.
20. Доля гидротехнических сооружений, не соответствующих нормативным требованиям безопасности эксплуатации (от общего числа гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию) на территории Ленинградской области.
21. Пропускная способность аэровокзального комплекса аэропорта «Пулково».

Цель 2 «Обеспечение спроса на грузовые перевозки, создание эффективной системы управления грузопотоками, применение передовых логистических технологий, формирование добавленной стоимости за счет обработки грузов и предоставления широкого спектра транспортно-логистических услуг в Санкт-Петербурге и Ленинградской области» предусматривает увеличение грузооборота морских портов, рост перевалки в них грузов контейнерных, грузов на паромов и накатных (ро-ро) грузов, повышение роли трубопроводного и внутреннего водного транспорта в обслуживании морских портов, внедрение единой системы электронного взаимодействия всех участников перевозки и обработки грузов в морских портах, оптимизацию грузовой работы железнодорожного, автомобильного, морского, внутреннего водного и воздушного видов транспорта, создание системы управления грузовой логистикой, развитие сети терминально-логистических комплексов. Данная цель направлена на повышение конкурентоспособности транспортно-логистических услуг, снижение себестоимости и повышение качества грузовых перевозок, создание портово-промышленных зон, рост объема услуг добавленной стоимости за счет обработки контейнерных грузов, обеспечение эффективной организации грузовых перевозок всеми видами транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Индикаторы по Цели 2 включают следующие показатели развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области:

1. Объем перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.
2. Объем перевалки грузов в контейнерах в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.
3. Объем перевалки грузов на паромов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.
4. Объем перевалки накатных грузов (ро-ро) в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.
5. Доля железнодорожного транспорта в обслуживании грузопотоков, следующих через морские порты.
6. Доля автомобильного транспорта в обслуживании грузопотоков, следующих через морские порты.
7. Доля внутреннего водного транспорта в обслуживании грузопотоков, следующих через морские порты.
8. Доля трубопроводного транспорта в обслуживании грузопотоков, следующих через морские порты.

9. Количество информационно-управляющих логистических центров в морских портах на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок.
10. Создание портово-промышленных зон в зоне тяготения морских портов.
11. Создание системы управления движением грузовых автомобилей по территории Санкт-Петербурга.
12. Доля парка грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами ГЛОНАСС, в общем парке грузовых автомобилей, работающих на территории Санкт-Петербурга.
13. Количество парковок для грузового автомобильного транспорта.
14. Количество машино-мест на парковках для грузового автомобильного транспорта.
15. Объем обработки авиагрузов и почты на грузовом терминале аэропорта «Пулково».
16. Строительство крупных транспортно-логистических центров в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.
17. Ввод в эксплуатацию качественных складских площадей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

Цель 3 «Обеспечение спроса на пассажирские перевозки, развитие международных и межрегиональных пассажирских сообщений, совершенствование транспортно-обслуживания жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области, создание эффективной системы управления пассажиропотоками» предусматривает развитие пассажирских перевозок железнодорожным, автомобильным, морским и внутренним водным видами транспорта, обеспечение удобных транспортных связей между пассажирскими терминалами внешних видов транспорта, строительство речного вокзала и новых автобусных вокзалов, реконструкцию железнодорожных вокзалов, приоритетное развитие скоростных внеуличных видов транспорта, совершенствование маршрутной сети, закупку современного подвижного состава, обеспечение приоритета движения транспорта общего пользования по дорожной сети, создание транспортно-пересадочных узлов. Данная цель направлена на повышение доступности транспортных услуг и объектов транспортной инфраструктуры, в том числе для маломобильных групп населения, улучшение качества пассажирских перевозок, снижение затрат времени на поездки, развитие транспортной сети и оптимизацию управления пассажирскими потоками.

Индикаторы по Цели 3 включают следующие показатели развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области:

1. Транспортная мобильность (подвижность) населения (число поездок на всех видах пассажирского транспорта общего пользования на 1 человека в год).
2. Авиационная подвижность населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области, поездок на 1 человека в год на воздушном транспорте.
3. Количество паромных линий, обслуживаемых в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области.
4. Доля пассажирского транспорта общего пользования в общем объеме поездок в Санкт-Петербурге.

5. Доля пассажирского транспорта общего пользования в общем объеме поездок в Ленинградской области.
6. Протяженность введенных в эксплуатацию новых линий метрополитена после завершения строительства.
7. Ввод в эксплуатацию новых станций метрополитена после завершения строительства.
8. Протяженность введенных в эксплуатацию новых линий скоростного рельсового транспорта.
9. Ввод в эксплуатацию новых автобусных вокзалов.
10. Строительство нового речного вокзала.
11. Ввод в эксплуатацию новых транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.
12. Доля маршрутов с интервалом движения менее 10 минут в час «пик» в Санкт-Петербурге.
13. Доля транспортных средств наземного пассажирского транспорта общего пользования, оборудованных для перевозки маломобильных групп населения в Санкт-Петербурге.
14. Доля автобусов, оборудованных для перевозки маломобильных групп населения, обслуживающих маршрутные перевозки в Ленинградской области.
15. Доля вагонов метрополитена, имеющих нормативные сроки службы.
16. Доля вагонов трамвая, имеющих нормативные сроки службы.
17. Доля троллейбусов, имеющих нормативные сроки службы.
18. Доля автобусов, обслуживающих маршрутную сеть Санкт-Петербурга, имеющих нормативные сроки службы.
19. Обеспеченность автобусных маршрутов Ленинградской области подвижным составом, имеющим нормативные сроки службы.
20. Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оснащенного современными информационно-коммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС в Санкт-Петербурге.
21. Доля парка подвижного состава автомобильного транспорта общего пользования, оснащенного современными информационно-коммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС в Ленинградской области.
22. Доля поездок в наземном пассажирском транспорте общего пользования, оплаченных электронными билетами в Санкт-Петербурге.
23. Доля поездок в автобусном транспорте общего пользования, оплаченных электронными билетами в Ленинградской области.
24. Количество обустроенных машино-мест на перехватывающих парковках на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.
25. Количество базовых авиакомпаний аэропорта «Пулково».

Цель 4 «Интеграция региональной транспортной системы в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области» предусматривает обеспечение потребностей международной торговли в экспортно-импортных перевозках за счет комплексного развития инфраструктуры морских портов, автомобильных и железных дорог, внутреннего водного и трубопроводного видов

транспорта, сохранение лидирующей роли транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области в перевозке и перевалке международных грузов Российской Федерации, увеличение экспорта транспортных услуг за счет роста доли отечественных компаний в перевозке международных грузов, повышение привлекательности морских портов для переключения российских грузов с портов соседних стран ЕС, снижение затрат времени на оформление и государственный контроль грузов в морских портах, на автомобильных и железнодорожных пунктах пропуска, стимулирование развития системы авиасообщений за счет введения в Санкт-Петербурге безвизового режима для иностранных граждан. Данная цель направлена на повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров, проходящих по территории региона, развитие отечественных компаний, обеспечивающих транспортировку международных грузов, реализацию транзитного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области и повышение доходов от транспортно-транзитной деятельности.

Индикаторы по Цели 4 включают следующие показатели развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области:

1. Объем экспорта транспортных услуг.
2. Доля объема перевозок международных грузов, выполняемых по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в общем объеме перевозок международных грузов в Российской Федерации.
3. Доля объема перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в общем объеме перевалки международных грузов в морских портах Российской Федерации.
4. Объемы перевалки международных грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.
5. Доля перевозок международных грузов, следующих через морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области, судами, зарегистрированными под российским флагом.
6. Средняя продолжительность оформления и государственного контроля грузов в морских портах.
7. Доля российских компаний в общем объеме автомобильных перевозок международных грузов через МАПП, расположенные в Ленинградской области.
8. Средняя продолжительность оформления и государственного контроля грузов на международных автомобильных пунктах пропуска.
9. Средняя продолжительность оформления и государственного контроля грузов на железнодорожных пунктах пропуска.

Цель 5 «Повышение экономичности, экологичности, энергоэффективности и безопасности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области» предусматривает создание интеллектуальной транспортной системы в Санкт-Петербурге, развитие АСУДД на автомобильных дорогах федерального, регионального и межмуниципального значения в Ленинградской области, создание системы предварительного электронного бронирования очереди на международных автомобильных пунктах пропуска в Ленинградской области, создание единой интегрированной системы автоматизированного весогабаритного контроля и взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам общего пользования регионального и межмуниципального значения транспортными

средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, строительство посадочных площадок для вертолетов в Санкт-Петербурге, перевод автомобильного транспорта на использование природного газа в качестве моторного топлива.

Данная цель направлена на повышение эффективности управления транспортным комплексом, развитие систем информирования и мониторинга работы всех видов транспорта, рост скорости движения транспортных потоков, повышение безопасности дорожного движения, обеспечение сохранности автомобильных дорог, снижение затрат времени на ожидание очереди для пересечения государственной границы Российской Федерации, оказания своевременной помощи пострадавшим в авариях, снижение негативного воздействия транспорта на состояние окружающей среды.

Индикаторы по Цели 5 включают следующие показатели развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области:

1. Снижение общего количества ДТП на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области к уровню 2015 г.
2. Снижение значения индикатора социального риска (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 тыс. населения) на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области к уровню 2015 г.
3. Рост скорости сообщения по улично-дорожной сети Санкт-Петербурга на индивидуальном транспорте при внедрении АСУ ДД (в процентах по отношению к 2015 г.).
4. Рост скорости сообщения на маршрутах наземного пассажирского транспорта, для которых обеспечивается режим приоритетного пропуска (в процентах по отношению к 2015 г.).
5. Снижение объема эмиссии выхлопных газов за счет сокращения циклов разгона-торможения (в процентах по отношению к 2015 г.).
6. Снижение задержек транспорта на светофорах (в процентах по отношению к 2015 г.).
7. Расширение зоны охвата территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области системами управления и мониторинга (по видам систем) (в процентах по отношению к 2015 г.).
8. Прирост количества светофорных объектов с интеллектуальными технологиями управления транспортными и пешеходными потоками (строительство новых и реконструкция существующих).
9. Прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования с интеллектуальными технологиями управления транспортными и пешеходными потоками.
10. Количество аварийных посадочных площадок для вертолетов в Санкт-Петербурге.
11. Доля транспортных средств, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, движение которых по сети автомобильных дорог общего пользования контролируется интегрированной системой автоматизированного весогабаритного контроля и взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам;
12. Создание системы предварительного электронного бронирования очереди на международных автомобильных пунктах пропуска в Ленинградской области.
13. Количество эксплуатируемых объектов инфраструктуры воздушного транспорта, расположенных на прилегающих к медицинским учреждениям территориях в Санкт-Петербурге.

14. Количество эксплуатируемых объектов инфраструктуры воздушного транспорта, расположенных на прилегающих к медицинским учреждениям территориях в Ленинградской области.

15. Количество автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива в Санкт-Петербурге.

16. Количество автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива в Ленинградской области.

Цель 6 «Формирование инновационного кластера разработки нового поколения транспортных средств и технологий, эффективных методов строительства, содержания и ремонта объектов транспортной инфраструктуры на основе использования научно-производственного и образовательного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области» предусматривает создание научно-внедренческих центров на базе транспортных ВУЗов, стимулирование развития сети технопарков, центров трансфера технологий, бизнес-инкубаторов, обеспечивающих широкие возможности для разработки и внедрения инноваций в транспортном комплексе, формирования кооперационных связей образования, науки и производства, обеспечивающих коммерциализацию результатов научно-технической деятельности. На базе научно-внедренческих центров будет вестись разработка нового поколения транспортных средств, в том числе использующих беспилотные технологии управления. Формирование инновационного кластера предусматривает создание испытательных полигонов, продвижение инновационных проектов, создание венчурных фондов для финансирования инноваций, защиту интеллектуальной собственности, коммерциализацию продукции инновационной деятельности и внедрение ее на рынок транспортно-логистических услуг, подготовку кадров для работы с новыми продуктами и технологиями на транспорте, повышение квалификации специалистов, проведение конгрессно-выставочной деятельности для распространения новых знаний и продвижения результатов НИОКР. Данная цель направлена на разработку нового поколения техники для всех видов транспорта, повышение эффективности использования ресурсов, внедрение современных технологий и материалов при строительстве, реконструкции и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, стимулирование инновационных разработок, организацию современных программ обучения специалистов и повышения квалификации кадров для транспортного комплекса.

Индикаторы по Цели 6 включают следующие показатели:

1. Количество научно-исследовательских и внедренческих центров при транспортных ВУЗах.

2. Количество испытательных полигонов для дорожного хозяйства.

3. Количество специалистов Администрации Санкт-Петербурга и Ленинградской области, включая подведомственные организации, прошедших повышение квалификации и переподготовку по вопросам транспортного комплекса, дорожного хозяйства и ИТС.

4. Количество специалистов компаний, осуществляющих проектирование, строительство и эксплуатацию ИТС, прошедших повышение квалификации и переподготовку по вопросам транспортного комплекса, дорожного хозяйства и ИТС.

Значения индикаторов достижения целей Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области приведены в Приложении 3 (том 2).

5. Задачи, решение которых обеспечивает достижение долгосрочных целей Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Для достижения цели 1 «Формирование сбалансированной эффективной транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области в составе единого транспортного пространства Российской Федерации» необходимо решить следующие задачи:

1) создание инфраструктуры скоростного и высокоскоростного движения за счет:

- развития высокоскоростного железнодорожного движения;
- развития системы автомагистралей и скоростных автомобильных дорог;

2) сбалансированное развитие инфраструктуры всех видов транспорта за счет:

- развития инфраструктуры морских портов;
- модернизации инфраструктуры внутреннего водного транспорта;
- развития железнодорожной инфраструктуры для пассажирских перевозок в дальнем сообщении;

- развития железнодорожной инфраструктуры для пригородных пассажирских перевозок, в том числе:

- внедрения тактового движения железнодорожных поездов на связях Санкт-Петербурга и пригородных районов;

- развития пассажирских перевозок на связях Санкт-Петербурга с городами и поселками Ленинградской области;

- развития железнодорожной инфраструктуры для организации внутригородских пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте, в том числе:

- организации внутригородского движения по Северному полукольцу, включая связи с Балтийским направлением Санкт-Петербургского железнодорожного узла;

- организации маятникового движения поездов на связях Приозерского и Ириновского направлений с Московским и Витебским направлениями во взаимовязке с будущими внутригородскими перевозками по Северному полукольцу;

- обеспечения внутригородских перевозок в Санкт-Петербургской городской агломерации на связях с Сестрорецком и с будущим городским районом Новый Сестрорецк на намывной территории;

- создания в Санкт-Петербурге единой системы городского скоростного рельсового транспорта путем консолидированного развития железнодорожной инфраструктуры и метрополитена;

- приобретения современного пассажирского подвижного состава для пригородного железнодорожного сообщения с целью замены амортизированного парка и увеличения размеров движения пригородных электропоездов;

- развития железнодорожной инфраструктуры с целью обеспечения пропускной способности перспективного грузопотока в направлении морских портов, в том числе:

- оптимизации пропуска грузовых поездов для I, II, III и IV районов Большого порта Санкт-Петербурга и железнодорожного обслуживания этих районов;
- пропуска грузовых поездов в направлении портов Северного побережья Финского залива и в Финляндию с учетом потребностей в пригородных пассажирских перевозках, в обход скоростного пассажирского направления Санкт-Петербург – Выборг;
- пропуска части грузопотока в направлении портов на Южном побережье Финского залива в связи с дефицитом пропускной способности участка Бабаево – Волховстрой;
- пропуска грузопотоков на связях с портами Южного побережья Финского залива в связи с будущим дефицитом пропускной способности участка Гатчина-Товарная-Балтийская – Веймарн – Котлы 2;
- обеспечения доставки и вывоза грузов для порта Усть-Луга с учетом потребности в мужгосударственных грузовых перевозках на связях с Эстонией;
- повышения эффективности использования железнодорожной инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга, в том числе:
 - оптимизации сортировочной работы с минимизацией размеров движения грузовых поездов на связях с сортировочными станциями в Санкт-Петербургской городской агломерации;
 - выноса погрузо-выгрузочных операций с инертно-строительными, контейнерными и др. грузами из центральной части Санкт-Петербурга и его периферийных жилых районов;
 - оптимизации использования железнодорожной инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга;
- обеспечения роста грузопотоков в условиях увеличения интенсивности пассажирского движения;
- развития инфраструктуры воздушного транспорта;
- взаимоувязанного развития сети автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального и межмуниципального значения, в том числе за счет:
 - создания второго автодорожного обхода Санкт-Петербурга;
 - развития сети автомобильных дорог, обеспечивающих международные и межрегиональные связи;
 - развития сети автомобильных дорог, формирующих грузовой каркас и обеспечивающих подъезды к мощным грузообразующим и пассажирообразующим объектам транспорта и промышленности;
 - развития сети автомобильных дорог, обеспечивающих связи между районами в границах субъектов Российской Федерации;

3) ликвидация разрывов и «узких мест» транспортной сети за счет:

- строительства путепроводов в местах пересечения автомобильных и железных дорог;
- строительства и реконструкции мостовых переходов и развязок в разных уровнях;
- формирования устойчивых транспортных связей с населенными пунктами, не имеющими постоянной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;

4) обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования регионального значения за счет:

- создания единой интегрированной системы автоматизированного весогабаритного контроля и взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам общего пользования регионального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн.

Для достижения цели 2 «Обеспечение спроса на грузовые перевозки, создание эффективной системы управления грузопотоками, применение передовых логистических технологий, формирование добавленной стоимости за счет обработки грузов и предоставления широкого спектра транспортно-логистических услуг в Санкт-Петербурге и Ленинградской области» необходимо решить следующие задачи:

1) создание рынка конкурентоспособных транспортно-логистических услуг путем:

- стимулирования роста объемов перевалки грузов в контейнерах, на паромовых и накатных грузах (ро-ро) в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

- оптимизации доставки и вывоза грузов из морских портов;

- создания информационно-управляющих логистических центров в морских портах на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок;

- создания портово-промышленных зон в зоне тяготения морских портов;

- повышение роли внутреннего водного транспорта в перевозке грузов по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в том числе в обслуживании грузопотоков, следующих через морские порты;

- увеличения объемов перевозки и обработки авиагрузов и почты;

2) увеличение объема услуг добавленной стоимости за счет:

- строительства крупных транспортно-логистических центров, увеличения емкости высокочастотных складских помещений и расширения спектра транспортно-логистических услуг;

- оптимизации размещения существующих складских объектов;

- повышения эффективности цепочек поставок;

3) формирование системы управления грузовой логистикой за счет:

- создания системы допуска грузовых автомобилей для работы на территории Санкт-Петербурга, ограниченной КАД, ведение мониторинга возрастных, весовых и экологических параметров грузовых автотранспортных средств, организации контроля за их движением по дорожной сети города;

- оснащения парка грузовых автомобилей, работающих на территории Санкт-Петербурга, навигационными системами ГЛОНАСС;

- строительства парковок для грузового автомобильного транспорта.

Для достижения цели 3 «Обеспечение спроса на пассажирские перевозки, развитие международных и межрегиональных пассажирских сообщений, совершенствование транспортного обслуживания жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области, создание эффективной системы управления пассажиропотоками» необходимо решить следующие задачи:

1) приоритетное развитие скоростных внеуличных видов пассажирского транспорта общего пользования за счет:

- строительства новых линий и станций метрополитена;
- обновления парка вагонов метрополитена;
- строительства линий легкорельсового транспорта;

2) развитие наземных видов пассажирского транспорта общего пользования за счет:

- реализации концессионного проекта «Создание, реконструкция и эксплуатация трамвайной сети в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга»;
- строительства новой трамвайной линии в составе проекта по сооружению нового Большого Смоленского моста через реку Неву в створе ул. Коллонтай и Большого Смоленского пр.;
- развития троллейбусной сети за счет использования подвижного состава, работающего на автономном ходу на территории Васильевского острова;
- обновления парка подвижного состава всех видов наземного пассажирского транспорта, оснащения его современными информационно-коммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС;
- модернизации и технического перевооружения материально-технической базы пассажирского транспорта;
- обеспечения доступности транспортных услуг и объектов транспортной инфраструктуры для инвалидов и других маломобильных групп населения;

3) развитие мультимодальных пассажирских перевозок и транспортной инфраструктуры для их обслуживания за счет:

- строительства новых автобусных вокзалов;
- строительства нового речного вокзала;
- создания транспортно-пересадочных узлов;

4) развитие инфраструктуры для морских пассажирских перевозок за счет:

- проведения реконструкции Морского вокзала и включение его в состав Пассажирского порта;
- развития объектов базирования и обслуживания маломерного флота;

5) развитие флота и инфраструктуры для обеспечения перевозок внутренним водным транспортом за счет:

- создания сети городских причалов для внутреннего водного транспорта, обеспечивающего городские перевозки;
- строительства речных причалов в Пассажирском порту для обеспечения перевозок круизных туристов на речных судах по рекам и каналам Санкт-Петербурга;
- стимулирования создания современного флота речных пассажирских судов;

6) развитие системы пассажирских авиасообщений за счет:

- расширения маршрутной сети авиаперевозок;
- создания (привлечения) базовых авиакомпаний в аэропорт «Пулков»;
- строительства линии скоростного внеуличного вида транспорта в аэропорт «Пулков»;

7) повышение привлекательности пассажирского транспорта общего пользования для населения за счет:

- оптимизации маршрутной сети Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

- оснащения остановок наземного городского пассажирского транспорта общего пользования электронными табло для информирования пассажиров о прогнозируемом времени прибытия транспортных средств;
 - организации оплаты проезда едиными электронными билетами на всех видах пассажирского транспорта общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;
 - организации выделенных полос для движения наземного пассажирского транспорта, включая участки обособления трамвайных путей;
 - организации приоритетного проезда наземного пассажирского транспорта через перекрёстки с помощью средств светофорного регулирования;
 - строительства перехватывающих парковок;
- 8) развитие таксомоторных перевозок.**

Для достижения цели 4 «Интеграция региональной транспортной системы в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области» необходимо решить следующие задачи:

- 1) обеспечение роста экспорта транспортных услуг за счет увеличения доли отечественных компаний в перевозке международных грузов, содействие образованию крупных транспортных компаний, способных конкурировать на мировом рынке транспортных услуг;**
- 2) привлечение крупных экспортеров и импортеров к транспортировке грузов через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;**
- 3) повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, за счет сокращения продолжительности оформления и государственного контроля грузов в морских портах, на международных автомобильных и железнодорожных пунктах пропуска;**
- 4) развитие речных перевозок по трассе МТК «Север – Юг»;**
- 5) стимулирование роста авиаперевозок в международном сообщении.**

Для достижения цели 5 «Повышение экономичности, экологичности, энергоэффективности и безопасности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области» необходимо решить следующие задачи:

- 1) создание системы управления движением транспортных потоков, в том числе за счет:**
 - создания интеллектуальной транспортной системы в Санкт-Петербурге и в крупных городах Ленинградской области;
 - внедрения АСУДД на автомобильных дорогах общего пользования;
 - создания системы предварительного электронного бронирования очереди на международных автомобильных пунктах пропуска в Ленинградской области;
- 2) повышение уровня безопасности транспортной системы, в том числе за счет:**
 - повышения уровня безопасности морского транспорта;
 - повышения уровня безопасности внутреннего водного транспорта;
 - повышения уровня безопасности железнодорожного транспорта;
 - повышения уровня безопасности воздушного транспорта;
 - повышения уровня организации и безопасности дорожного движения;

3) обеспечение эффективной деятельности специализированных аварийно-спасательных служб за счет:

- создания инфраструктуры и системы подготовки кадров, необходимых для обеспечения функционирования морских поисково-спасательных служб;
- создания инфраструктуры и системы подготовки кадров, необходимых для обеспечения функционирования поисково-спасательных служб на внутреннем водном транспорте;

4) обеспечение снижения негативного влияния всех видов транспорта на состояние окружающей среды:

- в сфере морского транспорта;
- в сфере внутреннего водного транспорта;
- в сфере железнодорожного транспорта;
- в сфере воздушного транспорта;
- в сфере автомобильного транспорта.

Для реализации цели 6 «Формирование инновационного кластера разработки нового поколения транспортных средств и технологий, эффективных методов строительства, содержания и ремонта объектов транспортной инфраструктуры на основе использования научно-производственного и образовательного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области» необходимо решить следующие задачи:

1) развитие инфраструктуры инновационной деятельности в транспортном комплексе за счет:

- создания научно-исследовательских и внедренческих центров при транспортных ВУ-Зах;
- создания испытательных полигонов для дорожного хозяйства и ИТС;

2) сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров за счет:

- повышения качества профессионального образования работников транспорта, развития современных компетенций, организации непрерывного обучения и повышения квалификации специалистов;
- внедрения современных систем управления персоналом, нацеленных на эффективное использование трудовых ресурсов и мотивацию работников для эффективной трудовой деятельности.

6. Сроки и этапы реализации Стратегии

Решение задач по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года требует мобилизации значительных финансовых ресурсов и существенного увеличения средств, выделяемых на обновление всех видов транспорта и проведение работ по проектированию, строительству и реконструкции, ремонту и содержанию объектов транспортной инфраструктуры. Учитывая имеющиеся финансовые ограничения, связанные с неблагоприятной экономической ситуацией, реализацию мероприятий Стратегии целесообразно разделить на два этапа:

I этап – с 2017 года по 2020 год – среднесрочный плановый период, в течение которого предусматривается реализация первоочередных мероприятий, запланированных в Стратегии. Большинство мероприятий, которые будут реализовываться на первом этапе реализации Стратегии, предусмотрено в государственных программах Российской Федерации, Санкт-Петербурга и Ленинградской области, связанных с развитием транспортного комплекса и дорожного хозяйства. На первом этапе акцент делается на максимальном использовании существующих транспортных мощностей за счет их модернизации, ликвидации узких мест, проведения реконструкции и ремонта. К числу приоритетных также относятся проекты, направленные на реализацию современных информационных технологий обеспечения и сопровождения транспортных процессов, включая использование космической навигационной системы ГЛОНАСС и компьютеризованных систем управления с целью повышения эффективности развития транспортной системы.

Первый этап реализации Стратегии предусматривает незначительное отличие по прогнозируемым значениям индикаторов для консервативного и инновационного сценариев.

II этап – с 2021 года по 2030 год – долгосрочный плановый период, в течение которого осуществляется переход к форсированному развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области с целью обеспечения спроса на транспортно-логистические услуги и повышения конкурентоспособности отечественных транспортных компаний. За этот период предусматривается:

- строительство высокоскоростной железной дороги между Санкт-Петербургом и Москвой;
- строительство второго автодорожного обхода и северо-восточного железнодорожного обхода Санкт-Петербурга для выноса транзитного движения за границы городской застройки;
- увеличение мощности морских портов, повышение пропускной способности автодорожных и железнодорожных подходов к ним, увеличение доли трубопроводного и внутреннего водного транспорта в обеспечении перевозок портовых грузов;
- повышение пропускной способности внутренних водных путей, переключение части грузов с автомобильного и железнодорожного на внутренний водный транспорт;
- развитие автомобильных дорог общего пользования и железнодорожной инфраструктуры для обеспечения международных, межрегиональных, городских и пригородных перевозок;
- обеспечение нормативного уровня содержания и ремонта сети автомобильных и железных дорог, внутренних водных путей;
- обновление подвижного состава всех видов транспорта;

- приоритетное развитие скоростного внеуличного пассажирского транспорта за счет строительства новых линий и станций метрополитена и скоростного трамвая (легкорельсового транспорта);
- развитие аэропортовой инфраструктуры, расширение маршрутной сети и увеличение числа рейсов, увеличение объемов авиаперевозок пассажиров и грузов;
- комплексное развитие терминально-складской и таможенной инфраструктуры;
- обеспечение транспортной безопасности и снижения негативного влияния транспорта на состояние окружающей среды.

Решение задач, предусмотренных в Стратегии, включает как комплекс инвестиционных проектов, так и набор конкретных мер по проведению организационных мероприятий, которые в совокупности позволят решить проблемы транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

К числу приоритетных в Стратегии отнесены мероприятия по развитию скоростных видов внеуличного пассажирского транспорта, оптимизации маршрутной сети, улучшению условий движения транспортных потоков, развитию транспортной инфраструктуры, а также меры по уменьшению нагрузки на транспортную систему Санкт-Петербурга за счет отвода транзитного движения и выноса крупных грузообразующих объектов за границы КАД.

В консервативном сценарии предусматривается реализация меньшего количества инвестиционных проектов развития транспортной инфраструктуры из-за ограниченности финансовых ресурсов, при этом основной упор делается на совершенствование и повышение эффективности существующих мощностей различных видов транспорта.

В инновационном сценарии планируется реализация наиболее ресурсоемких проектов строительства новых автомобильных и железных дорог, большие объемы ввода линий скоростных внеуличных видов пассажирского транспорта, транспортно-пересадочных узлов, развязок в разных уровнях и путепроводов, что обеспечит качественное улучшение транспортной инфраструктуры, существенное сокращение затрат времени и снижение себестоимости перевозок. Рост инвестиций в транспортную отрасль вызовет дополнительный спрос на продукцию отраслей производства строительных материалов, энергетики и машиностроения.

Для реализации Стратегии предусматривается привлечение государственного финансирования за счет средств федерального бюджета и бюджетов Санкт-Петербурга и Ленинградской области, а также внебюджетных средств, в том числе на основе использования механизмов государственно-частного партнерства.

Объем поставленных задач и планируемых мероприятий в рамках каждого из этапов различается в зависимости от выбора сценарного варианта реализации Стратегии.

7. Основные направления развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области

7.1. Морской транспорт и морские порты

К приоритетным направлениям развития морского транспорта и морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, относятся следующие:

- формирование полицентрической портовой агломерации, ориентированной на обработку широкой номенклатуры экспортно-импортных грузов страны, имеющей необходимую инфраструктуру для приема современных типов судов, развитые железнодорожные и автомобильные подходы для минимизации затрат времени на доставку грузов потребителям;
- увеличение портовых мощностей и объемов перевалки грузов через морские порты в соответствии с потребностями российской экономики и внешней торговли;
- стимулирование роста объемов перевалки наиболее технологичных, высокодоходных грузов в контейнерах, на паромовых и накатных грузах (ро-ро) в морских портах, ориентированных на создание добавленной стоимости;
- повышение конкурентоспособности морских портов за счет улучшения качества оказываемых услуг, эффективного развития портовой инфраструктуры, внедрения системы предварительного информирования и механизма «Единого окна»;
- увеличение доли российских судоходных компаний в общем объеме морских перевозок грузов, проходящих через порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- оптимизация доставки и вывоза грузов из морских портов;
- создание портово-промышленных зон в зоне тяготения морских портов;
- развитие инфраструктуры для морских пассажирских перевозок;
- повышение уровня безопасности судоходства и транспортной безопасности на территориях и в акваториях морских портов;
- снижение негативного влияния морского транспорта на состояние окружающей среды;
- повышение уровня профессиональной подготовки специалистов для работы на морском транспорте и в морских портах, развитие научного потенциала отрасли, стимулирование внедрения инноваций для повышения производительности морских перевозок и портовой деятельности.

Мероприятия, предусматривающие развитие морского транспорта и морских портов, относятся к следующим целям и задачам Стратегии:

- сбалансированное развитие инфраструктуры всех видов транспорта (в составе Цели 1);
- создание рынка конкурентоспособных транспортно-логистических услуг (в составе Цели 2);
- развитие инфраструктуры для морских пассажирских перевозок (в составе Цели 3);
- обеспечение роста экспорта транспортных услуг за счет увеличения доли отечественных компаний в перевозке международных грузов, содействие образованию крупных транспортных компаний, способных конкурировать на мировом рынке транспортных услуг (в составе Цели 4);

- привлечение крупных экспортеров и импортеров к транспортировке грузов через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области (в составе Цели 4);
- повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, за счет сокращения продолжительности оформления и государственного контроля грузов в морских портах, на международных автомобильных и железнодорожных пунктах пропуска (в составе Цели 4);
- повышение уровня безопасности транспортной системы (в составе Цели 5);
- обеспечение снижения негативного влияния всех видов транспорта на состояние окружающей среды (в составе Цели 5);
- развитие инфраструктуры инновационной деятельности в транспортном комплексе (в составе Цели 6);
- сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров (в составе Цели 6).

В рамках решения задачи по сбалансированному развитию инфраструктуры всех видов транспорта предусматривается реализация следующих мероприятий по развитию инфраструктуры морских портов:

1. Развитие мощностей морского порта Усть-Луга.

Порт сохранит лидирующие позиции в Балтийском бассейне по объему перевалки грузов. По прогнозу грузооборот порта к 2030 г. достигнет 145,8 млн тонн по консервативному сценарию или 176,8 млн тонн по инновационному сценарию. Прогнозируется, что в структуре грузооборота морского порта в 2030 г. объем перевалки сухогрузов составит 63,5 - 78,5 млн тонн (в том числе грузов в контейнерах – 22,5 – 25,0 млн тонн), объем перевали наливных грузов - 82,3 – 98,3 млн тонн в зависимости от сценария.

Прирост грузооборота порта Усть-Луга прогнозируется за счет реализации следующих проектов:

- развитие Усть-Лужского контейнерного терминала;
- развитие многопрофильного перегрузочного комплекса (МПК) «Юг-2», увеличение объемов перевалки контейнеров, генеральных и накатных грузов;
- развитие комплексов по перевалке нефти и нефтепродуктов;
- строительство металлургического терминала;
- развитие терминала для перегрузки минеральных удобрений;
- развитие терминала по перевалке стабильного газового конденсата;
- развитие терминала по перевалке лесных грузов;
- строительство терминала по перегрузке сжиженного природного газа и др.

Большинство операторов морских терминалов порта Усть-Луга (ООО «Невская трубопроводная компания», ОАО «Усть-Луга Ойл», ОАО «Ростерминалуголь», ООО «НОВАТЭК-Усть-Луга», ОАО «Универсальный перегрузочный комплекс», ООО «Европейский серный терминал», ООО «СИБУР-Портэнерго» и др.) планируют увеличение перевалки грузов.

Ввод второй очереди магистрального нефтепровода «Балтийская трубопроводная система – II» (БТС-2) до порта Усть-Луга позволит увеличить экспорт нефти с 30 млн тонн нефти в год до 50 млн тонн в год.

Росту грузооборота порта Усть-Луга будет способствовать реализация ряда инвестиционных проектов в зоне его тяготения, к основным из которых относятся следующие:

- строительство Многоцелевого речного терминала в речном районе морского торгового порта Усть-Луга в устье реки Луга (объем перевалки грузов составит 3,8 млн тонн/год к 2020 г.);

- реконструкция действующего Узла перегрузки лесных грузов и штучных грузов в речном районе морского торгового порта Усть-Луга в устье реки Луга (объем перевалки грузов - 2,5 млн тонн/год к 2020 г.);

- строительство Регионального распределительно-накопительного грузового узла в устье реки Луга (объем перевалки грузов - до 4 млн тонн/год к 2020 г.).

В районе порта Усть-Луга ПАО «Газпром» планирует строительство завода «Балтийский СПГ» по производству сжиженного природного газа мощностью до 10 млн тонн в год с возможностью расширения до 20 млн тонн в год. Ввод завода в эксплуатацию планируется в 2021 году. Сжиженный природный газ будет направляться на экспорт из морского порта Усть-Луга.

2. Развитие мощностей морского порта Приморск.

Порт сохранит второе место по объему перевалки грузов. По прогнозу грузооборот порта в 2030 г. достигнет 81 млн тонн по консервативному сценарию или 85 млн тонн по инновационному сценарию. В структуре грузооборота морского порта прогнозируется увеличение доли нефтепродуктов и снижение доли перевалки сырой нефти за счет роста производственных мощностей комплекса по перевалке дизельного топлива.

С этой целью реализуется проект "Север", который предусматривает создание магистрального нефтепродуктопровода "Кстово - Ярославль - Кириши - Приморск" для увеличения экспорта светлых нефтепродуктов через морской порт Приморск.

В перспективе планируется создание нового грузового района «Высокинский», специализирующегося на перегрузке генеральных, контейнерных, навалочных и специальных грузов.

3. Развитие мощностей Большого порта Санкт-Петербург.

Порт будет на третьем месте по грузообороту. По прогнозу грузооборот порта к 2030 г. достигнет 78 млн тонн по консервативному сценарию или 84 млн тонн по инновационному сценарию. Прогнозируется, что в структуре грузооборота морского порта в 2030 г.:

- объем перевалки сухогрузов составит 58,4 – 64,4 млн тонн (в том числе грузов в контейнерах – 50,6 – 55,1 млн тонн) в зависимости от сценария;

- объем перевали наливных грузов составит 19,6 млн тонн.

Развитие Большого порта Санкт-Петербург предусматривается за счет модернизации существующих мощностей, развития новых портовых районов (Бронка, Кронштадт, Ломоносов), увеличения доли высокотехнологичных и экологически чистых грузов (контейнерных, рефрижераторных и накатных) в общем грузообороте морского порта.

Большинство операторов морских терминалов Большого порта Санкт-Петербург (ОАО «Морской порт Санкт-Петербург», ЗАО «Первый контейнерный терминал», ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург», ОАО «Петролеспорт», ОАО «Балтийский Балкерный терминал», ЗАО «Петербургский наливной терминал», ЗАО «Нева-Металл» др.) планируют увеличение объемов перевалки грузов. За счет строительства и реконструкции контейнерных терминалов планируется существенный рост объемов перевалки грузов в контейнерах.

«Балтийская Топливная Компания» реализует проект строительства морского топливного терминала «Турухтанские острова» для перевалки нефтепродуктов в акватории Большого порта Санкт-Петербург. На первом этапе реализации данного проекта (до 2020 г.) гру-

зооборот терминала возрастет до 2,4 млн тонн в год, а на втором этапе (до 2025 г.) - до 4-5 млн тонн в год.

Рост грузооборота порта потребует развития тыловых терминалов для переноса максимально возможного объема грузовых операций за границы портовых территорий.

В 2015 г. завершены работы по строительству подходного канала протяженностью 6,4 км, шириной 150 метров и глубиной 11,2 метра и по созданию акватории морского многофункционального перегрузочного комплекса «Бронка», введена в эксплуатацию его первая очередь. В настоящее время реализуется вторая очередь строительства, в ходе которой глубины на подходном канале и в акватории ММПК «Бронка» будут доведены до отметок 14,4 метров, а ширина подходного канала будет увеличена до 185 метров. Завершить работы второй очереди строительства планируется до конца 2016 года. Будет построено шесть причалов общей перевалочной мощностью 1,9 млн TEU в год и 260 тыс. единиц автомобильной и специальной техники в год. В перспективе планируется дальнейшее развитие ММПК «Бронка»: к 2030 г. пропускная способность контейнерного терминала увеличится до 4,9 млн TEU, а терминала накатных грузов - до 300 тыс. единиц автомобильной и специальной техники в год. После принятия ФЗ «О свободных портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» ММПК «Бронка» планирует получить статус свободного порта.

На о. Котлин (Кронштадт, гавань базы Литке) реализована третья очередь проекта строительства контейнерного перегрузочного комплекса мощностью 0,4 млн TEU. В настоящее время ведутся предпроектные работы в целях определения возможности увеличения пропускной способности контейнерного терминала.

В Ломоносове проект развития аванпорта приостановлен.

В 2015 г. завершена первая очередь работ по реконструкции Санкт-Петербургского морского канала. До 2020 г. планируется завершение работ по реконструкции причалов порта, Санкт-Петербургского морского канала, акватории порта в районе Лесной гавани, Барочного, Восточного и Екатерингофского бассейнов.

4. Развитие мощностей порта Высоцк.

Порт будет занимать четвертое место по грузообороту. По прогнозу грузооборот порта к 2030 г. достигнет 21,5 - 22 млн тонн в зависимости от сценария. В структуре грузооборота морского порта в 2030 г. доля сухогрузов составит 29%, наливных грузов –71%.

В порту Высоцк планируется строительство морского терминала по производству, хранению и отгрузке сжиженного природного газа в районе КС «Портовая». Мощность терминала составит 1,8 млн тонн сжиженного природного газа в год. СПГ будет направляться преимущественно в Калининградскую область для обеспечения потребностей региона, а также использоваться для бункеровки судов СПГ в акватории Финского залива.

Увеличение мощности нефтепродуктового терминала планируется за счет строительства отвода от нефтепродуктопровода «Север» до распределительного перевалочного комплекса (РПК) Высоцк «ЛУКОЙЛ-II». По трубопроводу будет осуществляться транспортировка до 5 млн тонн дизельного топлива в год.

Планируется дальнейшее развитие угольного терминала (ООО «Порт Высоцкий»), который осуществляет перевалку угля на экспорт. Для увеличения грузооборота терминала предусматривается проведение работ по дноуглублению акватории и подходного канала.

В порту Высоцк планируется строительство терминала для перевалки лесных и генеральных грузов мощностью 2,6 млн тонн.

5. Другие проекты развития портовых мощностей.

ООО «СПГ Горская» реализует проект строительства плавучего комплекса по сжижению и бункеровке природного газа. В п. Горская идет строительство комплекса по бункеровке СПГ, включающего завод по сжижению природного газа производительностью 1,2 млн тонн в год, бункеровочного терминала, а также плавучих бункеровщиков.

На период до 2030 г. наибольший прирост грузооборота прогнозируется для морских портов Ленинградской области и для аванпортов Санкт-Петербурга. Это связано как с ограничением территории Большого порта Санкт-Петербург из-за его расположения в границах плотной застройки города, так и с недостаточной глубиной и шириной подходного канала для приема современного глубоководного флота.

В перспективе в Большом порту Санкт-Петербург будут обрабатываться преимущественно наиболее технологичные, экологичные и высокодоходные контейнерные и генеральные грузы, а перевалка насыпных, навалочных и наливных грузов будет происходить в морских портах, расположенных на территории Ленинградской области.

В ходе разработки Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области был проведен опрос стивидорных компаний морских портов, который показал неопределенность дальнейших планов многих компаний по увеличению перевалочных мощностей в условиях снижения объемов импорта и роста конкуренции как с иностранными портами на Балтике, так и с российскими портами Южного и Дальневосточного бассейнов. В связи с этим для определения согласованной политики развития портовой агломерации, ориентированной на сохранении лидирующих позиций портов в обработке широкой номенклатуры грузов, необходимо предусмотреть **разработку Стратегии развития морской портовой инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года.** В составе этого документа потребуются:

- определить сильные и слабые позиции портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области по сравнению с портами-конкурентами;
- рассмотреть перспективы развития портов с учетом роста международных грузопотоков, в том числе за счет реализации проектов развития МТК «Европа – Западный Китай», Северного морского пути и северного направления Экономического пояса Шелкового пути;
- определить меры по переключению российских грузов, перегружаемых в портах соседних стран, на порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- разработать прогноз развития каждого порта с учетом планов стивидорных компаний;
- разработать меры по повышению конкурентоспособности морских портов;
- определить перечень мероприятий по строительству и реконструкции подходных каналов, автомобильных и железных дорог, созданию тыловых терминалов;
- показать влияние развития портовой инфраструктуры на социально-экономическое развитие Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Разработка и утверждение Стратегии позволит принять согласованные дальновидные решения в отношении реализации дорогостоящих проектов развития портовых терминалов и строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на подходах к ним. Кроме того, на федеральный уровень будет представлен согласованный документ, определяющий развитие портовой инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области и содержащий взаимоувязанные по срокам реализации мероприятия. Это позволит сохранить приоритетное значение портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области во

внешней торговле страны, что создаст дополнительные условия для получения необходимого внешнего финансирования с целью развития транспортной инфраструктуры.

В рамках решения задачи по созданию рынка конкурентоспособных транспортно-логистических услуг предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Расширение использования технологий контейнерных перевозок и стимулирование роста объемов перевалки высокодоходных грузов в контейнерах, на пароммах и накатных грузах (ро-ро) в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, за счет углубления подходных каналов и развития портовой инфраструктуры, строительства автомагистралей и скоростных автомобильных дорог для снижения затрат времени на доставку грузов и возврат порожних контейнеров в порты, повышения качества сервиса и набора предоставляемых услуг, сокращения задержек прибывающих и убывающих судов в связи с работой комиссии государственных контрольных органов.

Основные мощности по обработке грузов в контейнерах сосредоточены в Большом порту Санкт-Петербург. С учетом сложившейся тенденции увеличения провозной способности контейнеровозов потребуются расширение и дноуглубление подходного канала к Большому порту Санкт-Петербург и акватории порта для принятия глубоководного флота. Важно обеспечить ускорение ледокольных проводок в зимний период в акватории Большого порта Санкт-Петербург.

В настоящее время около 75% от общего объема грузов в контейнерах перевозится на автотранспорте. Порядка 80-90% контейнерных грузов, следующих через морские порты, доставляется на автотранспорте в регионы, находящиеся в зоне 12-часовой транспортной доступности портовых комплексов (около 700 км от морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области). С целью повышения привлекательности портов для перевалки грузов в контейнерах необходимо обеспечить снижение затрат времени и стоимости их транспортировки до получателей. Для этого потребуются строительство многополосных автомобильных дорог, обеспечивающих высокую скорость и безопасность перевозок.

Повышение уровня загрузки контейнерных терминалов портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области во многом связано с увеличением контейнеризации внешнеторгового грузопотока Российской Федерации. Учитывая то, что на экспортные грузопотоки приходится порядка 91% от общего грузооборота морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области, для повышения уровня загрузки контейнерных терминалов необходимо, в первую очередь, обеспечить существенное увеличение объемов транспортировки в контейнерах экспортных грузов. Большой потенциал для роста уровня контейнеризации представляет ряд товарных групп, таких как черные металлы, удобрения, сера, строительные материалы и др. В настоящее время доля таких грузов в контейнерном экспорте значительна, при этом коэффициент контейнеризации относительно низок.

Для привлечения основных российских экспортеров потребуются предоставление им дополнительных сервисов по затарке их грузов в контейнеры (например, танк-контейнеры, предназначенные для транспортировки наливных химических грузов и пищевой продукции, флекситанки для транспортировки жидких наливных и сыпучих грузов, специальные контейнеры для перевозки негабаритных грузов и др.).

Для решения перечисленных задач предусматривается разработка Концепции расширения использования технологий контейнерных перевозок, стимулирования роста объемов

перевалки грузов в контейнерах, на паромах и накатных грузов (ро-ро) в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

2. Оптимизация доставки и вывоза грузов из морских портов.

В 2015 г. к портам и из портов было перевезено 214,3 млн тонн международных грузов. В общем объеме перевозок доля железнодорожного транспорта составила 44,8% (96,1 млн тонн), трубопроводного транспорта - 93,2 млн тонн (43,5%), автотранспорта - 10,3% (22,2 млн тонн), внутреннего водного транспорта – 0,5% (1 млн тонн). Для оптимизации доставки и вывоза грузов из морских портов необходимо обеспечить увеличение доли трубопроводного и внутреннего водного транспорта в обеспечении транспортировки портовых грузов.

Учитывая преимущества трубопроводного транспорта (низкий тариф, высокая скорость, большой объем и значительные расстояния транспортировки, независимость от погодных условий и др.) и планируемый рост добычи газа и нефти, приоритетной является задача увеличения объемов поставок нефти и нефтепродуктов по трубопроводам за счет повышения их пропускной способности. Решить эту задачу возможно за счет увеличения давления в трубопроводах. Повышение пропускной способности трубопроводов достигается с помощью создания газоперекачивающих агрегатов с газотурбинным приводом и специальной арматуры, выдерживающей высокое давление, а также многослойных труб диаметром 1220—1420 мм. Это позволяет повысить производительность трубопроводов в 2 раза.

В 2015 г. только 23% от общего объема нефтепродуктов доставлялось в морские порты Ленинградской области трубопроводным транспортом. При этом себестоимость перевозки нефтепродуктов на железнодорожном и автомобильном транспорте примерно в 3 раза выше по сравнению с транспортировкой по трубопроводам. С ростом объемов производства светлых нефтепродуктов возникает потребность в расширении трубопроводных мощностей для их транспортировки. С этой целью часть трубопроводов, по которым ранее осуществлялась транспортировка нефти, потребуется перепрофилировать для перекачки нефтепродуктов. Это позволит не только снизить затраты на строительство новых трубопроводов, но и обеспечить существенную экономию средств за счет транспортировки нефтепродуктов по системе трубопроводов, что значительно дешевле по сравнению с их перевозкой на железнодорожном или автомобильном видах транспорта. Развитие системы трубопроводного транспорта на территории Ленинградской области позволит переключить часть нефтепродуктов на трубопроводный транспорт и приведет к повышению его доли в общем объеме транспортировки портовых грузов до 44-45% в 2030 г.

Реализация мер по повышению пропускной способности внутренних водных путей будет способствовать переключению грузов с автомобильного и железнодорожного видов транспорта на речной транспорт и позволит увеличить его долю в перевозке портовых грузов с 0,5% в 2015 г. до 3,1-3,3% в 2030 г.

Рост доли автомобильного транспорта в структуре объемов перевозки портовых грузов с 10,3% в 2015 г. до 12,4-12,8% в 2030 г. прогнозируется за счет значительного увеличения объемов перевалки грузов в контейнерах.

Для оптимизации доставки и вывоза грузов из морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области предусматривается разработка Плана мероприятий (дорожной карты), содержащего перечень конкретных мер по снижению нагрузки на автомобильные дороги и переключению части портовых грузов на железнодорожный, трубопроводный и внутренний водный транспорт.

3. Создание информационно-управляющих логистических центров в морских портах на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок.

Для повышения конкурентоспособности морских портов необходимо создание систем информационного взаимодействия всех участников процесса транспортировки грузов. По результатам исследований потери времени в морских портах при осуществлении перегрузки, перевозки и терминальной обработки грузов составляют до 70% в общей продолжительности времени транспортировки груза по территории региона. На территории морских портов взаимодействуют несколько видов транспорта, осуществляются терминально-логистические операции, проходит таможенный, фитосанитарный контроль и т.д. Для эффективного функционирования морских портов требуется увязка информации о движении транспортных средств и грузов не только в части морских перевозок, но и согласование планов работы судоходных и стивидорных компаний с железной дорогой и автомобильными перевозчиками, с операторами терминально-складских услуг и государственными структурами. В настоящее время существующие в морских портах информационные системы участников процесса перевозки и обработки грузов являются автономными и не позволяют эффективно решать задачи обеспечения согласованной подачи подвижного состава к терминалам, своевременного вывоза грузов и др.

В связи с этим в Стратегии предусматривается создание информационно-управляющих логистических центров в морских портах (включая морской порт Усть-Луга, Большой порт Санкт-Петербург, ММПК «Бронка» и др.) с целью повышения эффективности логистического взаимодействия всех участников процесса грузоперевозок в адрес портовых комплексов за счет оптимизации, координации и автоматизации основных технологических процессов с использованием спутниковой навигации и средств автоматического съёма информации для обеспечения согласованной работы терминалов порта и различных видов транспорта, обеспечивающих доставку и вывоз портовых грузов.

В первую очередь планируется создание Единого информационно-управляющего логистического центра Усть-Лужского транспортного узла.

Введение в эксплуатацию информационно-управляющих логистических центров позволит повысить эффективность и ритмичность работы морских портов за счет координации и приоритизации перевозок, организации информационного взаимодействия между участниками логистических цепочек, снижения времени простоя железнодорожного подвижного состава, автомобильного транспорта, морских и речных судов, прибывающих в порт, уменьшения эксплуатационных расходов владельцев инфраструктуры на дополнительное хранение и обработку грузов.

4. Создание портово-промышленных зон в зоне тяготения морских портов.

Учитывая уникальные возможности, связанные с прогнозируемым ростом контейнерного грузопотока, Санкт-Петербург и Ленинградская область могут существенно увеличить доходы от транспортно-логистической деятельности за счет создания на территории региона портово-промышленных зон в зоне тяготения морских портов. В первую очередь, создание портово-промышленных зон целесообразно возле морского порта Усть-Луга и ММПК «Бронка», где прогнозируется существенное увеличение объемов перевалки грузов в контейнерах.

Проект создания портово-промышленной зоны рядом с морским торговым портом Усть-Луга предусматривает организацию индустриального парка для размещения промыш-

ленных предприятий, сухого порта (тылового терминала морского порта Усть-Луга для временного хранения контейнерных грузов, накатной техники и других грузов в режиме таможенного хранения), складских площадок, логистических комплексов и таможенных терминалов, строительство бизнес-парка и грузового аэропорта. В состав промышленной зоны проекта войдут два индустриальных парка: «Усть-Луга – Север» и «Усть-Луга – Юг», на территории которых будут развиваться несколько производственных кластеров.

В районе ММПК «Бронка» также предусматривается размещение портово-промышленной зоны, где в будущем будут расположены современные обрабатывающие производства, ориентированные на сборку продукции из импортных комплектующих и переработку экспортируемого сырья для поставки в зарубежные страны готовой продукции или полуфабрикатов.

Создание портово-промышленной зоны Большого порта Санкт-Петербург может быть запланировано в зоне тяготения строящейся скоростной платной автодороги М-11, по которой основной поток контейнерных импортных грузов будет следовать из Санкт-Петербурга в Москву.

Развитие портово-промышленных зон, ориентированных на производство готовой продукции на основе поставляемых на экспорт ресурсов, целесообразно также предусмотреть в зоне тяготения морских портов Приморск, Высоцк и Выборг.

В настоящее время существенная доля грузов, переваливаемых в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области, это – сырьевые ресурсы, а не продукты их переработки. Поэтому стратегически важным является развитие в портово-промышленных зонах:

- предприятий, связанных с переработкой ресурсов, направляемых на экспорт (производство нефтепродуктов, металлоизделий, химической продукции и т.д.);
- предприятий, связанных с организацией сборочных производств с использованием импортных комплектующих;
- предприятий, сопутствующих транспортной деятельности и создающих добавленную стоимость, таких как складирование, сортировка, упаковка, формирование грузовых партий для отправки потребителям и др.

Специализация портово-промышленных зон должна определяться с учетом видов грузов, переваливаемых в этих портах. Предпочтительными для размещения на территории портово-промышленных зон являются предприятия автомобилестроения и машиностроения, деревообработки и металлообработки, нефтяной и химической промышленности, производства резиновых и пластмассовых изделий, строительных материалов и сантехники и др.

Создание портово-промышленных зон в районе морских портов будет способствовать закреплению грузов за морскими портами Санкт-Петербурга и Ленинградской области, привлечению инвестиций, образованию новых рабочих мест, увеличению налоговых поступлений в бюджеты всех уровней. Реализация данных проектов будет стимулировать развитие припортовых территорий, позволит получать доходы и налоговые платежи не только за счет предоставления услуг по перевозке и перевалке грузов, но и за счет совершения большого количества производственных, логистических и терминально-складских операций, обеспечивающих создание добавленной стоимости.

В рамках решения задачи по развитию инфраструктуры для морских пассажирских перевозок предусматривается реализация следующих мероприятий:

- проведение реконструкции морского пункта пропуска «Пассажирский порт Санкт-Петербург» с целью создания в морском порту условий для организации круглогодичного грузо-пассажирского паромного сообщения на регулярной основе и осуществления операций по государственному контролю прибывающего на паромовых грузового автотранспорта;
- реконструкция Морского вокзала.

В рамках решения задачи по развитию международного яхтенного туризма предусматривается создание обустроенных стоянок для маломерного флота.

В рамках решения задачи по обеспечению роста экспорта транспортных услуг за счет увеличения доли отечественных компаний в перевозке международных грузов, содействию образованию крупных транспортных компаний, способных конкурировать на мировом рынке транспортных услуг, предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Увеличение объема морских перевозок российских грузов, проходящих через порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области, судами, зарегистрированными под российским флагом.

Морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области лидируют в России по объему перевалки международных грузов, так в 2015 г. они приняли основной объем импортных грузов (44,4%) и более трети экспорта (36,8%) от совокупного объема международных грузов, проследовавших через морские порты России. Однако свыше 90% грузов, следующих через морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области, перевозится судами под иностранными флагами. В 2015 г. в порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, осуществили заход 10127 судов, из них под флагом РФ – 819 судов (8% от общего количества). Судами, зарегистрированными под российским флагом, перевозится менее 10% экспортно-импортных грузов РФ. Суммарные потери доходов от перевозки экспортно-импортных грузов России судами, зарегистрированными под иностранными флагами, составляют несколько млрд долларов в год. Для увеличения доходов от морских перевозок и налоговых поступлений в бюджетную систему страны необходимо обеспечить перевозку российских грузов судами, работающими под российским флагом. В случае переключения морских перевозок российских грузов на отечественные транспортные компании, работающие под российским флагом, экспорт транспортных услуг Санкт-Петербурга и Ленинградской области может возрасти в 2-2,5 раза.

Для решения этой задачи целесообразно создание судоходной компании, зарегистрированной в Санкт-Петербурге, с современным флотом, которая обеспечит стратегические преимущества России в перевозке российских грузов на Балтике.

В настоящее время в Санкт-Петербурге находится офис крупнейшей судоходной компании России – Публичного акционерного общества «Современный коммерческий флот» (ПАО «Совкомфлот»). Флот компании насчитывает 148 судов общим дедвейтом 12,8 млн тонн. Из 146 судов под флагом России работает 22 ед. (около 15%), под флагом Либерии – 110 ед. (75%), под флагом Кипра – 10 ед. (7%), под флагами Сингапура и Мальты – по 2 ед. (по 1,5%). Флот компании включает:

- 119 судов танкерного флота, в том числе 44 танкера – продуктовоза, 58 нефтяных танкеров и 16 челночных танкеров;
- 12 судов газового флота, в том числе 8 газовозов СПГ и 4 газовозов СНГ;
- 15 судов специализированного флота;
- 2 судна сухогрузного флота (балкеры для навалочных грузов).

У ПАО «Совкомфлот» отсутствуют суда-контейнеровозы, суда для перевозки насыпных и генеральные грузы, паромы и ролкеры.

Для решения задачи увеличения доли российских судоходных компаний в общем объеме морских перевозок грузов, проходящих через порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области, потребуется либо увеличить флот ПАО «Совкомфлот» за счет закупки судов для перевозки широкой номенклатуры грузов, либо создать одну или несколько новых компаний, специализирующихся на перевозке контейнерных и генеральных грузов, паромных перевозках и перевозках ро-ро.

Регистрация новой судоходной компании в Санкт-Петербурге станет важным шагом в обеспечении морской столицы России современным транспортным флотом, специализирующимся на перевозке грузов, следующих через морские порты города и области. Наличие специализированных ВУЗов и средних специальных учебных заведений, а также мощной научной школы и учебно-производственной базы в Санкт-Петербурге позволят решить задачу кадрового обеспечения новой судоходной компании. Верфи получают заказы на строительство транспортных судов нового поколения с учетом специфики экспортно-импортных грузов России. В результате будут решены несколько важных задач:

- достижение экономической независимости России от иностранных судоходных компаний;
- обеспечение надежности и безопасности перевозок российских грузов;
- повышение доходов от транспортировки экспортно-импортных грузов;
- создание новых рабочих мест и рост налоговых поступлений в бюджетную систему страны.

Для обоснования целесообразности создания российской судоходной компании с современным флотом потребуется разработка соответствующего бизнес-плана.

В рамках решения задачи по привлечению крупных экспортеров и импортеров к транспортировке грузов через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по переключению российских грузов с зарубежных портов на морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

На начало 2016 г. профицит мощностей морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, составил 67,5 млн тонн, в том числе по сухогрузам – 33 млн тонн, по наливным грузам – 34,5 млн тонн. При этом в 2015 г. через зарубежные порты было перевалено 62,4 млн тонн российских грузов (в том числе через порты стран Балтии – 53,3 млн тонн). В морских портах стран Балтии было перевалено 18,9 млн тонн угля (13% от общего объема перевалки российского угля), 6,7 млн тонн минеральных удобрений (29%), 19,9 млн тонн нефти и нефтепродуктов (5,6%), 1,6 млн тонн металлов (5,6%) и свыше 1 млн тонн зерна (2,9%). Переключение российских грузов с портов зарубежных стран на морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области позволит загрузить перегрузочные мощности российских терминалов и повысить эффективность их работы.

Для решения этой задачи предусматривается разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по переключению российских грузов с зарубежных портов на морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

2. Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по заключению новых соглашений с российскими экспортерами и импортерами на транспортировку грузов через морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Большинство российских экспортеров и импортеров расположено в Европейской части России, и при создании благоприятных условий они могут быть ориентированы на поставку продукции через транспортный узел Санкт-Петербурга и Ленинградской области (г. Москва, Московская область, Республика Татарстан, Республика Башкортостан, Республика Карелия, Белгородская область, Брянская область, Вологодская область, Липецкая область, Новгородская область, Смоленская область, Тульская область и др.). Поэтому для повышения уровня загрузки портовых терминалов необходимо:

- определить перечень субъектов РФ с наибольшим объемом экспорта и импорта тех товарных групп, которые могут ввозиться (вывозиться) через транспортный узел Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

- обеспечить подписание соглашений между правительствами Санкт-Петербурга и Ленинградской области с правительствами тех субъектов РФ, на территории которых находятся крупнейшие российские экспортеры и импортеры продукции, с целью привлечения их для транспортировки грузов через терминалы Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

- разработать предложения по повышению привлекательности транспортных маршрутов, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, для крупнейших российских экспортеров и импортеров продукции (например, формирование единых документов (т.н. сквозной накладной) на осуществление мультимодальных перевозок, введение стимулирующих тарифов, таможенное и информационное сопровождение движения грузов на всех видах транспорта и др.).

Индивидуальная работа с крупными экспортерами и импортерами продукции и заключение с ними длительных договорных отношений на поставку продукции через транспортный узел Санкт-Петербурга и Ленинградской области позволит закрепить грузопотоки и обеспечить загрузку портовых терминалов.

Для решения этой задачи предусматривается разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по заключению новых соглашений с российскими экспортерами и импортерами на транспортировку грузов через морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В рамках решения задачи по повышению конкурентоспособности международных транспортных коридоров, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, за счет сокращения продолжительности оформления и государственного контроля грузов в морских портах, на международных автомобильных и железнодорожных пунктах пропуска, предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Введение системы предварительного информирования и механизма «Единого окна» в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В настоящее время в морских портах сохраняются многочасовые задержки всех прибывающих и убывающих судов в связи с работой комиссии государственных контрольных органов (ГКО). Не отработан и не согласован между государственными контрольными органами и участниками внешнеэкономической деятельности единый перечень данных, представляемых при прибытии (убытии) судна. Не определен единый орган, ответственный за

прием информации от судоходных компаний и передачи ее через механизм «единого окна». При отсутствии механизма «единого окна» в морских портах сохраняется громоздкий бумажный документооборот. Перечисленные проблемы приводят к многочасовым задержкам судов и простоям портового оборудования, негативно отражаются на снижении конкурентоспособности российских портов по сравнению с соседними европейскими портами, в которых с 2015 г. введен электронный обмен данными между участниками транспортного рынка и ГКО и требуется один электронный документ для оформления прибытия и убытия судов.

2. Переход на систему электронного документооборота в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В настоящее время существует избыточное количество бумажных документов (до 77 форм в 3-5 экземплярах каждая), требуемых в российских портах от перевозчиков при оформлении прибытия и убытия морских судов. Однотипные, повторяющиеся сведения предоставляются в бумажном виде в таможенные органы, пограничную службу ФСБ РФ, Роспотребнадзор и Инспекцию государственного портового контроля. Действующие технологические процессы в морских портах предусматривают в основном использование бумажных документов, поэтому они не могут обеспечить необходимую степень оперативности и достоверности передачи данных. Технологии передачи информации, используемые в морских портах, характеризуются множественностью и разрозненностью, отсутствием общего унифицированного подхода, позволяющего на принципах интеграции обеспечить оптимизацию информационного взаимодействия между всеми заинтересованными участниками перевозочного и терминально-логистического процесса и государственными контрольными органами по единым стандартам и правилам.

В настоящее время процесс совершения таможенных операций предполагает неоднократное формирование и направление информации об одних и тех же товарах, и морских судах таможенным органам, структурам, осуществляющим контроль за безопасностью движения морских судов, за исполнением санитарно-карантинных норм и т.д. Все это увеличивает объемы передаваемой информации и затрудняет процесс управления мультимодальными перевозками.

В российских портах отсутствует единая информационная система межведомственного взаимодействия, позволяющая отказаться от бумажного документооборота и от применения разнотипных ведомственных информационных систем. В связи с этим требуется создание единой системы электронного взаимодействия всех участников перевозки и обработки грузов в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области с учетом включения в нее всех заинтересованных сторон: грузовладельцев, судоходных и стивидорных компаний, железнодорожных и автомобильных перевозчиков, операторов терминально-складских услуг, государственных структур и т.д.

Использование международных стандартов электронного обмена данными позволит организовать передачу данных как непосредственно из информационных систем владельцев грузов, транспортных и стивидорных компаний, работающих на территории Российской Федерации, так и из информационных систем аналогичных компаний сопредельных государств. Информация о грузах и транспортных средствах из базы данных будет использоваться государственными контролирующими ведомствами, транспортными и стивидорными компаниями.

Внедрение единых стандартов электронного документооборота, разработка стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок, а также технологии

взаимодействия между участниками грузовых перевозок и государственными структурами позволит упростить процедуры и сократить сроки передачи грузов с одного на другие виды транспорта и уменьшить затраты времени на таможенное оформление.

3. Внедрение современных RFID-технологий для повышения скорости обработки судов, контейнеров и грузов, снижения затрат времени для перевалки их на автомобильный и железнодорожный виды транспорта в морских портах.

Технология RFID (Radio Frequency Identification, радиочастотная идентификация) находит широкое применение в работе морских портов.

В настоящее время скорость обработки судов и грузов в большинстве отечественных портов остается ниже по сравнению с портами развитых государств Северной Европы. При этом для портов, которые специализируются на переработке грузов, требующих быстрой доставки (контейнеры, рефгрузы, тарно-штучные грузы и др.) скорость обработки судов и грузов является ключевым фактором их конкурентоспособности. Поэтому необходимо предусмотреть мероприятия по совершенствованию технологии процессов обработки судов и перевалки грузов с применением современных средств радиочастотной идентификации, которые позволяют существенно повысить производительность труда и снизить затраты времени для выполнения портовых операций за счет автоматизации работы портов. С помощью средств радиочастотной идентификации могут выполняться следующие операции:

- контроль доступа и передвижения грузовых автомобилей по территории порта;
- идентификация грузовых автомобилей (записанная в RFID-метках информация позволяет определить, за каким конкретно грузом приехал автомобиль, либо какой груз предназначен для выгрузки, а также уровень загрузки автомобиля);
- идентификация грузов (RFID-метка позволяет определить вид груза, находящегося в контейнере, степень загруженности контейнера, место назначения груза и другие параметры);
- компьютерное управление грузопогрузочной техникой (на контейнерных перегружателях или кранах устанавливаются считыватели для определения груза, который необходимо подготовить к моменту прибытия автомобилей);
- удаленный контроль за работой грузовых автомобилей и погрузочно-разгрузочной техники на территории порта.

На контейнерных терминалах зарубежных портов RFID-метки используют следующим образом:

- по прибытии в порт водитель каждого грузового автомобиля получает RFID-метку для доступа на территорию терминала;
- сотрудники терминала регистрируют номер метки и данные об автомобиле и грузе, который он доставляет или получает;
- метка автомобиля считывается ридером, установленным на кране или контейнерном перегружателе причала;
- по прибытии автомобиля на терминал информация с RFID-метки поступает на дисплей оператора крана в виде команды о погрузке или выгрузке определенного груза в автомобиль;
- по завершении операции погрузки (выгрузки) автомобиль отправляется к выезду, ридер считывает метку и только после этого шлагбаум поднимается;
- диспетчер на проходной снимает метку с грузового автомобиля.

Благодаря внедрению системы радиочастотной идентификации в зарубежных портах в

два раза снизились затраты времени на проведение операций по погрузке и разгрузке грузовых автомобилей, уменьшилось время ожидания автотранспорта и повысилась эффективность работы контейнерных терминалов.

RFID-технологии нашли широкое применение в различных системах сбора транспортных платежей, на железнодорожном транспорте для диспетчеризации движения подвижного состава, идентификации контейнеров и различных грузов, в складском хозяйстве и логистике для считывания этикеток с транспортной тары, повышения производительности и точности перемещения грузов, контроля их движения по всей цепочке поставок. RFID-метки позволяют таможене быстро осуществлять оформление контейнеров с маркированными грузами, а контролирующим органам — проверять легальность товаров в торговом обороте и пресекать торговлю немаркированными изделиями. RFID-метки, интегрированные в документы, используются для их проверки и ускорения погранконтроля. Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) предусматривает широкое использование RFID-меток для контроля внутреннего рынка Евразийского экономического союза (ЕАЭС) с целью борьбы с контрабандой. Первым шагом на этом пути стала реализация пилотного проекта маркировки изделий из меха RFID-метками, подтверждающими легальность нахождения шуб в обороте.

Для внедрения RFID-технологий в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области необходимо подготовить План мероприятий (дорожную карту), предусматривающую разработку концепции применения системы радиочастотной идентификации, проведение соответствующей НИОКР по заказу Министерства транспорта РФ и опытное внедрение RFID-меток на одном из контейнерных терминалов Большого порта Санкт-Петербург, ММПК «Бронка» или порта Усть-Луга. На основе результатов опытной эксплуатации RFID-технологии могут быть рекомендованы для использования различными терминалами морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В рамках решения задачи по повышению уровня безопасности транспортной системы предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского транспорта за счет:

- проведения категорирования всех объектов транспортной инфраструктуры морского транспорта;
- проведения оценки уязвимости транспортных средств;
- оснащения вокзалов системами интеллектуального видеонаблюдения;
- оборудования вокзалов досмотровыми рентгеновскими установками для персонального досмотра пассажиров и др.

В рамках решения задачи по обеспечению снижения негативного влияния всех видов транспорта на состояние окружающей среды предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Обеспечение поэтапного перехода морского флота, выполняющего перевозки в акватории Балтийского моря, на использование СПГ в качестве моторного топлива, и создание инфраструктуры в морских портах для бункеровки судов СПГ.

Балтийский бассейн является зоной особого контроля за выбросами окислов азота и окислов серы (правило 1.11.2 Приложения I Конвенции МАРПОЛ 73/78). С 1 января 2015 года в зонах особого контроля за выбросами вступило в силу требование о том, что содержание серы в судовом топливе не должно превышать 0,1%. Судовладельцы, чтобы не платить штрафы за загрязнение окружающей среды, должны выбрать одно из следующих решений:

- оснащать свои суда системой очистки выхлопных газов (скруббер);
- переходить на более дорогое жидкое топливо с меньшим содержанием серы;
- закупать новые суда или модернизировать имеющиеся суда с целью использования в качестве топлива СПГ.

Газомоторное топливо позволяет полностью исключить выброс окислов серы и твёрдых частиц, снизить на 90% выбросы окислов азота и уменьшить выбросы CO₂ на 30%.

В настоящее время в России не производятся морские суда, использующие СПГ, и отсутствует необходимая инфраструктура для бункеровки судов СПГ в морских портах. Нужны терминалы для бункеровки судов, газовые хранилища, специализированный парк транспортных средств - судов-бункеровщиков, газозовов и танк-контейнеров.

В странах ЕС реализуется проект «СПГ в портах Балтики», в котором заложен единый подход к развитию инфраструктуры заправки СПГ. В соответствии с директивами ЕС все основные морские порты Евросоюза должны к 2020 году создать пункты для заправки судов сжиженным природным газом.

Учитывая то, что на территории Ленинградской области планируется строительство заводов по производству СПГ, целесообразно предусмотреть заказ нового поколения морских судов, работающих на СПГ, и строительство бункеровочных баз СПГ в российских портах Балтийского моря.

В 2015 г. Объединенная судостроительная корпорация и судоходная компания ПАО «Совкомфлот» завершили переговоры и подписали соглашение о начале работ по проектированию и строительству серии судов класса «Афрамекс», работающих на газомоторном топливе. Целесообразно также строительство автомобильно-пассажирских паромов для линии Калининград – Санкт-Петербург, буксирного флота для Большого порта Санкт-Петербург, бункеровщиков и ледоколов для Балтийского моря, работающих на СПГ.

Предполагается строительство бункеровочных баз в п.Горская, в районе порта Выборг и порта Усть-Луга. При наличии бункеровочной инфраструктуры появится возможность эксплуатации танкеров типа «Афрамекс» на СПГ для вывоза сырой нефти из портов Приморск и Усть-Луга.

2. Разработка предложений по организационно-экономическим мероприятиям, обеспечивающим расширение использования экологически чистых судовых источников энергии и экологически безопасных перегрузочных технологий.

3. Разработка и реализация ежегодного плана мероприятий морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, по снижению негативного влияния морского транспорта и портовой деятельности на состояние окружающей среды, предусматривающего:

- внедрение систем экологического менеджмента и управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на территории морских портов;
- применение современных технологий и способов сбора и утилизации отходов на территории морских портов;
- создание системы мониторинга загрязнения окружающей среды в морских акваториях и на припортовых территориях.

В рамках решения задачи по развитию инфраструктуры инновационной деятельности в транспортном комплексе предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Создание научно-исследовательских и внедренческих центров на базе Государственного университета морского и речного флота им. Адмирала С.О. Макарова.

В рамках решения задачи по сохранению и развитию кадрового потенциала отрасли, совершенствованию отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Поставка тренажеров для Государственного университета морского и речного флота им. Адмирала С.О. Макарова.

2. Проведение мониторинга потребностей в подготовке и повышении квалификации кадров для морского транспорта и портовой деятельности, разработка учебно-методических модулей образовательных программ с учетом передового российского и зарубежного опыта и разработок в сфере развития морского транспорта и морских портов, создание центра оценки компетенции выпускников с участием работодателей.

Крупные инвестиционные проекты и мероприятия по развитию морского транспорта и морских портов, включенные в консервативный и инновационный варианты Стратегии, приведены в Приложениях 4 и 5 (том 2).

7.2. Внутренний водный транспорт

К приоритетным направлениям развития внутреннего водного транспорта и речных портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, относятся следующие:

- увеличение пропускной способности Волго-Балтийского водного пути за счет развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;

- приведение к нормативным требованиям судоходных гидротехнических сооружений, находящихся в аварийном или опасном состоянии;

- развитие инфраструктуры для обеспечения пассажирских перевозок внутренним водным транспортом;

- обновление транспортного флота, создание новых типов судов и специализированных портовых мощностей для переработки контейнеров, минеральных удобрений, химических грузов и сжиженного природного газа;

- оснащение речных портов современными перегрузочными комплексами, внедрение прогрессивных транспортно-логистических технологий, организация транспортного сервиса и современных форм коммерческого обслуживания флота, организация маршрутных перевозок с гарантированным временем доставки грузов;

- развитие яхтенного туризма, создание объектов базирования и обслуживания маломерного флота;

- повышение уровня безопасности судоходства и транспортной безопасности на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

- снижение негативного влияния внутреннего водного транспорта на состояние окружающей среды;

- повышение уровня профессиональной подготовки специалистов для работы на внутреннем водном транспорте и в речных портах, развитие научного потенциала отрасли, сти-

мулирование внедрения инноваций для повышения производительности речных перевозок и портовой деятельности.

Мероприятия, предусматривающие развитие внутреннего водного транспорта и речных портов, относятся к следующим целям и задачам Стратегии:

- сбалансированное развитие инфраструктуры всех видов транспорта (в составе Цели 1);
- создание рынка конкурентоспособных транспортно-логистических услуг (в составе Цели 2);
- развитие флота и инфраструктуры для обеспечения пассажирских перевозок внутренним водным транспортом (в составе Цели 3);
- развитие речных перевозок по трассе МТК «Север – Юг» (в составе цели 4);
- повышение уровня безопасности транспортной системы (в составе Цели 5);
- обеспечение снижения негативного влияния всех видов транспорта на состояние окружающей среды (в составе Цели 5);
- развитие инфраструктуры инновационной деятельности в транспортном комплексе (в составе Цели 6);
- сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров (в составе Цели 6).

В рамках решения задачи по сбалансированному развитию инфраструктуры всех видов транспорта предусматривается реализация мероприятий по модернизации инфраструктуры внутреннего водного транспорта, в том числе:

- реконструкция сооружений Верхне-Свирского шлюза в рамках реализации комплексного проекта реконструкции Волго-Балтийского водного пути;
- реконструкции Волховского шлюза (II пусковой комплекс) в рамках реализации комплексного проекта реконструкции Волго-Балтийского водного пути;
- модернизация береговых производственных объектов и сооружений при проведении реконструкции сооружений Верхне-Свирского шлюза и Волховского шлюза;
- реконструкция материального склада и причальной стенки на Новолодожском канале в рамках реализации комплексного проекта реконструкции Волго-Балтийского водного пути;
- развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области (установка, демонтаж причалов и иных объектов инфраструктуры водного транспорта).

В рамках решения задачи по созданию рынка конкурентоспособных транспортно-логистических услуг предусматривается реализация мероприятий по повышению роли внутреннего водного транспорта в перевозке грузов по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в том числе в обслуживании грузопотоков, следующих через морские порты, в частности:

- приведение к нормативным требованиям судоходных гидротехнических сооружений, находящихся в аварийном или опасном состоянии;
- увеличение пропускной способности Волго-Балтийского водного пути.

Для увеличения доли внутреннего водного транспорта в обслуживании грузопотоков Большого порта Санкт-Петербург потребуется создание нового типа грузовых судов с уменьшенным надводным габаритом (из-за разводки мостов в Санкт-Петербурге время прохода судов по р. Неве ограничено). Переключение грузов с автомобильного на внутренний водный транспорт частично разгрузит автомобильные дороги, будет способствовать увели-

чению их пропускной способности, уменьшению разрушения дорожного покрытия большегрузными автомобилями и снижению затрат на ремонт и реконструкцию дорожной сети.

В рамках решения задачи по развитию мультимодальных пассажирских перевозок и транспортной инфраструктуры для их обслуживания предусматривается строительство нового комплекса речного вокзала в акватории р.Невы в районе Рыбацкой заводи и прилегающей к ней территории в Невском районе Санкт-Петербурга.

В рамках решения задачи по развитию флота и инфраструктуры для обеспечения пассажирских перевозок внутренним водным транспортом предусматриваются следующие мероприятия:

- передача в собственность Санкт-Петербурга федеральных причалов Речного вокзала, а также причалов на Аптекарской наб., в Кронштадте и в пос. Лисий Нос;

- разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по развитию городских причалов общего пользования и иных объектов инфраструктуры водного транспорта на реках и каналах Санкт-Петербурга;

- передача в собственность Ленинградской области и муниципальных образований следующих объектов федерального имущества, находящихся на внутренних водных путях и в речных портах:

- передача в собственность Ленинградской области причальной набережной в г. Отрадное Кировского района Ленинградской области;

- передача в собственность МО «Лодейнопольский муниципальный район» пассажирского причала «Мунгола» в городском поселке Свирьстрой Лодейнопольского района Ленинградской области;

- передача в собственность МО «Подпорожский муниципальный район» причала приема бытовых отходов и причальной набережной с эстакадами и внутрипортовыми железнодорожными путями, находящихся в Никольском городском поселении, а также грузового причала «Черный берег», расположенного в Подпорожском городском поселении Подпорожского района Ленинградской области;

- строительство речных причалов в Пассажирском порту для обеспечения перевозок круизных туристов в Санкт-Петербурге, прибывающих в город на морских судах.

В рамках решения задачи по стимулированию въездного яхтенного туризма предусматривается реализация мероприятий по развитию объектов базирования и обслуживания маломерного флота.

Для решения перечисленных задач предусматривается разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по развитию объектов базирования и обслуживания маломерного флота.

В рамках решения задачи по развитию речных перевозок по трассе МТК «Север – Юг» предусматриваются следующие мероприятия:

- гармонизация функционирования транспортного маршрута с международным транспортным законодательством;

- согласованность нормативных и технологических правил работы портов и компаний-операторов перевозок;

- разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по развитию речных перевозок по МТК «Север – Юг» и повышению привлекательности внутреннего водного транспорта для обслуживания международных грузопотоков.

Увеличению международных грузопотоков по МТК «Север - Юг» будет способствовать реализация проекта строительства судоходного канала по территории Ирана, соединяющего Каспийское море и Персидский залив и обеспечивающего прямой выход в Индийский океан. Осуществление этого проекта позволит организовать альтернативный маршрут выхода российских судов в мировой океан, минуя черноморские проливы Босфор и Дарданеллы. При этом появится возможность существенно сократить расстояние перевозки грузов, следующих по МТК «Север - Юг» из Индии, Ирана и других стран Ближнего Востока в направлении России и европейских стран, а также в обратную сторону.

Водный маршрут МТК «Север-Юг» (от побережья Индии, через Персидский залив, далее – по территории Ирана (в будущем – с использованием судоходного канала), через Каспийское море, по водным путям Единой Глубоководной Системы европейской части Российской Федерации с выходом к морским портам Балтийского моря) даст России кратчайший выход в бассейн Индийского океана в обход турецких проливов, обеспечит связь северной Атлантики, Балтийского, Азово-Черноморского и Волжско-Каспийского бассейнов со странами Южной и Юго-Восточной Азии. Строительство судоходного канала в Иране позволит увеличить грузопотоки по МТК «Север – Юг», так как появится прямое водное сообщение между крупнейшими портами Индии и портами Каспийского, Азово-Черноморского, Волжского и Балтийского бассейнов.

По оценкам российских и зарубежных экспертов перспективный грузопоток по МТК «Север – Юг» от морских портов Индии до российских портов на Балтике оценивается на уровне 10 - 15 млн тонн к 2030 г. с учетом эффектов, получаемых от реализации проекта строительства судоходного канала, соединяющего Каспийское море и Персидский залив.

С геополитической точки зрения в развитии МТК «Север – Юг» заинтересованы, в первую очередь, страны Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), в которую войдут Индия, Иран и Пакистан. Для стимулирования развития МТК «Север – Юг» потребуется гармонизация транспортной политики, выработка единых тарифов, упрощение таможенных процедур, обеспечение безопасности движения транспортных средств, сохранности товаров и охраны окружающей среды, упрощение и унификация всей административной документации и процедур, касающихся транзитных перевозок через территории стран-участниц в соответствии с принятыми международными соглашениями и стандартами.

Для развития речных перевозок по МТК «Север – Юг» предусматривается разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по повышению привлекательности внутреннего водного транспорта для обслуживания международных грузопотоков, следующих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В целях повышения экологичности и безопасности внутреннего водного транспорта предусматривается реализация следующих мероприятий:

В рамках решения задачи по повышению уровня безопасности транспортной системы предусматривается реализация следующих мероприятий:

- 1. Реализация мероприятий по обеспечению безопасности судоходства на реках и каналах Санкт-Петербурга и Ленинградской области.**
- 2. Развитие системы мониторинга, анализа и управления судами на реках и каналах Санкт-Петербурга и Ленинградской области.**
- 3. Обеспечение транспортной безопасности внутренних водных путей и флота внутреннего водного транспорта за счет:**

- проведения категорирования всех объектов внутренних водных путей;

- проведения оценки уязвимости речного флота;
- оснащения вокзалов системами интеллектуального видеонаблюдения;
- оборудования вокзалов досмотровыми рентгеновскими установками для персонального досмотра пассажиров и др.

В рамках решения задачи по обеспечению снижения негативного влияния всех видов транспорта на состояние окружающей среды предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по обеспечению поэтапного перехода речного флота на использование СПГ в качестве моторного топлива, и создание инфраструктуры в речных портах для бункеровки судов СПГ.

В настоящее время в России не производятся речные суда, использующие СПГ, и отсутствует необходимая инфраструктура для бункеровки судов СПГ в речных портах. Использование СПГ позволяет в два раза снизить затраты на топливо, повысить ресурс двигателей и снизить негативное влияние транспорта на состояние окружающей среды.

Учитывая то, что на территории Ленинградской области планируется строительство заводов по производству СПГ, целесообразно предусмотреть заказ нового поколения речных судов, работающих на СПГ, и строительство бункеровочных баз СПГ в российских речных портах.

2. Разработка и реализация ежегодного плана мероприятий по снижению негативного влияния внутреннего водного транспорта и портовой деятельности на состояние окружающей среды, предусматривающего:

- внедрение систем экологического менеджмента и управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на территории речных портов;
- применение современных технологий и способов сбора и утилизации отходов на территории речных портов;
- создание системы мониторинга загрязнения окружающей среды на реках и каналах и на припортовых территориях.

В рамках решения задачи по развитию инфраструктуры инновационной деятельности в транспортном комплексе предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Создание научно-исследовательских и внедренческих центров на базе Государственного университета морского и речного флота им. Адмирала С.О. Макарова.

В рамках решения задачи по сохранению и развитию кадрового потенциала отрасли, совершенствованию отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Поставка тренажеров для Государственного университета морского и речного флота им. Адмирала С.О. Макарова.

2. Проведение мониторинга потребностей в подготовке и повышении квалификации кадров для внутреннего водного транспорта и портовой деятельности, разработка учебно-методических модулей образовательных программ с учетом передового российского и зарубежного опыта и разработок в сфере развития речного транспорта и речных портов, создание центра оценки компетенции выпускников с участием работодателей.

Крупные инвестиционные проекты и мероприятия по развитию внутреннего водного транспорта и внутренних водных путей, включенные в консервативный и инновационный варианты Стратегии, приведены в Приложениях 4 и 5 (том 2).

7.3. Железнодорожный транспорт

К приоритетным направлениям развития железнодорожного транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области относятся следующие:

- развитие железнодорожной инфраструктуры для пассажирских перевозок в дальнем сообщении, включая строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва - Санкт-Петербург;

- развитие железнодорожной инфраструктуры для пригородных и внутригородских пассажирских перевозок, включая организацию внутригородского железнодорожного движения и интеграцию работы железнодорожного транспорта с другими видами городского пассажирского транспорта;

- приобретение современного пассажирского подвижного состава для пригородного железнодорожного сообщения с целью замены амортизированного парка и увеличения размеров движения пригородных электропоездов;

- развитие железнодорожной инфраструктуры для обеспечения растущих объемов грузовых перевозок в условиях увеличения размеров пассажирского движения с целью пропуска перспективных грузопотоков в направлении морских портов и оптимизации грузовой работы;

- повышение эффективности использования железнодорожной инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга;

- обеспечение транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта и транспортных средств;

- снижение негативного влияния железнодорожного транспорта на состояние окружающей среды;

- повышение уровня профессиональной подготовки специалистов для работы на железнодорожном транспорте, развитие научного потенциала отрасли, стимулирование внедрения инноваций для роста производительности на железнодорожном транспорте.

Мероприятия, предусматривающие развитие железнодорожного транспорта, относятся к следующим целям и задачам Стратегии:

- создание инфраструктуры скоростного и высокоскоростного движения (в составе Цели 1);

- сбалансированное развитие инфраструктуры всех видов транспорта (в составе Цели 1);

- повышение уровня безопасности транспортной системы (в составе Цели 5);

- обеспечение снижения негативного влияния всех видов транспорта на состояние окружающей среды (в составе Цели 5);

- развитие инфраструктуры инновационной деятельности в транспортном комплексе (в составе Цели 6);

- сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров (в составе Цели 6).

Мероприятия по развитию железнодорожного транспорта разработаны с учетом Генеральной схемы развития железнодорожного узла транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В рамках задачи по созданию инфраструктуры скоростного и высокоскоростного движения предусматривается строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург. В настоящее время это самый загруженный пассажирский маршрут в России. В 2015 г. на железнодорожном и воздушном транспорте между двумя столичными городами было перевезено 11,6 млн чел., в том числе 68% - на поездах «Сапсан» и на поездах дальнего следования и 32% - на воздушном транспорте. **Учитывая тесные экономические, деловые, туристические и культурные связи между двумя столицами и стабильный рост пассажиропотоков на 20-25% в год, проект строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург на выделенном пути является приоритетным для региона.** Для приема и отправления высокоскоростных поездов потребуются строительство вокзального комплекса в Санкт-Петербурге.

Для развития скоростного движения пассажирских поездов планируется проведение реконструкции перронного парка станции Санкт-Петербург - Финляндский с целью увеличения размеров движения поездов «Аллегро» в сообщении Санкт-Петербург – Хельсинки, на котором перевозится до 0,5 млн пассажиров в год.

В рамках задачи по сбалансированному развитию инфраструктуры всех видов транспорта предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Развитие железнодорожной инфраструктуры для пассажирских перевозок в дальнем сообщении, в том числе:

- строительство дополнительного главного пути на перегоне Глухоозёрская – Санкт-Петербург-Товарный-Московский с путепроводом через главные пути Московского направления;
- реконструкция перронного парка станции Санкт-Петербург-Главный (Московский вокзал);
- комплексная реконструкция станции Санкт-Петербург – Витебский;
- строительство технической пассажирской станции Дача Долгорукова (Ладужский вокзал);
- строительство технической пассажирской станции на месте грузового района переработки контейнерных грузов на станции Санкт-Петербург – Товарный – Витебский.

2. Развитие железнодорожной инфраструктуры для пригородных пассажирских перевозок, в том числе:

- для внедрения тактового движения железнодорожных поездов (через определенные промежутки времени) на связях Санкт-Петербурга с пригородными районами:

- строительство третьего главного пути на участке Санкт-Петербург – Товарный – Московский – парк Обухово станции Санкт-Петербург-Сортировочный – Московский;
- приспособление станции Мельничный Ручей для организации тактового движения пригородных поездов в сообщении Санкт-Петербург-Финляндский – Мельничный Ручей;
- реконструкция станций Павловск, Гатчина – Варшавская, Ораниенбаум, Колпино, Рыбацкое;
- реконструкция остановочного пункта (в составе существующего пересадочного комплекса со второй линией метрополитена) Купчино в одноименную зонную станцию;

- электрификация участка Рыбацкое – Славянка;
- реконструкция станций Обухово, Славянка;
- электрификация соединительного пути Полюстрово – Ржевка.

- для развития пассажирских перевозок на связях Санкт-Петербурга с городами и поселками Ленинградской области:

- организация пригородного железнодорожного сообщения на участке Дача Долгорукова - Нева;
- организация пригородного железнодорожного сообщения на участке Сертолово - Левашово - Санкт-Петербург-Финляндский;
- организации пригородного железнодорожного сообщения на участке Лосево - Каменногорск (после открытия участка);
- назначение дополнительных пригородных поездов (до 5 пар) на участке Санкт-Петербург – Веймарн;
- частичная реконструкция станций Тихвин, Пикалево и Вырица;
- реконструкция станции Рыбацкое;
- строительство остановочного пункта Новый Свет рядом с поселком городского типа Новый Свет.

3. Развитие железнодорожной инфраструктуры для организации внутригородских пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте, в том числе:

- для организации внутригородского движения по Северному полукольцу, включая связи с Балтийским направлением Санкт-Петербургского железнодорожного узла:

- строительство остановочного пункта Московский проспект вблизи станции метрополитена «Электросила»;
- строительство дополнительного главного пути на соединении Цветочная – Броневая;
- ***для организации маятникового движения поездов на связях Приозерского и Ириновского направлений с Московским и Витебским направлениями во взаимовязке с будущими внутригородскими перевозками по Северному полукольцу:***
- строительство второго главного пути на участке Ручьи – Дача Долгорукова;
- строительство второго главного пути на перегоне Глухоозерская – Волковская;
- строительство остановочных пунктов: Полюстрово, Малая Охта, Невская Застава, на станции Волковская;

- для обеспечения внутригородских перевозок в Санкт-Петербургской городской агломерации на связях с Сестрорецком и с будущим городским районом Новый Сестрорецк на намывной территории планируется проведение следующих мероприятий:

- строительство дополнительных главных путей на участках Новая Деревня – Сестрорецк и блок-поста Дюны – Белоостров;
- реконструкция станций Новая Деревня, Лахта, Лисий Нос, Сестрорецк, Белоостров;
- реконструкция остановочных пунктов Яхтенная, Ольгино, Горская, Александровская, Тарховка, Разлив;
- реконструкция пересадочного комплекса «Старая Деревня» (с существующей 5 линией метрополитена);

- строительство пересадочного комплекса «Новая Лахта» (вблизи Лахта-центра) (с перспективным участком 4 линии метрополитена);

- **для создания в Санкт-Петербурге единой системы городского скоростного рельсового транспорта путем консолидированного развития железнодорожной инфраструктуры и метрополитена:**

- строительство пересадочного комплекса «Лесное» в районе пересечения перегонов Санкт-Петербург-Финляндский – Ланская и Санкт-Петербург-Финляндский – Кушелевка с будущей Кольцевой линией метрополитена, в непосредственной близости от существующей станции «Лесная» первой линии метрополитена;

- строительство пересадочного комплекса «Светлановская площадь» в районе пересечения перегона Ланская – Шувалово с Богатырским проспектом;

- реконструкция пересадочного комплекса «Удельная»;

- реконструкция станции Пискаревка в составе пересадочного комплекса «Пискаревка» с будущей шестой Красносельско-Калининской линией метрополитена;

- реконструкция остановочного пункта Фарфоровская в пересадочный комплекс «Фарфоровская» с будущей Кольцевой линией метрополитена;

- строительство пересадочного комплекса «Боровая» в районе пересечения участка Санкт-Петербург-Витебский – Санкт-Петербург-Товарный-Витебский с будущей шестой Красносельско-Калининской линией метрополитена;

- строительство пересадочного комплекса «Витебская» в районе пересечения перегона Санкт-Петербург-Товарный-Витебский – Шушары с будущей Кольцевой линией метрополитена;

- реконструкция станции Броневая в составе пересадочного комплекса «Броневая» в районе пересечения Балтийского и Варшавского направлений железнодорожного узла с будущими Красносельско-Калининской и Кольцевой линиями метрополитена;

- строительство пересадочного комплекса «Александрино» в районе пересечения перегона Броневая – Лигово;

- строительство пересадочного комплекса «Сосновая Поляна» в районе пересечения перегона Лигово – Стрельна с перспективной седьмой Адмиралтейско-Охтинской линией метрополитена;

- строительство пересадочного комплекса «Стрельна» в районе пересечения Балтийского направления железнодорожного узла с перспективной шестой Красносельско-Калининской линией метрополитена;

- организация интермодального сообщения Балтийский вокзал - Аэропорт «Пулково» (реконструкция станций Санкт-Петербург Балтийский, Броневая, Шоссейная, строительство двух дополнительных главных путей Санкт-Петербург-Балтийский – Броневая, новой двухпутной электрифицированной линии Шоссейная – Аэропорт «Пулково»);

4. Приобретение современного пассажирского подвижного состава для пригородного железнодорожного сообщения с целью замены амортизированного парка и увеличения интенсивности движения пригородных электропоездов.

В перспективе до 2030 года прогнозируется, что около 40% парка электропоездов (57 составов) ОАО «СЗППК» будет списано. Кроме того, масштабное жилищное строительство на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области требует увеличения **интенсивности** движения пригородных поездов, что вызывает необходимость приобретения дополнительного парка подвижного состава.

Для обеспечения закупки современного пассажирского подвижного состава для пригородного железнодорожного сообщения предусматривается реализация следующих мероприятий:

- наделение ОАО «СЗППК» (как компании-перевозчика) имуществом в виде железнодорожного подвижного состава ОАО «РЖД», задействованного в организации пригородных железнодорожных перевозок;

- разработка Программы обновления парка подвижного состава пригородного электротранспорта с привлечением финансирования за счет различных источников: собственных средств ОАО «СЗППК» (прибыль, амортизационные отчисления), выпуска ценных бумаг под гарантии бюджетов различных уровней, использования механизма финансового лизинга и др.

В составе Программы обновления парка подвижного состава пригородного электротранспорта целесообразно разработать инвестиционный проект по финансированию закупок новых пригородных поездов для ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» через механизм финансового лизинга ПАО «ГТЛК». Проект предполагает поставку в лизинг ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» ежегодно на протяжении 10-15 лет новых пригородных электричек. Источником финансирования проекта могут стать целевые инфраструктурные облигации ПАО «ГТЛК» со сроком обращения 10-15 лет, выпускаемые с целью привлечения внебюджетных инвестиций и направления их в обновление парка пригородных поездов через механизм финансового лизинга. Покупателями инфраструктурных облигаций могут стать негосударственные пенсионные фонды.

Реализация Программы обновления пригородного электротранспорта позволит своевременно провести замену амортизированного подвижного состава, увеличить **интенсивность** движения электропоездов на наиболее востребованных направлениях, повысить уровень комфорта железнодорожных перевозок и улучшить качество транспортного обслуживания пассажиров.

5. Развитие железнодорожной инфраструктуры с целью обеспечения пропуска перспективного грузопотока в направлении морских портов, в том числе:

- для оптимизации пропуска грузовых поездов для I, II, III и IV районов Большого порта Санкт-Петербург и железнодорожного обслуживания этих районов:

- реконструкция станции Автово на полное развитие;

- строительство дополнительного второго пути на участке Среднерогатская – Предпортовая;

- строительство второго главного пути на перегоне Предпортовая – Автово;

- для пропуска грузовых поездов в направлении портов Северного побережья Финского залива и в Финляндию с учетом потребностей в пригородных пассажирских перевозках, в обход скоростного пассажирского направления Санкт-Петербург – Выборг:

- строительство северо-восточного железнодорожного обхода Санкт-Петербурга (по одному из двух вариантов: Мяглово – Токсово или Манушкино – Токсово)

- строительство мостового перехода через Неву на перегоне Павлово-на-Неве – Манушкино;

- реконструкция станций Капитолово, Токсово, Пери, Грузино, Васкелово, Орехово, Сосново и усиление тягового электроснабжения участка Ручьи – Сосново – Громово;

- частичная реконструкция станции Ручьи;

- строительство вторых железнодорожных путей и электрификация участка Выборг – Приморск – Ермилово;

- строительство дополнительных главных путей на участке Заневский пост-2 – Заневский пост-1 – Ржевка – Ручьи;

- **для пропуска части грузопотока в направлении портов, расположенных на Южном побережье Финского залива, в связи с дефицитом пропускной способности участка Бабаево – Волховстрой:**

- реконструкция железнодорожной инфраструктуры на участке Будогощь – Кириши – Мга;

- строительство новой соединительной линии Мозино – Тайцы;

- строительство второго главного пути на участке Красное Село – Тайцы – Гатчина – Пассажирская-Балтийская;

- **для пропуска грузопотоков на связях с портами Южного побережья Финского залива в связи с будущим дефицитом пропускной способности участка Гатчина-Товарная-Балтийская – Веймарн – Котлы 2:**

- строительство новой линии Владимирская – Тайцы – (Горелово) – Бронка;

- комплексная реконструкция участка Бронка – Калище – Котлы со строительством вторых путей на участке Ораниенбаум - Бронка – Калище и электрификацией участка Калище – Котлы;

- **для обеспечения доставки и вывоза грузов для морского порта Усть-Луга с учетом потребности в международных грузовых перевозках на связях с Эстонией:**

- завершение комплексной реконструкции участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивановгород и подходов к портам на южном берегу Финского залива.

6. Повышение эффективности использования железнодорожной инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга, в том числе:

- **для оптимизации сортировочной работы с минимизацией размеров движения грузовых поездов на связях с сортировочными станциями Санкт-Петербургской городской агломерации:**

- разработка обоснования инвестиций и основных проектных решений по строительству новой Сортировочной станции в связи с выносом за административные границы Санкт-Петербурга станции Санкт-Петербург - Сортировочный – Московский;

- комплексная реконструкция Волховстроевского узла;

- комплексная реконструкция сортировочной станции Шушары;

- строительство дополнительного главного пути на участке Павловск – Шушары;

- строительство дополнительного главного пути на участке Новолисино – Павловск;

- **для выноса погрузо-выгрузочных операций с инертно-строительными, контейнерными и др. грузами из центральной части Санкт-Петербурга и его периферийных жилых районов:**

- строительство железнодорожного грузового терминала по переработке строительных грузов на станции Верево;

- строительство станции 5 км (условное предпроектное название) в районе существующей станции Заневский Пост-2 для переработки строительных грузов;

- реконструкция станции Ижоры, вынос грузовой работы из центральной части Санкт-Петербурга;

- компенсационное строительство грузового железнодорожного терминала ОАО «Трансконтейнер» на станции Шушары с целью обеспечения его выноса из грузового района станции Санкт-Петербург-Товарный-Витебский (с размещением на площадке технической пассажирской станции Шушары);

- для оптимизации использования железнодорожной инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга:

- разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по оптимизации использования железнодорожной инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга на основе проведения диагностики загрузки путей и станций Октябрьской железной дороги с целью повышения эффективности транспортной работы узла, закрытия малодеятельных станций и передачи их работы на крупные станции;

- проведение обследования железнодорожных подъездных путей необщего пользования, примыкающих к железнодорожным станциям Октябрьской железной дороги, с целью выявления их загрузки и принятия решения о демонтаже неиспользуемых или малоиспользуемых подъездных путей и целесообразности размещения предприятий, выполняющих грузовую работу на подъездных путях необщего пользования, на занимаемых территориях города.

7. Обеспечение роста грузопотоков в условиях увеличения размеров пассажирского движения:

- для пропуска части грузопотока в железнодорожный узел Санкт-Петербурга и Ленинградской области со стороны станции Дно с учетом потребностей в пригородных перевозках на участке Санкт-Петербург – Новинка – Оредеж предусматривается строительство 2-го главного пути на участке Новинка – Оредеж.

В рамках решения задачи по повышению уровня безопасности транспортной системы предусматривается реализация следующих мероприятий:

- обеспечение транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта и транспортных средств за счет:

- проведения категорирования всех объектов железнодорожного транспорта;
- проведения оценки уязвимости транспортных средств;
- оснащения станций, вокзалов, транспортно-пересадочных узлов системами интеллектуального видеонаблюдения;
- оборудования вокзалов досмотровыми рентгеновскими установками для персонального досмотра пассажиров и др.

В рамках решения задачи по обеспечению снижения негативного влияния всех видов транспорта на состояние окружающей среды предусматривается реализация следующих мероприятий:

- разработка и реализация ежегодного плана мероприятий по снижению негативного влияния железнодорожного транспорта на состояние окружающей среды, предусматривающего:

- внедрение систем экологического менеджмента и управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на объектах железнодорожного транспорта;
- применение современных технологий и способов сбора и утилизации отходов на объектах железнодорожного транспорта;

- создание системы мониторинга загрязнения окружающей среды на объектах железнодорожного транспорта.

В рамках решения задачи по развитию инфраструктуры инновационной деятельности в транспортном комплексе предусматривается реализация следующих мероприятий:

- создание научно-исследовательских и внедренческих центров на базе Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I.

В рамках решения задачи по сохранению и развитию кадрового потенциала отрасли, совершенствованию отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Развитие материально-технической базы Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I.

2. Проведение мониторинга потребностей в подготовке и повышении квалификации кадров для железнодорожного транспорта, разработка учебно-методических модулей образовательных программ с учетом передового российского и зарубежного опыта и разработок в сфере развития железнодорожного транспорта, создание центра оценки компетенции выпускников с участием работодателей.

Крупные инвестиционные проекты и мероприятия по развитию железнодорожного транспорта, включенные в консервативный и инновационный варианты Стратегии, приведены в Приложениях 4 и 5 (том 2).

7.4. Трубопроводный транспорт

К приоритетным направлениям развития трубопроводного транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области относятся следующие:

- обеспечение надежных поставок нефти, нефтепродуктов и природного газа для российских и зарубежных потребителей;

- переориентация экспортных потоков энергоресурсов с маршрутов, проходящих через соседние страны, на транспортировку с территории Ленинградской области для минимизации транзитных рисков;

- переключение нефтепродуктов на транспортировку трубопроводным транспортом;

- повышение уровня безопасности трубопроводного транспорта;

- снижение негативного влияния трубопроводного транспорта на состояние окружающей среды;

- повышение уровня профессиональной подготовки специалистов, развитие научного потенциала отрасли, стимулирование внедрения инноваций для повышения производительности и надежности работы трубопроводного транспорта.

На перспективу до 2030 г. прогнозируются следующие изменения на мировых энергетических рынках:

- в условиях стремления большинства стран диверсифицировать структуру своей энергетики, развивать неуглеродные источники энергии и использовать местные, в том числе нетрадиционные виды топлива, существенно изменятся объемы и структура спроса на энергоносители;

- увеличение роста добычи нетрадиционных углеводородов и появление на рынке

новых производителей углеводородов в странах Центральной Азии, Персидского залива, Южной Америки и др. ведет к обострению конкуренции на всех ключевых для России экспортных рынках энергоресурсов;

- на важнейшем для России европейском рынке из-за падения собственной добычи углеводородов импорт ископаемого топлива будет увеличиваться, но при этом будет происходить диверсификация источников поставок и повышение доли возобновляемых источников энергии в энергобалансе;

- растущим рынком нефти и природного газа, в том числе СПГ, будут страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), что открывает новые возможности для российского топливно-энергетического комплекса, однако для выхода на новые рынки потребуются значительные объемы инвестиций в развитие энерготранспортной инфраструктуры.

По прогнозу, представленному в Энергетической стратегии России на период до 2035 года, экспорт сырой нефти возрастет с 244,5 млн тонн в 2015 г. до 248 - 266 млн тонн в 2030 г., экспорт природного газа – со 185,5 млрд м³ до 273 - 324 млрд м³ в зависимости от сценария развития страны.

В перспективе Россия сохранит свое место в тройке мировых лидеров по производству и продаже энергоресурсов, при этом прогнозируется увеличение объемов экспорта энергоресурсов на 20 %, в том числе в страны Азиатско-Тихоокеанского региона в 2,5-3,1 раза. Произойдет диверсификация российского экспорта за счет роста доли стран Азиатско-Тихоокеанского региона в общем объеме экспорта топлива и энергии до 39%. В суммарном объеме экспорта топливно-энергетических ресурсов доля газа увеличится до 34%, включая СПГ.

В нефтяной отрасли прогнозируется стабильная добыча нефти с газовым конденсатом на уровне 525 млн тонн в год на протяжении всего рассматриваемого периода с обеспечением возможностей ее увеличения при благоприятной конъюнктуре мирового и внутреннего рынков, в том числе за счет увеличения коэффициента извлечения запасов, освоения трудно извлекаемых ресурсов нефти и расширения добычи нефти на шельфе. По прогнозу базового сценария экспорт сырой нефти к 2030 году увеличится на 9 % по сравнению с 2015 г.

Сохранится тенденция снижения темпов роста экспорта сырой нефти при наращивании темпов роста экспорта нефтепродуктов. В структуре экспорта нефти будет снижаться доля традиционных рынков Европы и СНГ при повышении экспортных поставок в страны Азиатско-Тихоокеанского региона в 1,8-2,2 раза.

По прогнозу экспорт нефти через порты, расположенные на территории Ленинградской области, возрастет с 72 млн тонн в 2015 г. до 105-115 млн тонн в 2030 г. (на 33-43 млн тонн в зависимости от сценария). Прирост экспорта нефти будет обеспечен за счет увеличения ее поставок в порт Приморск по БТС-1 и в порт Усть-Луга по БТС-2. Мощность БТС-1 составляет 75 млн т нефти в год. В 2015 г. объемы годовой прокачки нефти по БТС-1 сократились до 45 млн тонн в связи с вводом в эксплуатацию нефтепровода БТС-2 до порта Усть-Луга и перенаправлением в этот порт части нефтяных потоков. Нефть поступает в Усть-Лугу по Балтийской трубопроводной системе-2 на терминал «Невской трубопроводной компании». Мощность первого пускового комплекса БТС-2 составляет 30 млн тонн нефти в год, второго пускового комплекса - 50 млн тонн в год. Суммарный запас мощности БТС-1 и БТС-2 равен 50 млн тонн. На период до 2030 г. новых трубопроводов для экспорта нефти на территории Ленинградской области строить не планируют.

ется.

В перспективе Россия продолжит наращивать экспорт нефтепродуктов. Модернизация российских НПЗ позволит увеличить глубину переработки нефти для роста объемов производства продукции с высокой добавленной стоимостью (общая стоимость корзины нефтепродуктов, получаемых из одной тонны нефти, имеет добавленную стоимость около 40%). В структуре экспорта нефтепродуктов существенно снизится доля мазута, при этом увеличится доля дизельного топлива и автомобильных бензинов.

По прогнозу экспорт нефтепродуктов через порты, расположенные на территории Ленинградской области, возрастет с 64,2 млн тонн в 2015 г. до 85-95 млн тонн в 2030 г. (на 21-31 млн тонн) в зависимости от сценария. Основной прирост экспорта нефтепродуктов будет обеспечен за счет роста ее поставок в порт Приморск по нефтепродуктоводу «Север» и в порт Усть-Луга.

По нефтепродуктопроводу «Север» по маршруту Второво – Ярославль – Кириши - порт Приморск осуществляется транспортировка дизельного топлива стандарта «Евро-5», направляемого на экспорт в Европу и США. В 2015 г. ПАО «Транснефть» перевалила через порт Приморск по нефтепродуктоводу «Север» 14,5 млн тонн дизтоплива, а в 2020 г. планирует увеличить прокачку до 25 млн тонн.

От нефтепродуктопровода "Север" построено ответвление от морского порта Приморск до распределительного перевалочного комплекса Высоцк "ЛУКОЙЛ-II", откуда осуществляются поставки нефтепродуктов в Западную Европу и США. Доставка нефтепродуктов по системе трубопроводного транспорта позволит ПАО «ЛУКОЙЛ» увеличить экспорт до 5 млн тонн дизельного топлива в год.

В порту Усть-Луга расположен терминал для перевалки нефтепродуктов мощностью 30 млн тонн в год, оператор терминала – компания «Усть-Луга Ойл». Сейчас компания «Усть-Луга Ойл» осуществляет перегрузку нефтепродуктов с железнодорожного транспорта на морские танкеры. Резервуарный парк рассчитан на хранение 960 тыс. куб. м наливных грузов. Четыре железнодорожные эстакады обеспечивают выгрузку 526 вагонов-цистерн одновременно. Суммарный фронт трех причалов составляет более 1 км. ОАО "Усть-Луга Ойл" заинтересовано в строительстве НПЗ для увеличения перевалки нефтепродуктов через свой терминал. Для обеспечения роста экспорта нефтепродуктов из порта Усть-Луга ПАО «Транснефть» разрабатывает проект строительства нефтепродуктопровода с целью транспортировки дизельного топлива, произведенного в России и Белоруссии. Ресурсной базой продуктопровода могут стать нефтепродукты НПЗ, расположенных в европейской части России, которые не могут попасть в действующий нефтепродуктопровод «Север», идущий в Приморск, а также нефтепродукты НПЗ Белоруссии. В 2015 г. Россия поставила в Белоруссию 23 млн т нефти, а в 2016 году объем поставок увеличится до 24 млн тонн. Белорусские НПЗ перерабатывают российскую нефть и увеличивают объемы экспорта нефтепродуктов, который осуществляется преимущественно через литовский порт Клайпеда в страны ЕС (в 2015 г. – свыше 2 млн тонн). ЗАО «Белорусская нефтяная компания» и литовской АО «Клайпедос нафта» подписали долгосрочный договор на перевалку мазута и других нефтепродуктов производства Мозырского и Новополоцкого НПЗ. Строительство нового продуктопровода позволит переориентировать экспортные поставки нефтепродуктов с белорусских НПЗ на порт Усть-Луга. Общая длина трубопровода от НПЗ Белоруссии может составить до 800 км, объем годовой прокачки - до 5 млн тонн дизельного топлива.

Суммарный прирост мощности продуктопроводов, проходящих по территории Ленинградской области, прогнозируется на уровне 20 млн тонн к 2030 г. Помимо трубопроводного транспорта, часть нефтепродуктов будет поставляться в морские порты на железнодорожном и внутреннем водном транспорте.

В газовой отрасли ожидается рост добычи природного газа за счет увеличения объемов добычи газа в районе Обско-Тазовской губы, в новых районах добычи на полуострове Ямал, в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, а также в акваториях морей. Активное развитие получат шесть нефтегазохимических кластеров: Северо-Западный, Волжский, Западно-Сибирский, Каспийский, Восточно-Сибирский и Дальневосточный.

По прогнозу добыча природного и попутного газа возрастет с 635,3 млрд м³ в 2015 г. до 821-885 млрд м³ к 2035 году. Прогнозируется глубокая переработка не менее 33-35% от общего объема добываемого газа и рост выпуска продукции с высокой добавленной стоимостью (объем производства СПГ возрастет с 14 млрд м³ до 74 млрд м³, в 5,3 раза).

Экспорт газа увеличится за этот период со 185,5 млрд м³ до 273-324 млрд м³ (на 47 – 75%) в зависимости от сценария. За счет диверсификации прогнозируется рост объемов поставок газа, в том числе СПГ, на рынок АТР в 8-9 раз.

По прогнозу объем потребления российского газа в Европе будет расти. Определяющим фактором роста потребления российского газа станет снижение собственной добычи газа в Европе. Главный конкурент России в Европе по поставкам трубопроводного газа - Норвегия. В 2015 г. Норвегия добыла 117,2 млрд м³ газа, экспортировала 109,5 млрд м³. Добыча газа в Северном море будет падать. По объемам добычи Норвегия уже достигла пика и после 2020 г. начнет сокращать предложение газа.

ПАО «Газпром» планирует сохранить свою долю в поставках российского природного газа на рынок Европы на уровне 30% к 2030 году. В 2015 г. «Газпром» поставил в Западную Европу 130,1 млрд м³ (на 9,3% больше по сравнению с 2014 г.). К 2030 г. потребность Европы в дополнительном импорте увеличится не менее чем на 100 млрд м³ в год, при этом потенциал роста сохранится до 2050 г.

Для увеличения объема поставок природного газа в Европу принято решение о реализации проекта «Северный поток - 2», который будет проложен от порта Усть-Луга через акваторию Балтийского моря до побережья Германии в районе Грайфсвальда. Мощность новых ниток газопровода «Северный поток - 2» составит 55 млрд куб. м в год. Этих мощностей будет достаточно для увеличения объемов поставок природного газа из России в Европу на период до 2030 г.

В Ленинградской области планируется строительство заводов по производству СПГ и экспорта его в зарубежные страны:

- в районе порта Усть-Луга ПАО «Газпром» планирует строительство завода «Балтийский СПГ» по производству сжиженного природного газа мощностью до 10 млн тонн в год с возможностью расширения до 20 млн тонн в год;

- в п. Горская ООО «СПГ Горская» реализует проект строительства плавучего комплекса по сжижению и бункеровке природного газа производительностью 1,2 млн тонн в год.

Реализация перечисленных проектов позволит увеличить экспорт природного газа и обеспечит диверсификацию маршрутов его поставки на зарубежные рынки.

К числу приоритетных задач для трубопроводного транспорта относится уменьшение негативного влияния транспортировки энергоресурсов на окружающую среду, климат и здоровье людей. Для решения этой задачи планируется реализация следующих

мероприятий:

- создание систем мониторинга и учета экологических и природоохранных рисков при эксплуатации трубопроводного транспорта;
- стимулирование сокращения образования новых и утилизации накопленных отходов, обеспечение безопасного обращения с ними, проведение рекультивации земель и других технических и организационных мероприятий по компенсации ущерба, наносимого природной среде;
- стимулирование научных исследований и поддержка разработки перспективных технологических решений, направленных на снижение негативного воздействия трубопроводного транспорта на окружающую среду и экологических рисков;
- создание экологически чистых и ресурсосберегающих технологий транспортировки и хранения энергетических ресурсов;
- повышение квалификации персонала, ответственного за промышленную и экологическую безопасность трубопроводного транспорта.

7.5. Воздушный транспорт

К приоритетным направлениям развития воздушного транспорта и аэропортов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области относятся следующие:

- формирование авиационного хаба на базе аэропорта «Пулково» за счет расширения маршрутной сети, увеличения трансферных перевозок и количества стыковочных рейсов;
- создание (привлечение) базовых пассажирских и грузовых авиаперевозчиков в аэропорт «Пулково», включая компании, выполняющие магистральные международные и внутренние перевозки, бюджетные авиакомпании (лоукостеры), а также компании, выполняющие чартерные (пассажирские и грузовые), региональные и местные перевозки;
- увеличение пассажиропотоков за счет введения 72-х часового безвизового режима для зарубежных граждан, прибывающих в Санкт-Петербург на воздушном транспорте;
- увеличение объемов обработки авиагрузов и почты, развитие грузовых авиационных маршрутов и грузовых авиаперевозок, создание интерлайн-площадки для развития трансферных направлений аэропорта «Пулково»;
- формирование грузовой зоны аэропорта «Пулково» с размещением на ее территории компаний, деятельность которых связана с авиаперевозками, в том числе логистического почтового центра для обработки внутренних и международных почтовых отправок;
- развитие инфраструктуры для авиации общего назначения, региональной и местной авиации;
- реализация Программы развития авиации общего назначения Санкт-Петербурга на 2016–2020 годы, утвержденной распоряжением Правительства Санкт-Петербурга от 25 августа 2016 года № 53-рп;
- повышение эффективности управления активами аэропорта «Пулково» за счет снижения издержек, предложения конкурентоспособных аэропортовых сборов и улучшения качества аэропортовых услуг, развития неавиационных видов деятельности;
- обеспечение транспортной безопасности объектов аэропортовой инфраструктуры и воздушных судов;

- снижение негативного влияния воздушного транспорта на состояние окружающей среды;

- повышение уровня профессиональной подготовки специалистов для работы на воздушном транспорте и в аэропортах, развитие научного потенциала отрасли, стимулирование внедрения инноваций для повышения качества транспортных услуг.

Мероприятия, предусматривающие развитие воздушного транспорта и аэропортов, относятся к следующим целям и задачам Стратегии:

- сбалансированное развитие инфраструктуры всех видов транспорта (в составе Цели 1);

- создание рынка конкурентоспособных транспортно-логистических услуг (в составе Цели 2);

- развитие системы пассажирских авиасообщений (в составе Цели 3);

- стимулирование роста авиаперевозок в международном сообщении (в составе Цели 4);

- повышение уровня безопасности транспортной системы (в составе Цели 5);

- обеспечение эффективной деятельности специализированных аварийно-спасательных служб (в составе Цели 5);

- обеспечение снижения негативного влияния всех видов транспорта на состояние окружающей среды (в составе Цели 5);

- развитие инфраструктуры инновационной деятельности в транспортном комплексе (в составе Цели 6);

- сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров (в составе Цели 6).

Для решения задачи по сбалансированному развитию всех видов транспорта предусматривается реализация следующих мероприятий по развитию инфраструктуры воздушного транспорта:

1. Реализация мероприятий в рамках Соглашения о создании, реконструкции и эксплуатации на основе государственно-частного партнерства объектов, входящих в состав имущества аэропорта «Пулково».

2. Расширение терминала внутренних воздушных линий аэропорта «Пулково» (в период 2021–2030 гг. в рамках инновационного варианта).

3. Разработка концепции развития бизнес-авиации в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, подготовка бизнес-планов проектов (до 2020 г.), привлечение инвесторов для реализации проектов (в период 2021-2030 гг.).

4. Разработка концепции развития инфраструктуры для авиации общего назначения, региональной и местной авиации, обоснование выбора места размещения аэродромов на территории Ленинградской области (включая аэродромы «Любань», «Вещево», «Сиверский» и др.), подготовка бизнес-планов и предпроектных проработок создания аэродромов, специализирующихся на обслуживании воздушных судов авиации общего назначения, региональной и местной коммерческой авиации (до 2020 г.), привлечение инвесторов для реализации проектов (в период 2021-2030 гг.).

5. Разработка бизнес-плана создания регионального центра технического обслуживания и ремонта авиационной техники на территории Санкт-Петербурга (до 2020 г.), привлечение инвесторов для реализации проекта (в период 2021-2030 гг.). Развитие собственного регионального центра технического обслуживания и ремонта авиационной техники позволит

существенно снизить затраты авиакомпаний на техническое обслуживание и ремонт парка воздушных судов отечественного и иностранного производства, а также даст возможность расширить спектр услуг, предоставляемых авиаперевозчикам.

Для решения задачи по созданию рынка конкурентоспособных транспортно-логистических услуг предусматривается реализация следующих мероприятий по увеличению объемов перевозок и обработки авиагрузов и почты:

1. Строительство второй очереди грузового терминала АО «Грузовой терминал Пулково».

2. Реализация проекта формирования грузовой зоны аэропорта «Пулково» (для этой цели на территории имущественного комплекса АО «Аэропорт «Пулково» предусмотрен земельный участок в составе нежилой зоны «Предпортовая-3»). В настоящее время прорабатываются условия создания Специальной приаэропотовой зоны с особым режимом хозяйствования (налоговые льготы, упрощенный порядок въезда иностранных граждан, введение процедуры свободной таможенной зоны и т.д.) и предложения по потенциальным резидентам, в качестве которых рассматриваются предприятия высокотехнологичных отраслей (производства программного обеспечения, электроники, приборостроения, связи, фармацевтической промышленности и т.д.), а также компании, предоставляющие транспортные, логистические, туристические, гостиничные, финансовые услуги и др. Такие предприятия характеризуются высоким спросом на авиаперелеты и перевозки товаров и компонентов воздушным транспортом. Создание Специальной приаэропотовой зоны будет способствовать повышению конкурентоспособности и продвижению экспорта продукции и услуг местных компаний, созданию новых рабочих мест, росту пассажиро- и грузопотоков аэропорта «Пулково».

3. Разработка бизнес-плана создания логистического почтового центра в Санкт-Петербурге для обработки внутренних и международных почтовых отправлений (до 2020 г.), привлечение инвестора для реализации проекта (в период 2021-2030 гг.). Создание автоматизированного сортировочного центра обеспечит сокращение сроков прохождения почтовых отправлений. Реализация мероприятия по созданию логистического почтового центра в Санкт-Петербурге по консервативному варианту предусмотрена в 2025–2030 гг., по инновационному – до 2025 г.

4. Строительство грузового аэропорта «Усть-Луга» в Кингисеппском районе Ленинградской области в период 2021–2030 гг., который будет обеспечивать потребности развивающегося портово-промышленного кластера порта Усть-Луга в воздушных перевозках, оказывать услуги по доставке и обработке почтовых грузов, осуществлять обслуживание бизнес-авиации. На территории грузового аэропорта «Усть-Луга» 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.

5. Разработка Концепции развития грузового терминала аэропорта «Пулково» с целью увеличения объемов обработки авиагрузов и почты, включая определение стратегии развития грузовых авиационных маршрутов и 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, внедрение эффективной системы таможенных процедур в грузовом терминале аэропорта «Пулково».

Для решения задачи по развитию системы пассажирских авиасообщений предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) расширения маршрутной сети авиаперевозок из аэропорта «Пулково».
2. Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) развития трансферных перевозок за счет увеличения количества стыковочных рейсов для формирования авиационного хаба на базе аэропорта «Пулково».
3. Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) создания (привлечения) базовых пассажирских и грузовых авиаперевозчиков в аэропорт «Пулково», включая компании, выполняющие магистральные международные и внутренние перевозки, бюджетные авиакомпании (лоукостеры), а также компании, выполняющие чартерные (пассажирские и грузовые), региональные и местные перевозки.
4. Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) повышения эффективности управления активами аэропорта «Пулково» за счет снижения издержек, развития неавиационных видов деятельности, повышения качества аэропортовых услуг (сокращение времени прохождения регистрации, развитие сервиса для пассажиров и т.д.), применения систем мотивации персонала и др. Ключевые индикаторы эффективности аэропорта «Пулково» должны формироваться на базе бенчмаркинга – лучшей отраслевой практики с использованием показателей, отражающих эффективность управления активами российских и зарубежных аэропортов по основным направлениям коммерческой и эксплуатационной деятельности.
5. Реализация и совершенствование программы поддержки новых направлений (Мотивационной программы) в аэропорту «Пулково», предусматривающей предоставление скидок на аэропортовые тарифы и сборы.

Для обеспечения растущего спроса на пассажирские перевозки предусмотрено строительство линий скоростного внеуличного вида транспорта в аэропорт «Пулково».

Для решения задачи по стимулированию роста авиаперевозок в международном сообщении предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) введения двухсторонних соглашений для аэропорта «Пулково», что позволит нарастить международный трафик аэропорта и увеличить объем авиаперевозок пассажиров в международном сообщении.
2. Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) введения 72-х часового безвизового режима для зарубежных граждан, прибывающих в Санкт-Петербург на воздушном транспорте.

В рамках решения задачи по повышению уровня безопасности транспортной системы предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Строительство технологического здания и оснащение автоматизированной системой организации воздушного движения Санкт-Петербургского укрупненного центра ЕС ОрВД.
2. Строительство зданий и сооружений для размещения авиационного поисково-спасательного центра с координационным центром поиска и спасения в Санкт-Петербурге. Создание современного авиационного поисково-спасательного центра позволит повысить уровень охвата территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области поисково-

спасательным обеспечением полетов, сократить время поиска и спасения пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие в рамках реализации мероприятий по развитию единой системы поиска и спасения в Российской Федерации. Реализация мероприятия предусмотрена в период до 2020 г.

3. Обеспечение транспортной безопасности объектов аэропортовой инфраструктуры и транспортных средств за счет:

- проведения категорирования всех объектов аэропортовой инфраструктуры;
- проведения оценки уязвимости транспортных средств;
- оснащения аэропортов системами интеллектуального видеонаблюдения;
- оборудования аэропортов досмотровыми рентгеновскими установками для персонального досмотра пассажиров и др.

В рамках решения задачи по обеспечению эффективной деятельности специализированных аварийно-спасательных служб предусматривается реализация следующих мероприятий:

- строительство одной вертолетной посадочной площадки на территории Санкт-Петербурга в период до 2020 г. и четырех - в период 2021–2030 гг. в рамках консервативного варианта реализации Стратегии, и, соответственно, трех и шести посадочных площадок в рамках инновационного варианта Стратегии для обеспечения деятельности оперативных спасательных, медицинских и правоохранительных служб;

- строительство двух посадочных площадок для вертолетов на территории Ленинградской области в период до 2020 г. и двух - в период 2021–2030 гг. в рамках консервативного варианта реализации Стратегии, и, соответственно, четырех и семи посадочных площадок в рамках инновационного варианта Стратегии, что позволит обеспечить все муниципальные районы Ленинградской области вертолетными посадочными площадками.

В рамках решения задачи по обеспечению снижения негативного влияния всех видов транспорта на состояние окружающей среды предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Разработка и реализация ежегодного плана мероприятий аэропорта «Пулково» по снижению негативного влияния воздушного транспорта на состояние окружающей среды, предусматривающего:

- внедрение систем экологического менеджмента и управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на территории аэропорта «Пулково»;
- проведение мониторинга реализации мероприятий по созданию санитарно-защитной зоны и зоны санитарного разрыва аэропорта «Пулково»;
- применение современных технологий и способов сбора и утилизации мусора, противобоуденительной жидкости и прочих отходов на территории аэропорта «Пулково»;
- создание системы мониторинга выбросов парниковых газов воздушным транспортом в зоне тяготения аэропорта «Пулково».

В рамках решения задачи по развитию инфраструктуры инновационной деятельности в транспортном комплексе предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Создание научно-исследовательских и внедренческих центров на базе Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации.

В рамках решения задачи по сохранению и развитию кадрового потенциала от-

расли, совершенствованию отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Поставка тренажеров и приобретение воздушных судов для Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации.

2. Проведение мониторинга потребностей в подготовке и повышении квалификации кадров для гражданской авиации, разработка учебно-методических модулей образовательных программ с учетом передового российского и зарубежного опыта и разработок в сфере развития воздушного транспорта, создание центра оценки компетенции выпускников с участием работодателей, разработка программы по созданию авиационно-учебных центров для подготовки авиационного персонала.

Крупные инвестиционные проекты и мероприятия по развитию воздушного транспорта, включенные в консервативный и инновационный варианты Стратегии, приведены в Приложениях 4 и 5 (том 2).

7.6. Автомобильный транспорт

К приоритетным направлениям развития автомобильного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области относятся следующие:

- создание системы допуска грузовых автомобилей для работы на территории Санкт-Петербурга, ограниченной КАД, ведение мониторинга возрастных, весовых и экологических параметров грузовых автотранспортных средств, организация контроля за их движением по дорожной сети города;

- развитие парковочного пространства, строительство перехватывающих парковок и парковок для грузового автомобильного транспорта;

- развитие таксомоторных перевозок и организованных стоянок такси, отмеченных специальными знаками, во всех районах Санкт-Петербурга, у вокзалов и станций метрополитена, а также в городах Ленинградской области;

- создание системы предварительного электронного бронирования очереди для пересечения автотранспортными средствами государственной границы РФ, обустройство удобных зон ожидания возле МАПП, оборудованных необходимыми сервисами;

- внедрение процедуры электронного таможенного декларирования товаров и транспортных средств, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза автомобильным транспортом;

- обеспечение поэтапного перехода автомобильного транспорта на использование газомоторного топлива, создание сети АГНКС и КриоАЗС для заправки автотранспортных средств;

- повышение безопасности движения автотранспорта и транспортной безопасности на объектах автомобильного транспорта;

- снижение негативного влияния автомобильного транспорта на состояние окружающей среды;

- повышение уровня профессиональной подготовки специалистов для работы на автомобильном транспорте, развитие научного потенциала отрасли, стимулирование внедрения инноваций для повышения производительности и безопасности автомобильных перевозок.

Мероприятия, предусматривающие развитие автомобильного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, относятся к следующим целям и задачам Стратегии:

- формирование системы управления грузовой логистикой (в составе Цели 2);
- повышение привлекательности пассажирского транспорта общего пользования для населения (в составе Цели 3);
- развитие таксомоторных перевозок (в составе Цели 3);
- повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, за счет сокращения продолжительности оформления и государственного контроля на международных автомобильных пунктах пропуска (в составе Цели 4);
- обеспечение снижения негативного влияния всех видов транспорта на состояние окружающей среды (в составе Цели 5);
- развитие инфраструктуры инновационной деятельности в транспортном комплексе (в составе Цели 6);
- сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров (в составе Цели 6).

В рамках задачи по формированию системы управления грузовой логистикой предусматривается реализация следующих мероприятий:

- создание системы допуска грузовых автомобилей для работы на территории Санкт-Петербурга, ограниченной КАД, ведение мониторинга возрастных, весовых и экологических параметров грузовых автотранспортных средств, организация контроля за их движением по дорожной сети города;
- оснащение парка грузовых автомобилей, работающих на территории Санкт-Петербурга, навигационными системами ГЛОНАСС;
- строительство парковок для грузового автомобильного транспорта.

В настоящее время:

- в Российской Федерации принят ряд нормативно-правовых актов, определяющих требования к оснащению грузового автотранспорта навигационно-связным оборудованием и оборудованием контроля режимов труда и отдыха;
- в Санкт-Петербурге принят ряд нормативно-правовых актов, регулирующих и ограничивающих движение грузового автотранспорта на территории города.

В целях обеспечения контроля и проведения мониторинга движения грузового автотранспорта по территории Санкт-Петербурга потребуется создание автоматизированной навигационно-информационной системы, осуществляющей централизованный сбор телематической информации о движении транспортных средств, оснащенных оборудованием ГЛОНАСС. Данная система предназначена для автоматизации процессов контроля над соблюдением ограничений движения грузового автотранспорта на территории Санкт-Петербурга на основе данных GPS/ГЛОНАСС-треков его движения, в том числе:

- для формирования маршрутов движения грузовых автотранспортных средств с учетом пунктов погрузки/разгрузки;
- для контроля движения грузового автотранспорта по территории Санкт-Петербурга;
- для контроля движения грузового автотранспорта по участкам улично-дорожной сети, не входящим в грузовой каркас Санкт-Петербурга;

- для контроля межрейсовой стоянки грузового автотранспорта.

Внедрение данного мероприятия будет способствовать упорядочиванию движения грузового автотранспорта на территории Санкт-Петербурга и обеспечению контроля над соблюдением ограничений движения грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 12 тонн в границах КАД, позволит автоматизировать процесс выявления нарушений соблюдения ограничений движения грузового автотранспорта на территории города, приводящих к аннулированию пропусков, оформленных на указанные транспортные средства.

Для упорядочения парковки грузового автомобильного транспорта в Санкт-Петербурге предусматривается развитие системы автостоянок для грузового транспорта и применение административных мер для обеспечения хранения грузового автотранспорта на стоянках. В настоящее время в городе функционирует более 100 частных платных автостоянок грузового транспорта суммарной емкостью около 5000 маш.-мест. При этом расположение таких парковок не систематизировано, подавляющее большинство парковок находится в южных районах города. Бесплатное хранение грузового транспорта обеспечено на 10-ти небольших автостоянках вдоль КАД, средняя емкость которых составляет всего 18-20 маш.-мест. Суммарная емкость – 185 маш.-мест.

Для создания системы городских бесплатных грузовых автостоянок в городе ведется работа по изысканию подходящих участков и размещению автостоянок в различных районах города. В настоящее время одобрено строительство первых трех стоянок в северной части города (в Выборгском районе) на участках, приближенных к КАД. Суммарная емкость трех пилотных зон парковки составляет около 250 маш.-мест. В стадии оформления находятся ещё несколько участков, расположенных в Красносельском, Фрунзенском, Невском и Пушкинском районах на территориях, преимущественно приближенных к КАД. В Стратегии предусматривается создание 10 городских автостоянок для грузового автотранспорта суммарной емкостью 2500 маш.-мест. В качестве наиболее подходящих мест размещения автостоянок для грузового автотранспорта рассматриваются подъезды федеральных и региональных автодорог к КАД, на которых отмечается наиболее высокая интенсивность движения грузовых автомобилей.

В рамках задачи по повышению привлекательности пассажирского транспорта общего пользования для населения и стимулирования его использования вместо легковых автомобилей при поездках по городу предусматривается строительство перехватывающих парковок с увеличением их суммарной емкости до 7800 маш.-мест к 2030 г. за счет строительства перехватывающих парковок

Всего предлагается организация дополнительных девяти перехватывающих автопарковок к 2020 году (согласно программе развития ГКУ «Городской центр управления парковками Санкт-Петербурга») и ещё 19-и парковок на перспективу до 2030 года (с учетом темпов развития метрополитена).

Расширение системы перехватывающих парковок должно осуществляться с учетом планов развития систем городского и пригородного общественного транспорта и развития дорожной сети на въездах в Санкт-Петербург.

В первую очередь, необходимо обеспечить строительство перехватывающих парковок в транспортно-пересадочных узлах с высокой концентрацией пассажиропотоков, объединяющих остановки городского и пригородного пассажирского транспорта (метрополитен, трамвай, троллейбус, автобус, железнодорожные станции), а также у терминалов внешнего пас-

сажирского транспорта. В настоящее время определены следующие приоритетные ТПУ, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области: «Парнас», «Девяткино», «Пулково», «Купчино», «Площадь Ленина», «Всеволожск», «Ладожский вокзал», «Московский вокзал», «Витебский вокзал», «Балтийский вокзал», «Юго-Восточная», «Рыбацкое» и др.

Согласно схеме развития метрополитена, в перспективе планируется строительство ряда новых линий метрополитена, конечными станциями которых станут следующие станции, около которых целесообразно обустройство перехватывающих парковок: Пулково, «Шушары»

Развитие системы городских парковок на перспективу до 2030 года предполагает создание дополнительных парковочных пространств в объеме около 500 маш.-мест, что позволит иметь к 2030 году суммарно 2200 маш.-мест на городских парковках.

На рис. 7.5.1 представлена схема расположения действующих и перспективных городских парковок с круглосуточным режимом работы, перехватывающих парковок и зон платной парковки.

В рамках задачи по развитию таксомоторных перевозок предусматривается реализация следующих мероприятий:

- принятие Законов Санкт-Петербурга и Ленинградской области, регламентирующих работу таксомоторного транспорта;

- регулирование деятельности единых call-центров (Яндекс-такси, UBER и др.), предоставляющие информационные услуги по заказу такси, подписание с ними соответствующих соглашений с целью непредоставления заказов нелегальным перевозчикам, не имеющим разрешений на выполнение таксомоторных перевозок;

- разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по развитию системы стоянок такси, отмеченных специальными знаками, во всех районах Санкт-Петербурга, у вокзалов и станций метрополитена, а также в городах Ленинградской области.

В целях повышения конкурентоспособности международных транспортных коридоров, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, за счет сокращения продолжительности оформления и государственного контроля на международных автомобильных пунктах пропуска, предусматриваются следующие мероприятия:

- создание системы предварительного электронного бронирования очереди для пересечения автотранспортными средствами государственной границы РФ;

- обустройство удобных зон ожидания возле МАПП, оборудованных необходимыми сервисами;

- внедрение процедуры электронного таможенного декларирования товаров и транспортных средств, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза автомобильным транспортом.

На территории Ленинградской области находятся самые загруженные международные автомобильные пункты пропуска в Российской Федерации. Учитывая значительные пассажирские, грузовые и транспортные потоки, следующие через пограничные пункты пропуска в Ленинградской области (10 млн чел., 3,3 млн автотранспортных средств и 4,5 млн тонн грузов в 2015 г.), и существенные затраты времени на пересечение границы, остро стоит вопрос о сокращении продолжительности оформления и государственного контроля на международных автомобильных пунктах пропуска.

В качестве примера реализации таких проектов может быть рассмотрен опыт Эстонии и Калининградской области, где успешно работает система предварительного электронного бронирования очереди для пересечения государственной границы. Реализация таких проектов возможна на основе использования механизмов государственно-частного партнерства.

В рамках решения задачи по обеспечению снижения негативного влияния всех видов транспорта на состояние окружающей среды предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Разработка постановления Правительства Российской Федерации, устанавливающего срок эксплуатации транспортных средств для конкретных видов транспортной деятельности с определением порядка вывода из эксплуатации и обновления физически устаревших и отработавших нормативный срок службы транспортных средств, не обеспечивающих необходимую эксплуатационную надежность.

В настоящее время в Санкт-Петербурге насчитывается 643,6 тыс. автотранспортных средств, с года выпуска которых прошло свыше 10 лет (32% от общего количества зарегистрированных в городе легковых и грузовых автомобилей и автобусов), а в Ленинградской области – 358,9 тыс. ед. (49% от общего количества зарегистрированных в области автотранспортных средств). Эксплуатация амортизированного подвижного состава вызывает повышенные риски возникновения ДТП, оказывает негативное влияние на здоровье населения и на состояние окружающей среды. Для стимулирования владельцев автотранспортных средств к замене амортизированных автомобилей на новые, помимо различных мер по обмену и утилизации старой техники с последующей покупкой новых автотранспортных средств, предусматривающих компенсации за переработку и систему "трейд-ин", необходимо принять постановление Правительства РФ, устанавливающего срок эксплуатации транспортных средств с определением порядка вывода из эксплуатации и обновления физически устаревших и отработавших нормативный срок службы транспортных средств, не обеспечивающих необходимую эксплуатационную надежность.

2. Обеспечение поэтапного перехода автомобильного транспорта на использование компримированного природного газа (КПГ) и сжиженного природного газа (СПГ) в качестве газомоторного топлива, и создание сети АГНКС и КриоАЗС для заправки автотранспортных средств.

Использование природного газа в качестве моторного топлива позволяет:

- уменьшить себестоимость перевозок на 15-25% за счет меньшей цены газомоторного топлива;
- снизить выбросы токсичных веществ в окружающую среду (оксида углерода – в 2,5 раза, оксида азота – в 2 раза, углеводородов – в 3 раза, задымленности – в 9 раз);
- повысить ресурс двигателей и срок эксплуатации транспортных средств и техники специального назначения в 1,3-1,5 раза.

Поэтому задача перехода на газомоторное топливо относится к числу приоритетных для автомобильного транспорта.

В 2015 г. в Санкт-Петербурге было зарегистрировано 4532 автотранспортных средств, имеющих возможность использования компримированного природного газа в качестве моторного топлива, в Ленинградской области – 968 ед.

ООО «Газпром газомоторное топливо» заключило соглашения с Правительством Санкт-Петербурга и с Правительством Ленинградской области о расширении использования природного газа в качестве моторного топлива.

Санкт-Петербург и Ленинградская область включены в Перечень пилотных проектов по использованию природного газа в качестве моторного топлива, разработанный в соответствии с утвержденным Заместителем Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковичем Комплексным планом мероприятий по расширению использования природного газа в качестве моторного топлива.

Для стимулирования перехода автотранспорта на использование газомоторного топлива ООО «Газпром газомоторное топливо» разработан проект строительства 25 автомобильных газонаполнительных компрессорных станций в Санкт-Петербурге до конца 2018 года. В 2016 году запланировано строительство и ввод в эксплуатацию одной АГНКС, в 2017 году – 9 АГНКС и в 2018 году – 15 АГНКС. Объем инвестиций в проект составляет 5 млрд. рублей. Правительством Санкт-Петербурга принято постановление от 22.09.2015 № 829 о признании инвестиционного проекта «Строительство сети автомобильных газонаполнительных компрессорных станций» стратегическим инвестиционным проектом города. Проект позволит перевести часть автомобильного транспорта на более экологичный и экономичный вид топлива – сжатый природный газ. Благодаря этому улучшится экологическая обстановка в городе, повысится энергетическая эффективность пассажирского транспорта, снизятся эксплуатационные расходы транспортных организаций. До 2023 года экономия в автотранспортном комплексе Санкт-Петербурга за счет замены дизельного топлива и бензина на природный газ при сохранении существующего соотношения цен прогнозируется на уровне 9 миллиардов рублей.

В соответствии с Законом Санкт-Петербурга о транспортном налоге от уплаты налога освобождаются организации и индивидуальные предприниматели в отношении транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива.

Планами ООО «Газпром газомоторное топливо» предусматривается строительство 13 АГНКС на территории Ленинградской области до конца 2018 года.

В России ПАО «КАМАЗ» выпустил первую партию грузовых автомобилей, работающих на СПГ. К преимуществам использования сжиженного природного газа (СПГ) по сравнению с компримированным природным газом в качестве моторного топлива (КПГ) относятся следующие:

- запас хода для транспортного средства, работающего на СПГ, в 2-3 раза выше, чем для КПГ. Это обусловлено вдвое большей по сравнению с КПГ степенью сжатия. В связи с этим переход на СПГ наиболее важен для автотранспорта, имеющего высокий среднесуточный пробег и осуществляющего перевозки на дальние расстояния (грузовые автомобили общей массой свыше 12 тонн, междугородные автобусы);

- большая степень сжатия СПГ позволяет уменьшить общую массу газобаллонного оборудования (ГБО), так как для эквивалентного количества СПГ требуются баллоны, меньшие по объему в 1,5-2 раза и по массе в 3-4 раза по сравнению баллонами для КПГ. Таким образом, ГБО для СПГ в меньшей степени влияет на снижение грузоподъемности АТС;

- при широкомасштабном производстве удельные капиталовложения в производство СПГ на 25-30% ниже, себестоимость в расчете на 1000 м³ ниже на 20-40%, приведенные затраты на производство, доставку, распределение ниже на 10-30% по сравнению с КПГ, что в итоге позволяет снизить конечную стоимость СПГ по сравнению с эквивалентным объемом КПГ.

Цена СПГ будет составлять около 50% от цены дизельного топлива при одинаковых нормах расхода, что позволит существенно снизить себестоимость перевозок.

Учитывая преимущества использования сжиженного природного газа (СПГ) в качестве моторного топлива, в России планируется организация массового производства автотранспортных средств, работающих на СПГ, создание сети КриоАЗС на федеральных автомобильных дорогах по направлениям международных транспортных коридоров, где концентрируются наиболее мощные потоки автотранспорта.

Учитывая то, что на территории Ленинградской области планируется строительство заводов по производству СПГ, целесообразно предусмотреть поэтапный перевод грузового автотранспорта, обеспечивающего межрегиональные и международные перевозки, на использование СПГ.

3. Разработка и реализация ежегодного плана мероприятий по снижению негативного влияния автомобильного транспорта на состояние окружающей среды, предусматривающего:

- внедрение систем экологического менеджмента и управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности в автотранспортных предприятиях;

- применение современных технологий и способов сбора и утилизации отходов в автотранспортных предприятиях;

- создание системы мониторинга загрязнения окружающей среды в автотранспортных предприятиях.

В рамках решения задачи по развитию инфраструктуры инновационной деятельности в транспортном комплексе предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Создание научно-исследовательских и внедренческих центров на базе Санкт-Петербургских университетов, осуществляющих подготовку специалистов в области автотранспорта.

В рамках решения задачи по сохранению и развитию кадрового потенциала отрасли, совершенствованию отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Проведение мониторинга потребностей в подготовке и повышении квалификации кадров для автомобильного транспорта, разработка учебно-методических модулей образовательных программ с учетом передового российского и зарубежного опыта и разработок в сфере развития автомобильного транспорта, создание центра оценки компетенции выпускников с участием работодателей.

Крупные инвестиционные проекты и мероприятия по развитию автомобильного транспорта, включенные в консервативный и инновационный варианты Стратегии, приведены в Приложениях 4 и 5 (том 2).

7.7. Городской и пригородный пассажирский транспорт

К приоритетным направлениям развития городского и пригородного пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области относятся следующие:

- ускорение темпов развития скоростных внеуличных видов пассажирского транспорта (метрополитена и легкорельсового пассажирского транспорта);
- развитие трамвайной и троллейбусной сети, оптимизация маршрутной сети автобусного транспорта;
- обновление парка подвижного состава всех видов пассажирского транспорта, оснащение его современными информационно-коммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС;
- модернизация и техническое переоснащение материально-технической базы пассажирского транспорта;
- обеспечение доступности транспортных услуг и объектов транспортной инфраструктуры для инвалидов и других маломобильных групп населения;
- организация оплаты проезда едиными электронными билетами на всех видах пассажирского транспорта общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;
- организация приоритетного движения городского и пригородного наземного пассажирского транспорта по дорожной сети за счет создания выделенных полос и обеспечения приоритетного проезда подвижного состава через перекрёстки с помощью средств светофорного регулирования;
- комплексная информатизация транспортной системы на основе использования современных телекоммуникационных и навигационных систем, оснащение остановок городского пассажирского транспорта электронными табло для информирования о времени прибытия транспортных средств;
- строительство новых автобусных вокзалов и станций;
- строительство транспортно-пересадочных узлов;
- повышение уровня безопасности городского и пригородного пассажирского транспорта и транспортной безопасности на его объектах;
- снижение негативного влияния городского и пригородного пассажирского транспорта на состояние окружающей среды;
- повышение уровня профессиональной подготовки специалистов для работы на городском и пригородном пассажирском транспорте, развитие научного потенциала отрасли, стимулирование внедрения инноваций для повышения качества транспортных услуг и снижения их себестоимости.

Мероприятия, предусматривающие развитие городского и пригородного пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, относятся к следующим целям и задачам Стратегии:

- приоритетное развитие скоростных внеуличных видов пассажирского транспорта общего пользования (в составе Цели 3);
- развитие наземных видов пассажирского транспорта общего пользования (в составе Цели 3);
- повышение привлекательности пассажирского транспорта общего пользования (в составе Цели 3);
- развитие мультимодальных пассажирских перевозок и транспортной инфраструктуры для их обслуживания (в составе Цели 3);
- повышение уровня безопасности транспортной системы (в составе Цели 5);
- обеспечение снижения негативного влияния всех видов транспорта на состояние окружающей среды (в составе Цели 5);

- развитие инфраструктуры инновационной деятельности в транспортном комплексе (в составе Цели 6);

- сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров (в составе Цели 6).

Для решения задачи приоритетного развития скоростных внеуличных видов пассажирского транспорта общего пользования предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Строительство новых линий, депо и станций метрополитена:

- строительство второй очереди Фрунзенского радиуса от станции «Международная» до станции «Южная» («Шушары»), электродепо «Южное» до 2020 года;

- строительство участка Невско-Василеостровской линии от станции «Приморская» до станции «Улица Савушкина», включая станцию «Новокрестовская» и «Беговая» в рамках программы подготовки к Чемпионату мира по футболу в 2018 году;

- строительство участка Лахтинско-Правобережной линии от станции «Спасская» до станции «Большой проспект» до 2020 года;

- участка Кировско-Выборгской линии от станции метрополитена «Проспект Ветеранов» до станции метрополитена «Пулково» до 2030 года;

- строительства участка Лахтинско-Правобережной линии от станции «Большой проспект» до станции «Новокрестовская» до 2030 года;

- строительства участка Невско-Василеостровской линии от станции «Улица Савушкина» («Беговая») до станции «Зоопарк» до 2030 года;

- строительства Фрунзенско-Приморской линии от станции «Комендантский проспект» до пересадочного узла «Шуваловский проспект» - «Зоопарк» до 2030 года;

- строительства Красносельско-Калининской линии, от станции «Казаковская» до станции «Обводный Канал-2» («Каретная») с электродепо «Красносельское» до 2030 года;

- строительства участка Красносельско-Калининской линии от станции «Обводный Канал-2» («Каретная») до станции «Ручьи» и электродепо «Ручьи» до 2030 года;

- строительства Лахтинско-Правобережной линии от станции «Улица Дыбенко» до станции «Юго-Восточная» до 2030 года;

- строительства участка кольцевой линии метрополитена от станции «Лесная» до станции «Большой проспект» до 2030 года.

Суммарная протяженность линий метрополитена к 2020 году возрастет на 14,5 км и составит 128 км. Количество станций метрополитена увеличится на 7 ед. и составит 74 ед. К 2030 году при консервативном варианте суммарная протяженность линий метрополитена возрастет на 31,3 км и составит 159,3 км; суммарное количество станций метрополитена составит 83 ед. К 2030 году при инновационном варианте суммарная протяженность линий метрополитена возрастет на 54,6 км и составит 182,6 км; количество станций увеличится до 91 ед.

2. Обновление парка вагонов метрополитена подвижным составом с высокими показателями энергоэффективности (закупка шестивагонных составов метро с асинхронным тяговым приводом).

3. Строительство линий легкорельсового пассажирского транспорта (ЛРТ):

- строительство линии ЛРТ от аэропорта «Пулково» до станции метро «Купчино» до 2020 г.;

- строительство линии ЛРТ от перспективной станции метрополитена «Южное» до города Колпино до 2030 г.;

- строительство линии ЛРТ от микрорайона «Балтийская жемчужина» до станции «Кировский завод» («Путиловская») до 2030 г.

- строительство линии ЛРТ от Всеволожска до подключения к существующей трамвайной сети до 2020 года.

Для решения задач развития наземных видов пассажирского транспорта общего пользования предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Реализация концессионного проекта «Создание, реконструкция и эксплуатация трамвайной сети в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга».

2. Строительство новой трамвайной линии в составе проекта по сооружению нового Большого Смоленского моста через реку Неву в створе ул. Коллонтай и Большого Смоленского пр.

3. Развитие троллейбусной сети за счет использования подвижного состава, работающего на автономном ходу на территории Васильевского острова.

4. Обновление парка подвижного состава всех видов наземного пассажирского транспорта, оснащение его современными информационно-коммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС.

5. Модернизация и техническое переоснащение материально-технической базы пассажирского транспорта.

6. Обеспечение доступности транспортных услуг и объектов транспортной инфраструктуры для инвалидов и других маломобильных групп населения.

Данное мероприятие предусматривает:

- закупку низкопольного подвижного состава городского и пригородного пассажирского транспорта, оборудованного техническими средствами системы «Говорящий город», что позволит обеспечить безопасную и уверенную посадку в транспортные средства общего пользования инвалидов по зрению и инвалидов – колясочников;

- оснащение остановок городского и пригородного пассажирского транспорта остановочными площадками, доступными для инвалидов всех категорий и обеспечивающими возможность беспрепятственной посадки инвалидов-колясочников в низкопольный транспорт;

- оборудование остановок городского и пригородного пассажирского транспорта следующими техническими средствами:

- *электронными табло отображения времени прибытия маршрутных транспортных средств на остановку;*

- *радиоинформаторами остановочными широкоэцевательными с беспроводным доступом в Интернет, обеспечивающими по запросу звуковое дублирование по радио или широкоэцевательному каналу информации о времени прибытия маршрутных транспортных средств на остановку;*

- *типовыми наземными контрастно-тактильными указателями в зоне посадки в общественный транспорт, а также вдоль стенок остановочного павильона;*

- оборудование регулируемых пешеходных переходов, прилегающих к остановкам общественного транспорта, табло обратного отсчета времени с анимацией, встроенным программируемым устройством голосового и звукового сопровождения зеленого сигнала пешеходного светофора, с сигналом ориентации и интерактивным взаимодействием с абонент-

скими устройствами системы информирования и ориентирования инвалидов по зрению и других маломобильных групп населения;

- оборудование наземных павильонов станций метрополитена средствами радиоинформирования системы «Говорящий город», типовыми наземными и напольными контрастно-тактильными указателями, а также настенными тактильными средствами информирования (тактильные знаки, указатели, таблички и т.д.);

- оборудование железнодорожных вокзалов и автовокзалов средствами радиоинформирования (входные/выходные группы, кассы, туалеты, медицинские пункты и пункты оказания помощи инвалидам), типовыми наземными и напольными контрастно-тактильными указателями, а также настенными тактильными средствами информирования;

- оборудование железнодорожных платформ и перронов вокзалов, железнодорожных станций, находящихся в черте города, типовыми наземными контрастно-тактильными указателями вдоль рабочих краев платформ, тактильными средствами информирования (тактильные знаки, указатели, таблички и т.д.).

Для решения задач повышения привлекательности пассажирского транспорта общего пользования предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Оптимизация маршрутной сети Санкт-Петербурга и Ленинградской области, включая комплексные исследования пассажирских корреспонденций на всех видах городского и пригородного пассажирского транспорта. Реализация данного мероприятия позволит оптимизировать типы и количество транспортных средств, работающих на городских и пригородных маршрутах, и определить потребность в закупках нового подвижного состава.

2. Оснащение остановок наземного городского пассажирского транспорта общего пользования электронными табло для информирования пассажиров о прогнозируемом времени прибытия транспортных средств.

3. Организация оплаты проезда едиными электронными билетами на всех видах пассажирского транспорта общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

4. Организация выделенных полос для движения наземного пассажирского транспорта, включая участки обособления существующих трамвайных путей.

Реализация данного мероприятия включает:

- **организацию выделенных полос для движения автобусов на следующих улицах Санкт-Петербурга:**

- Невский пр. от наб.р. Мойки до пл. Александра Невского;
- пр. Ветеранов от Сосновой Поляны до Дачного пр.;
- Ленинский проспект от пр. Героев до пр. Народного ополчения;
- пр. Славы, ул. Типанова и др.

- **организацию выделенных полос для движения автобусов и трамваев на следующих улицах Санкт-Петербурга:**

- Старо-Петергофский пр. от пл. Стачек до наб.р. Фонтанки;
- Большая Пороховская ул. от Среднеохтинского пр. до Ириновского пр.;
- Мост Александра Невского, Заневский пр., пр. Косыгина от Заневского пр. до пр.

Наставников;

- Расстанная ул. от Лиговского пр. до Камчатской ул. и др.

- **реконструкции УДС с целью повышения скорости и регулярности движения трамваев:**

- на Расстанной ул. от Лиговского пр. до Днепропетровской ул.;
- на Благодатной ул. от Московского пр. до Витебского пр.;
- на Новочеркасском пр. от Заневского пр. до Красногвардейской пл.;
- на Кондратьевском пр. от ул. Жукова до Арсенальной ул. и др.

5. Организация приоритетного проезда наземного пассажирского транспорта через перекрёстки с помощью средств светофорного регулирования.

6. Создание комплексной информационной системы управления и контроля за предоставлением услуг пассажирского транспорта общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

Для повышения привлекательности пассажирского транспорта для населения с целью снижения численности поездок на легковых автомобилях предусматривается разработка соответствующего Плана мероприятий (дорожной карты).

В рамках решения задачи по развитию мультимодальных пассажирских перевозок и транспортной инфраструктуры для их обслуживания предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Проектирование и строительство автобусных вокзалов у станций метрополитена «Парнас» и «Купчино» в Санкт-Петербурге, а также новых автобусных вокзалов в Ленинградской области.

2. Проектирование и строительство автобусных станций на территории Ленинградской области в городах Волхов, Кингисепп, Сланцы, Сосновый Бор, Кировск, Волосово и Лоддейное Поле.

3. Проектирование и строительство транспортно-пересадочных узлов до 2020 года: «Девяткино», «Пулковое», «Купчино» и «Парнас», «Рыбацкое».

4. Проектирование и строительство транспортно-пересадочных узлов на период 2021-2030 гг.: «Удельная», «Площадь Ленина», «Ладожский вокзал», «Всеволожск», «Московский вокзал», «Витебский вокзал», «Балтийский вокзал», «Юго-Восточное», «Московская», «Шушары».

5. Выбор приоритетных транспортно-пересадочных узлов основан на анализе существующих и прогнозе перспективных пассажиропотоков на станциях пересадки с железнодорожного транспорта на городской и пригородный транспорт общего пользования (метрополитен, трамвай, троллейбус, автобус). Предлагаемые места строительства транспортно-пересадочных узлов характеризуются наиболее мощными пассажиропотоками в местах пересадки железнодорожного и других видов транспорта общего пользования.

6. Создание механизмов по привлечению частных инвестиций на основе механизмов ГЧП для строительства транспортно-пересадочных узлов.

7. Создание удобной системы информирования о режиме, графике и пути следования маршрутов пассажирского транспорта в транспортно-пересадочном узле на основе использования современных телекоммуникационных и навигационных систем.

8. Обеспечение доступности транспортно-пересадочных узлов для инвалидов и других маломобильных групп населения.

В рамках решения задачи по повышению уровня безопасности транспортной системы предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств за счет:

- проведения категорирования всех объектов транспортной инфраструктуры городского и пригородного транспорта общего пользования;
- проведения оценки уязвимости транспортных средств;
- разработка рабочей документации на оснащение системой интеллектуального видеонаблюдения;
- оснащение постов управления транспортной безопасности на всех видах пассажирского транспорта системами обеспечения транспортной безопасности, интегрированных с существующими инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности;
- оснащения станций, вокзалов, транспортно-пересадочных узлов системами интеллектуального видеонаблюдения;
- оборудования вокзалов и станций метрополитена досмотровыми рентгеновскими установками для персонального досмотра пассажиров, установка стационарных металлодетекторов во входных зонах вестибюлей станций метрополитена для обеспечения непрерывного сплошного досмотра пассажиропотока на металл и др.

В рамках решения задачи по обеспечению снижения негативного влияния всех видов транспорта на состояние окружающей среды предусматривается реализация следующих мероприятий:

- 1. Закупка подвижного состава всех видов пассажирского транспорта с улучшенными технико-экономическими характеристиками.**
- 2. Разработка пилотного проекта по обслуживанию жилых микрорайонов города маршрутами электротранспорта, работающего на автономном ходу.**
- 3. Создание механизмов по стимулированию перевозчиков к закупке подвижного состава, работающих на альтернативных видах топлива.**
- 4. Реализация комплексной программы, предусматривающей перевод автобусного транспорта на использование компримированного природного газа и строительство сети АГНКС на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области с целью снижения транспортных издержек, повышения эффективности перевозок и уменьшения негативного влияния транспорта на состояние окружающей среды. Реализация проекта строительства автобусного парка в производственной зоне «Каменка» для обслуживания 400 автобусов, использующих компримированный природный газ в качестве моторного топлива.**

5. Разработка и реализация ежегодного плана мероприятий по снижению негативного влияния городского и пригородного пассажирского транспорта на состояние окружающей среды, предусматривающего:

- внедрение систем экологического менеджмента и управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на территории транспортных предприятий;
- применение современных технологий и способов сбора и утилизации отходов на территории транспортных предприятий;
- создание системы мониторинга загрязнения окружающей среды от городского и пригородного транспорта.

В рамках решения задачи по развитию инфраструктуры инновационной деятельности в транспортном комплексе предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Создание научно-исследовательских и внедренческих центров в сфере развития городского и пригородного пассажирского транспорта на базе ВУЗов Санкт-Петербурга.

В рамках решения задачи по сохранению и развитию кадрового потенциала отрасли, совершенствованию отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Проведение мониторинга потребностей в подготовке и повышении квалификации кадров для городского и пригородного пассажирского транспорта, разработка учебно-методических модулей образовательных программ с учетом передового российского и зарубежного опыта и разработок в сфере развития городского и пригородного пассажирского транспорта, создание центра оценки компетенции выпускников с участием работодателей.

Крупные инвестиционные проекты и мероприятия по развитию городского и пригородного пассажирского транспорта, включенные в консервативный и инновационный варианты Стратегии, приведены в Приложениях 4 и 5 (том 2).

7.8. Автомобильные дороги общего пользования федерального и регионального значения

К приоритетным направлениям развития сети автомобильных дорог общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области относятся следующие:

- развитие системы автомагистралей и скоростных автомобильных дорог;
- развитие сети автомобильных дорог, обеспечивающих международные и межрегиональные связи;
- создание второго автодорожного обхода Санкт-Петербурга;
- развитие автомобильных дорог на подходах к крупным пассажирообразующим транспортным узлам, а также формирующих грузовой каркас и обеспечивающих подъезды к мощным грузообразующим объектам;
- развитие автомобильных дорог, обеспечивающих улучшение транспортной доступности периферийных районов Санкт-Петербурга и соседних районов Ленинградской области;
- строительство обходов крупных населенных пунктов Ленинградской области;
- строительство путепроводов в местах пересечения автомобильных и железных дорог;
- строительство и реконструкция мостовых переходов, развязок и пешеходных переходов в разных уровнях;
- формирование устойчивых транспортных связей с населенными пунктами, не имеющими постоянной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;
- повышение уровня организации и безопасности дорожного движения;
- повышение эффективности дорожного хозяйства;
- обеспечение сохранности автомобильных дорог;
- обеспечение транспортной безопасности искусственных сооружений на автомобильных дорогах общего пользования;
- снижение негативного влияния дорожного хозяйства на состояние окружающей среды;

- повышение уровня профессиональной подготовки специалистов для работы в дорожном хозяйстве, развитие научного потенциала отрасли, стимулирование внедрения инноваций для роста эффективности и улучшения качества выполнения дорожных работ.

Мероприятия, предусматривающие развитие сети автомобильных дорог общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, относятся к следующим целям и задачам Стратегии:

- создание инфраструктуры скоростного и высокоскоростного движения (в составе Цели 1);
- сбалансированное развитие инфраструктуры всех видов транспорта (в составе Цели 1);
- ликвидация разрывов и «узких мест» транспортной сети (в составе Цели 1);
- повышение эффективности дорожного хозяйства (в составе цели 1);
- обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования регионального значения (в составе цели 1);
- повышение уровня безопасности транспортной системы (в составе Цели 5);
- развитие инфраструктуры инновационной деятельности в транспортном комплексе (в составе Цели 6);
- сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров (в составе Цели 6).

В рамках задачи по созданию инфраструктуры скоростного и высокоскоростного движения предусматривается реализация мероприятия по следующим основным направлениям:

1. Развитие системы автомагистралей и скоростных автомобильных дорог, в том числе:

- завершение строительства скоростной платной автомобильной дороги М-11 Москва – Петербург;
- строительство широтной скоростной магистрали с мостом через Неву в створе Фаянсовой и Зольной улиц до магистрали Р-21 «Кола» (реализация проекта предусматривается на принципах ГЧП);
- формирование магистрали непрерывного движения по Пискаревскому пр.;
- формирование магистрали непрерывного движения по Глухоозерскому ш.;
- формирование транспортной магистрали от пр.Стачек до пр.Энергетиков с мостом через р.Неву в створе Б.Смоленского пр. - ул.Коллонтай;
- формирование Южной широтной магистрали;
- формирование магистрали непрерывного движения по левому берегу р. Невы от моста Александра Невского до Володарского моста;
- строительство магистрали N 7 от Арсенальной наб. до Выборгского ш. с мостом через р. Неву;
- строительство перспективной магистрали Новосаратовка-Волхонское ш.

В рамках задачи по сбалансированному развитию инфраструктуры всех видов транспорта предусматривается взаимоувязанное развитие сети автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального и межмуниципального значения. Для этого выполняются мероприятия по следующим основным направлениям:

1. Развитие сети автомобильных дорог общего пользования, а именно:

1.1. Создание второго автодорожного обхода Санкт-Петербурга, в рамках которо-

го выполняются следующие мероприятия:

- реконструкция автомобильной дороги А-120 «Санкт-Петербургское южное полукольцо» Кировск - Мга - Гатчина - Большая Ижора;
- реконструкция автомобильной дороги регионального значения «Магистральная»;
- строительство второго восточного обхода Санкт-Петербурга (реализация проекта предусматривается на принципах ГЧП).

1.2. Развитие сети автомобильных дорог, обеспечивающих международные и межрегиональные связи, в рамках которого выполняются следующие мероприятия:

- строительство и реконструкция участков автомобильных дорог федерального значения:

- М-10 «Россия» Москва - Тверь - Великий Новгород - Санкт-Петербург;
- Р-21 «Кола» Санкт-Петербург - Петрозаводск - Мурманск - Печенга - граница с Королевством Норвегия;
- А-180 «Нарва» Санкт-Петербург - граница с Эстонской Республикой;
- А-181 «Скандинавия» Санкт-Петербург - Выборг - граница с Финляндской Республикой и др.

- строительство и реконструкция участков прочих автомобильных дорог:

- реконструкция автомобильной дороги Лодейное Поле – Вытегра;
- строительство автомобильной дороги Подпорожье - Токари с продолжением на Петрозаводск;
- строительство автомобильной дороги «Подъезд к МТП Усть-Луга – Кириши – Тихвин».

1.3. Развитие сети автомобильных дорог на подходах к крупным пассажирообразующим транспортным узлам, а также формирующих грузовой каркас и обеспечивающих подъезды к мощным грузообразующим объектам, в рамках которого выполняются следующие мероприятия:

на территории Санкт-Петербурга:

- мероприятия по совершенствованию сети автомобильных дорог города на подходах к аэропорту «Пулково»;
- мероприятия по развитию и совершенствованию УДС города на подходах к Ладожскому вокзалу;
- строительство подъездных автомобильных дорог к промышленной зоне "Шушары";
- строительство Астрономической ул. от Гостилицкого ш. до КАД с реконструкцией транспортной развязки;
- строительство транспортной развязки с ЗСД с подключением к Шкиперскому протоку и Морской набережной и др.;

на территории Ленинградской области:

- строительство и реконструкция автомобильной дороги Псков – Гдов – Сланцы – Кингисепп – Краколье;
- реконструкция автомобильной дороги Зеленогорск – Приморск – Выборг;
- строительство автомобильной дороги Кириши – Рябово;
- формирование транспортного подхода для путей эвакуации при возникновении чрезвычайных ситуаций на ЛАЭС (строительство автомобильной дороги КАД – Сосновый Бор);
- строительство подъездов к промышленным паркам «Пикалево», «Куйвози», «Мариенбург», «Южные ворота», «Сланцы», «Светогорский» и «Усть-Лужский» и др.

1.4. Развитие сети автомобильных дорог, обеспечивающих связи между районами в границах субъектов Российской Федерации, в рамках которого выполняются следующие мероприятия:

1.4.1. Мероприятия по повышению транспортной доступности периферийных районов города Санкт-Петербурга:

- строительство продолжения Софийской улицы до Московского ш. с подключением промзоны "Металлострой";
- строительство магистрали м-32 на участке от м-49 до Приморского шоссе со строительством путепроводной развязки через ж/д пути Сестрорецкого направления с подключением к Приморскому шоссе;
- реконструкция Петербургского шоссе от Пулковского шоссе до Детскосельского бульвара с путепроводом через ж.д. пути Балтийского направления Октябрьской ж.д.
- строительство пр. Народного Ополчения от ул. Летчика Пилютова до Гостилицкого шоссе;
- строительство продолжения пр. Ветеранов и ряд других мероприятий.

1.4.2. Мероприятия по повышению транспортной доступности территорий Ленинградской области, входящих в агломерацию г. Санкт-Петербурга:

- строительство автомобильной дороги нового выхода из Санкт-Петербурга от КАД в обход населенных пунктов Мурино и Новое Девяткино с выходом на существующую автомобильную дорогу «Санкт-Петербург - Матокса»;
- реконструкция Ропшинского ш. на участке от Санкт-Петербургского ш. до административной границы Санкт-Петербурга и реконструкция автомобильной дороги Ропша-Марьино на участке от границы Санкт-Петербурга до КАД;
- строительство подъезда к г. Всеволожску;
- реконструкция Выборгского ш., строительство транспортной развязки на пересечении Выборгского ш. с Приозерским ш. и Горским ш. в Осиновой Роще и реконструкция автомобильной дороги Парголово – Огоньки (км 27+700 - км 44+201);
- реконструкция Ленинградской ул. и железнодорожного переезда в створе ул. Дыбенко;
- формирование автодорожного маршрута «Янино - Всеволожск - Новое Девяткино - Мурино - Бугры» и ряд других мероприятий.

1.4.3. Строительство обходов крупных населенных пунктов, в том числе:

- строительство автодорожного обхода г. Сертолово;
- строительство автодорожного обхода г. Гатчина (Орловский обход);
- строительство автодорожного обхода г. Сосновый Бор от автомобильной дороги «Волосово – Гомонтово – Копорье – Керново» (Волосово – Гомонтово – Копорье – Сосновый Бор) до автомобильной дороги «Санкт-Петербург – Ручьи»;
- строительство автодорожного обхода г. Всеволожск на участке автомобильной дороги Санкт-Петербург – Морье до примыкания к автомобильной дороге А-120 "Магистральная";
- строительство автодорожного обхода г. Кингисепп от автодороги "Нарва" до автодороги Псков – Гдов – Сланцы – Кингисепп – Краколье и др.

1.4.4. Мероприятия по повышению пропускной способности сети автомобильных дорог Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в том числе:

на территории Санкт-Петербурга:

- реконструкция пр. Наставников;

- реконструкция пр. Косыгина;
- реконструкция пл. Мужества;
- реконструкция Светлановской пл.;
- реконструкция Песочной наб., строительство и реконструкция наб. Адмирала Лазарева с выходом на Леонтьевский мыс и Васильевский о-в;
- строительство наб.Макарова от Адмиралтейского проезда до ЗСД и реконструкция существующего участка со строительством моста через р. Смоленку;
- строительство моста через р. Неву в районе о. Серный;
- строительство продолжения Лиговского пр. от Московского пр. до ул. М. Говорова;
- строительство набережной левого берега р. М. Невки от Мало-Петровского моста до Кантемировского моста со строительством тоннеля благоустройством прилегающей территории и ряд других мероприятий.

на территории Ленинградской области:

- реконструкция автомобильной дороги Красное Село - Гатчина - Павловск;
- реконструкция автомобильной дороги «Подъезд к г. Гатчина-1»;
- реконструкция автомобильной дороги Петродворец – Кейкино;
- реконструкция автомобильной дороги "Санкт-Петербург – завод имени Свердлова - Всеволожск" и ряд других мероприятий.

В рамках задачи по ликвидации разрывов и «узких мест» транспортной сети предусматривается выполнение мероприятий по следующим основным направлениям:

1. Строительство путепроводов в местах пересечения автомобильных и железных дорог, в том числе:

на территории Санкт-Петербурга:

- строительство путепровода через железнодорожные пути на ул. Грибакиных (железнодорожная станция Обухово);
- строительство путепровода через железнодорожные пути на Советской ул.;
- строительство путепровода через железнодорожные пути на Новом ш.;
- строительство путепровода через железнодорожные пути на Сестрорецком ш. вблизи ж.д ст. Белоостров и пр.

на территории Ленинградской области:

- строительство путепровода в месте пересечения железнодорожных путей и автомобильной дороги общего пользования «Подъезд к г. Гатчина - 2»;
- строительство путепровода на железнодорожной станции Любань на а/д Павлово – Мга – Шапки – Любань – Оредеж – Луга;
- строительство путепровода на пути железнодорожного участка Роцино – Каннельярви, в районе станции Каннельярви (75 км) на автомобильной дороге Голубые Озера – Поляны (км 10);
- строительство путепровода в промзоне Лазаревка через железную дорогу Санкт-Петербург – Бусловская в городе Выборг Ленинградской области;
- строительство путепровода на перегоне Фрезерный – Гатчина – Товарная-Балтийская (3 км) на автомобильной дороге Гатчина – Куровицы (км 2);
- строительство путепровода на перегоне «Возрождение – ост. п. 21 км» (Выборг - Каменногорск - Хийтола) на автомобильной дороге «Комсомольское - Приозерск» (км 24);
- строительство путепровода на перегоне «Пальцево - Гвардейское» (Выборг - Камен-

- ногорск - Хийтола) на автомобильной дороге «Зверево - Малиновка» (км 41);
- строительство путепровода на пути железнодорожного участка Выборг-Каменногорск - Хийтола (в районе ост. п. 2 км) на а/д «Выборг-Смирново» (км 1);
 - строительство транспортной развязки на пересечении автомобильной дороги «Санкт-Петербург – з-д им. Свердлова - Всеволожск» (км 39) с железной дорогой на перегоне Всеволожск - Мельничный Ручей во Всеволожском районе Ленинградской области.

2. Строительство и реконструкция мостовых переходов, развязок в разных уровнях, в том числе:

на территории Санкт-Петербурга:

- строительство транспортной развязки на Красногвардейской пл.;
- строительство транспортной развязки на пересечении Московского ш. с Дунайским пр.;
- строительство транспортной развязки на пересечении пр. Маршала Жукова с Ленинским пр.;
- строительство транспортной развязки на пересечении пр. Непокоренных и Гражданского пр. и пр.
- создание новых транспортных связей в местах разрывов УДС;
- строительство Ново-Адмиралтейского моста;
- строительство продления Бухарестской ул. до Автозаводского проезда;
- строительство путепровода через железнодорожные пути Московского направления в створе ул. Черняховского и Кремчугской ул.;
- реконструкция моста Александра Невского через р. Неву;
- реконструкция Тучкова моста;
- реконструкция путепровода в створе Загородной ул. и ул. Урицкого через железнодорожную линию Московского направления и пр.

на территории Ленинградской обл.:

- строительство мостового перехода через реку Свирь у города Подпорожье Подпорожского района Ленинградской области;
- реконструкция мостового перехода через р. Мойка на км 47+300 автомобильной дороги Санкт-Петербург - Кировск в Кировском районе Ленинградской области;
- строительство мостового перехода через реку Волхов на подъезде к г. Кириши в Киришском районе Ленинградской области;
- строительство развязки в месте пересечения автомобильной дороги "подъезд к городу Всеволожск" и автомобильной дороги "Санкт-Петербург – завод имени Свердлова – Всеволожск";
- реконструкция путепровода на км 132+677 автомобильной дороги А-120 «Санкт-Петербургское южное полукольцо» Кировск – Мга – Гатчина – Большая Ижора, Ленинградская область;
- строительство путепровода с направленными съездами на км 672+500 автомобильной дороге М-10 «Россия» Москва – Тверь – Великий Новгород – Санкт-Петербург, Ленинградская область и др.

3. Формирование устойчивых транспортных связей с населенными пунктами, не имеющими постоянной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, в том числе:

- строительство подъезда к д. Кравцово;

- строительство подъезда к д. Сопки;
- строительство подъезда к д. Яшино;
- строительство подъезда к д. Клеверное и ряд других объектов.

Осуществление мероприятий по обеспечению связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием планируется в первую очередь в отношении перспективных сельских населенных пунктов (с числом жителей более 125 человек и функционирующим на территории СНП сельскохозяйственным предприятием).

В рамках решения задачи по повышению эффективности дорожного хозяйства Санкт-Петербурга и Ленинградской области предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Создание системы планирования дорожной деятельности, основанной на проектировании жизненного цикла автомобильной дороги.

Метод планирования дорожной деятельности, основанный на проектировании жизненного цикла автомобильной дороги, позволяет обосновать экономическую целесообразность применения новых технологий, материалов, машин и оборудования для увеличения межремонтных сроков и повышения транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог. Использование данного метода дает возможность выбрать наиболее эффективный вариант проекта, который обеспечит минимальные суммарные затраты за весь период жизненного цикла автомобильной дороги с учетом обеспечения нормативных требований к ее содержанию.

2. Переход к системе долгосрочных контрактов, ориентированных на достижение и непрерывное поддержание подрядными организациями заданных показателей транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, отражающих качество и комфортность проезда по ним.

Долгосрочный контракт, ориентированный на достижение показателей качества обслуживаемой дороги, существенно отличается от контрактов подряда по видам работ, которые традиционно применяются в дорожном хозяйстве. В контракте, ориентированном на показатели качественного состояния дороги, заказчик не устанавливает требования по объемам, технологиям или материалам. Вместо этого в контракте устанавливаются показатели транспортно-эксплуатационного состояния дорожного объекта, которые должны быть достигнуты подрядчиком в ходе проведения дорожных работ и затем поддерживаться в течение срока действия контракта. Заказчик осуществляет периодический мониторинг состояния автомобильной дороги по нормативным показателям транспортно-эксплуатационного состояния, заданным в контракте, а оплата работ подрядчика напрямую связана с выполнением им требований по достижению этих показателей. Как правило, такие контракты заключаются на комплекс работ по содержанию и ремонту на длительный период – обычно от 3 до 10 лет. Получив подобный долгосрочный контракт и имея свободу выбора материалов и технологий производства работ, подрядчик становится заинтересованным в снижении общих расходов за весь срок контракта. Это является для него мощным стимулом к применению более долговечных материалов, ресурсосберегающих технологий, к качественному выполнению работ с целью снижения затрат на последующие ремонты дороги. Внедрение системы долгосрочных контрактов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области позволит создать условия для стабильной работы подрядчиков, развития их производственных мощностей, внедрения новых технологий и материалов, повышения производительности труда.

3. Привлечение внебюджетных средств для строительства и содержания платных дорожных объектов, в том числе за счет долгосрочных заимствований на финансовом рынке, сбора доходов от использования придорожных полос и полос отвода автомобильных дорог, использования инвестиционных и концессионных схем реализации проектов, а также выпуска специальных облигационных займов на эти цели.

Для решения перечисленных задач предусматривается разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по повышению эффективности дорожного хозяйства Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В рамках задачи по обеспечению сохранности автомобильных дорог общего пользования регионального значения предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Создание единой интегрированной системы автоматизированного весогабаритного контроля и взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам общего пользования регионального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, включая:

- разработку бизнес-плана и схемы реализации проекта, предусматривающего создание единой интегрированной системы автоматизированного весогабаритного контроля и взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам общего пользования регионального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн (реализация проекта предусматривается на принципах ГЧП);

- проведение концессионного или инвестиционного конкурса на создание единой интегрированной системы автоматизированного весогабаритного контроля и взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам общего пользования регионального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн;

- проведение проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ по созданию единой интегрированной системы автоматизированного весогабаритного контроля и взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам общего пользования регионального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн;

- введение платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования регионального значения автотранспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Помимо стационарных пунктов системы весогабаритного контроля и взимания платы, предусматривается использование передвижных пунктов весового контроля.

3. Разработка и утверждение Порядка осуществления весового и габаритного контроля и взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам общего пользования регионального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн.

4. Создание единой информационной системы «Мониторинг интенсивности движения транспортных средств, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, осуществляющих перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов по автомобильным

дорогам общего пользования регионального значения».

С введением сбора платы с автотранспортных средств, имеющих максимальную массу свыше 12 тонн, на сети федеральных дорог, прогнозируется, что часть грузовых автомобилей переключится на движение по сети автомобильных дорог регионального значения, чтобы снизить расходы на оплату движения по федеральным трассам. С целью сохранности автомобильных дорог общего пользования регионального значения предусматривается создание единой интегрированной системы автоматизированного весогабаритного контроля и взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Создание интегрированной системы позволит:

- снизить капитальные вложения на строительство рамных конструкций и затраты на содержание и ремонт двух систем за счет их совмещения;
- снизить затраты на строительство и эксплуатацию единого Центра обработки данных, включающего средства сбора данных с постов, обработки поступившей информации и передачи ее в контрольно-надзорные органы (Ространснадзор, ГИБДД и т.д.).

Доходы от сбора платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам общего пользования регионального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, будут зачисляться в дорожные фонды субъектов РФ и направляться на содержание, ремонт и развитие дорожной сети.

В рамках задачи по повышению уровня безопасности транспортной системы выполняются мероприятия по следующим основным направлениям:

1. Повышения уровня организации и безопасности дорожного движения за счет:

- реализации мероприятий по ликвидации участков концентрации ДТП на автомобильных дорогах общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;
- реализации мероприятий по строительству и реконструкции светофорных объектов;
- реализации мероприятий по оснащению существующих автомобильных дорог общего пользования элементами обустройства (устройство освещения, установка барьерных ограждений и пр.);
- реализации мероприятий по строительству пешеходных переходов в разных уровнях.

2. Обеспечение транспортной безопасности искусственных сооружений на автомобильных дорогах общего пользования за счет:

- проведения категорирования искусственных сооружений на автомобильных дорогах общего пользования;
- оснащения искусственных сооружений на автомобильных дорогах общего пользования системами интеллектуального видеонаблюдения.

В рамках решения задачи по развитию инфраструктуры инновационной деятельности в транспортном комплексе предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Строительство дорожного полигона для проведения испытаний новых технологий, материалов, техники и оборудования, а также для тестирования и испытаний технологий беспилотных автомобилей.

Строительство дорожного полигона, оснащенного специальными стендами для опытно-экспериментальной проверки новых конструкций дорожных одежд, покрытий и материалов в реальных условиях воздействия транспортных потоков, а также необходимой лабора-

торной базой для разработки и испытания образцов современных технических средств организации и безопасности движения, прогрессивных технологий зимнего содержания дорог, нового оборудования для обустройства дорожной сети, технологий беспилотных автомобилей будет способствовать внедрению новых технологий, материалов, техники и оборудования для повышения эффективности дорожного хозяйства Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

2. Создание научно-исследовательских и внедренческих центров на базе профильных вузов Санкт-Петербурга для проведения поисковых исследований, совершенствования теоретических основ и расчетных методов надежности и долговечности дорожных конструкций и сооружений, разработки новых технологий и материалов.

В рамках решения задачи по сохранению и развитию кадрового потенциала отрасли, совершенствованию отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Проведение мониторинга потребностей в подготовке и повышении квалификации кадров в сфере дорожного хозяйства, разработка учебно-методических модулей образовательных программ с учетом передового российского и зарубежного опыта и разработок в сфере развития дорожного хозяйства, создание центра оценки компетенции выпускников с участием работодателей.

Мероприятия по развитию дорожного хозяйства, включенные в консервативный и инновационный варианты Стратегии, приведены в Приложениях 4 и 5 (том 2).

Комплекс мероприятий по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения (за исключением подъездов к сельским населенным пунктам) будет формироваться в соответствии с планами муниципальных образований Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

7.9. Системы управления, информирования и мониторинга транспортных потоков

К приоритетным задачам развития систем управления, информирования и мониторинга транспортных потоков в Санкт-Петербурге и Ленинградской области относятся следующие:

- снижение задержек и увеличение скорости сообщения на всех видах транспорта на основе создания системы управления транспортными потоками и транспортными средствами, действующей в реальном времени;
- обеспечение оперативного контроля движения общественного транспорта на маршрутах, создание приоритетных условий движения общественного транспорта;
- повышение уровня собираемости оплаты проезда на основе создания интегрированной системы электронных платежей;
- обеспечение оперативного автоматизированного контроля движения транспорта и оперативного управления им на базе использования систем позиционирования и навигации;
- обеспечение сбора платы на платных участках сети автомобильных дорог;
- улучшение информационного обеспечения органов управления транспортным комплексом и всех участников движения;

- повышение оперативности управления парком транспортных средств специальных, ремонтных, эксплуатационных и аварийных служб, в том числе с использованием системы позиционирования;
- повышение безопасности дорожного движения;
- снижение негативного влияния всех видов транспорта на состояние окружающей среды;
- повышение уровня профессиональной подготовки специалистов для работы в сфере ИТС, развитие научного потенциала отрасли, стимулирование внедрения инноваций для снижения затрат времени на перевозки, уменьшения транспортных расходов и повышения эффективности управления транспортными потоками.

Мероприятия, предусматривающие развитие систем управления, информирования и мониторинга транспортных потоков в Санкт-Петербурге и Ленинградской области относятся к следующим целям и задачам Стратегии:

- создание системы управления движением транспортных потоков (в составе цели 5);
- повышение уровня безопасности транспортной системы (в составе цели 5);
- обеспечение снижения негативного влияния всех видов транспорта на состояние окружающей среды (в составе цели 5);
- сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров (в составе Цели 6).

Особенностью мероприятий по созданию ИТС является их высокая социально-экономическая эффективность: комплексное внедрение ИТС позволяет повысить пропускную способность транспортной системы на 15-20% без привлечения капитальных вложений в строительство и реконструкцию объектов транспортной инфраструктуры.

Развитие ИТС Санкт-Петербурга и Ленинградской области требует выполнения работ по стандартизации основных требований к сервисам, разработки методических основ проектирования элементов ИТС, проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ для объектов разных типов, подготовки и переподготовки кадров.

В целях эффективного использования финансовых средств и реализации единой технической политики в Стратегии предусматривается два этапа развития ИТС Санкт-Петербурга и Ленинградской области:

1) на первом этапе (2017 - 2020 гг.) выполняется комплекс научно-исследовательских работ и разработка методических основ проектирования сервисов интеллектуальных транспортных систем, уточняются технологии их работы и функции их сервисов, осуществляется выбор основных технических решений и осуществляется техническая проработка методов интеграции ИТС Санкт-Петербурга и Ленинградской области в ИТС регионального масштаба, а также производится территориальное расширение ИТС. На первом этапе предлагается также выполнить комплекс проектно-изыскательских работ общесистемного характера и приступить к реализации пилотного проекта системы для опытного района (пилотной зоны), где будет отработано взаимодействие периферийных технических средств ИТС (дорожные контроллеры, бортовые компьютеры, информационные табло и др.) в пределах опытного района;

2) на втором этапе (2021 - 2030гг.) осуществляется постоянное развитие технологий, позволяющее повысить эффективность пользовательских сервисов ИТС. Развитие ИТС в этот период позволяет развернуть инновационные пользовательские сервисы ИТС, обеспе-

чить коммерческое использование сервисов. Также предполагается развитие различных сервисов ИТС на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области синхронно со строительством соответствующих инфраструктурных объектов. Перечень пользовательских сервисов ИТС регламентируется соответствующими стандартами ISO, которые в ближайшее время предполагается адаптировать к условиям РФ и внедрить на федеральном уровне. Второй этап характеризуется также углублением информационного обмена между различными ИТС (региональными и федеральными), пространственным, количественным и функциональным развитием всех систем управления, информирования и мониторинга транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Все мероприятия НИОКР разбиты на следующие основные блоки:

- разработка регламентов по функционированию диспетчерских служб, эксплуатирующих, строительных и дорожных организаций, расценок на выполнение работ при строительстве, ремонте и реконструкции объектов, а также методических рекомендаций по выполнению проектно-изыскательских работ в интересах транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

- разработка комплексных схем организации дорожного движения Санкт-Петербурга и крупных городов Ленинградской области;

- разработка регламентов информационного взаимодействия интеллектуальных транспортных систем, предложений по разработке дополнительных пользовательских сервисов и централизации, стандартизации и унификации технических решений.

Проектно-изыскательские работы по созданию ИТС Санкт-Петербурга и Ленинградской области выполняются на основе проведенных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и включают следующие основные виды мероприятий:

- создание «пилотных зон» ИТС;
- создание единой телекоммуникационной системы ИТС;
- информационную интеграцию систем и пользовательских сервисов ИТС;
- пространственное развитие ИТС;
- оптимизацию параметров функционирования существующих ИТС;
- реконструкцию, модернизацию и развитие существующих ИТС;
- внедрение современных технологий управления в ЦУДД и развитие его аппаратно-программного комплекса;

- строительство подсистемы мониторинга метеорологической обстановки, системы мониторинга параметров транспортных потоков, системы маршрутного ориентирования, динамических информационных табло, табло переменной информации о загруженности УДС, парковочных табло, знаков переменной информации, знаков обратной связи с водителем и автоматизированных комплексов фото-видео фиксации нарушений ПДД.

Все мероприятия ПИР разбиты на следующие основные блоки:

- проектно-изыскательские работы по созданию, развитию и модернизации общесистемных компонентов ИТС, таких как телекоммуникационная система ИТС, Единый транспортный информационно-аналитический центр ИТС и т.д;

- проектно-изыскательские работы по территориальному развитию отдельных систем, в том числе в рамках развития отдельных видов транспорта, дорожной сети Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

- проектно-изыскательские работы по выполнению федеральных адресно-инвестиционных программ, таких как, например, создание постов весогабаритного контроля

и объектов инфраструктуры системы взимания платы с транспортных средств категории N3 для территории Ленинградской области.

Основной состав строительно-монтажных работ по созданию, развитию и эксплуатации ИТС Санкт-Петербурга и Ленинградской области предусматривает:

- работы по прокладке сетей связи и электропитания для подключения периферийного оборудования ИТС;
- работы по установке, монтажу и настройке различного периферийного оборудования ИТС, размещаемого на УДС Санкт-Петербурга и автомобильных дорогах общего пользования Ленинградской области;
- работы по установке и монтажу оборудования, устанавливаемого на транспортных средствах;
- работы по оборудованию специализированных центров управления ИТС.

Для решения задачи создания системы управления движением транспортных потоков предусматривается реализация следующих основных мероприятий, выполняемых в рамках консервативного и инновационного сценариев:

- на период 2017-2020 гг.:

1. Строительно-монтажные работы по созданию телекоммуникационной системы ИТС. Интеграция АСУ ДД Санкт-Петербурга с АСУ ДД продолжения федеральных дорог, находящихся в административных границах Санкт-Петербурга.
2. Разработка комплексной схемы организации дорожного движения Санкт-Петербурга и крупных городов Ленинградской области.
3. Разработка предложений по развитию сервисов ИТС по информированию участников дорожного движения.
4. Проектно-изыскательские работы по созданию телекоммуникационной системы ИТС. Интеграция АСУ ДД Санкт-Петербурга с подсистемами (сервисами) ИТС, существующими и планируемыми городскими, областными, федеральными и находящимися в частной собственности элементами ИТС (в том числе с АСУ НГПТ) и смежными системами.
5. Проектно-изыскательские и строительно-монтажные работы по созданию пунктов весогабаритного контроля и взимания платы с транспортных средств категории N3 на территории Ленинградской области
6. Проектно-изыскательские работы по развитию аппаратно-программного комплекса ЦУДД.
7. Научно-исследовательские и проектно-изыскательские работы по развитию системы мониторинга параметров транспортных потоков и созданию центра обработки данных в ЦУДД.
8. Проектно-изыскательские работы по строительству динамических информационных табло.
9. Проектно-изыскательские работы по строительству автоматизированных комплексов фото-видео фиксации нарушений ПДД.
10. Строительно-монтажные работы по созданию телекоммуникационной системы ИТС. Интеграция АСУ ДД Санкт-Петербурга с подсистемами (сервисами) ИТС, существующими и планируемыми городскими, областными, федеральными и находящимися в частной собственности элементами ИТС (в том числе с АСУ НГПТ) и смежными системами. Разработка (приобретение) ПО по обеспечению приоритетного проезда общественного транспорта.

11. Разработка (приобретение) и наладка аппаратно-программного комплекса «Общесистемное интеграционное программное обеспечение» (в том числе обеспечения интеграции с АСУ ДД продолжения федеральных дорог, находящихся в административных границах Санкт-Петербурга и с подсистемами (сервисами) ИТС, существующими и планируемыми городскими, областными, федеральными и находящимися в частной собственности элементами ИТС и смежными системами).

12. Строительно-монтажные работы по внедрению технологий ситуационного управления в ЦУДД с учетом ситуаций на АСУ ДД продолжения федеральных дорог, находящихся в административных границах Санкт-Петербурга.

13. Строительно-монтажные работы по развитию автоматизированной системы управления наземным пассажирским транспортом. Поставка и монтаж бортового оборудования подвижного состава.

14. Строительно-монтажные работы по развитию автоматизированной системы управления наземным пассажирским транспортом. Поставка и монтаж оборудования и программных средств ЦУ НГПТ.

15. Строительно-монтажные работы по созданию системы мониторинга метеорологической обстановки. Разработка (приобретение) и наладка специализированного программного обеспечения.

16. Строительно-монтажные работы по установке динамических информационных табло. Разработка (приобретение) и наладка специализированного ПО.

17. Поэтапное строительство Центра управления транспортом в организационной структуре СПб ГКУ «Организатор перевозок» как элемента АПК «Безопасный город» с размещением на его базе Регионального центра управления пассажирскими перевозками на период проведения Мероприятий КК-2017 и ЧМ-2018.

18. Научно-исследовательская и опытно-конструкторская работа по интеграции систем электронных платежей на пассажирском транспорте Санкт-Петербурга и Ленинградской области, Москвы и Московской области.

19. Проектно-изыскательские и строительные работы по созданию единого центра управления метрополитеном (ЕЦУМ).

20. Проектирование и создание центра координации интеграции автоматизированных систем управления дорожным движением.

21. Разработка технических регламентов по эксплуатации и содержанию элементов ИТС Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

- на период 2017-2030 гг.:

1. Научно-исследовательские и проектно-изыскательские работы по строительству и развитию подсистемы мониторинга метеорологической обстановки.

1. Научно-исследовательские, опытно-конструкторские и проектно-изыскательские работы по пространственному развитию АСУ ДД Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

2. Строительно-монтажные работы по пространственному развитию АСУ ДД Санкт-Петербурга.

3. Строительно-монтажные работы по созданию системы мониторинга параметров транспортных потоков. Создание центра обработки данных в ЦУДД. Поставка (разработка) и наладка специализированного программного обеспечения.

4. Строительно-монтажные работы по установке табло переменной информации о загруженности УДС. Разработка (приобретение) и наладка специализированного ПО.

5. Научно-исследовательские, опытно-конструкторские и проектно-изыскательские работы по развитию и совершенствованию пользовательских сервисов ИТС. Интеграция ИТС городского, регионального и федерального уровней.

6. Территориальное развитие ИТС при выполнении работ по совершенствованию автомобильных дорог и улиц, являющихся подходами к транспортным узлам и крупным промышленным объектам на территории города, подходами к КАД и ЗСД, а также автомобильных дорог и улиц, по которым разрешено движение грузовых транспортных средств, разрешенная максимальная масса которых превышает 8 тонн.

7. Территориальное развитие ИТС при выполнении работ по повышению пропускной способности УДС Санкт-Петербурга.

8. Территориальное развитие ИТС при выполнении работ по повышению транспортной доступности периферийных районов Санкт-Петербурга.

9. Территориальное развитие ИТС при выполнении работ по ликвидации разрывов и «узких мест» на УДС Санкт-Петербурга.

10. Территориальное развитие ИТС при выполнении работ по обеспечению приоритета движения общественного транспорта на сети автомобильных дорог общего пользования Санкт-Петербурга.

11. Территориальное развитие ИТС при выполнении работ по совершенствованию автодорожных связей на подходах к транспортным узлам и крупным промышленным объектам Ленинградской области.

12. Территориальное развитие ИТС при выполнении работ по повышению пропускной способности сети автомобильных дорог общего пользования Ленинградской области.

13. Территориальное развитие ИТС при выполнении работ по строительству обходов крупных населенных пунктов Ленинградской области.

14. Территориальное развитие ИТС при выполнении работ по ликвидации разрывов и «узких мест» на дорожной сети Ленинградской области.

15. Территориальное развитие ИТС при выполнении работ по формированию устойчивых транспортных связей с населенными пунктами, не имеющими постоянной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием Ленинградской области.

16. Территориальное развитие ИТС при выполнении работ по совершенствованию сети автомобильных дорог общего пользования, обеспечивающих межрегиональные и международные связи Ленинградской области.

17. Территориальное развитие ИТС при выполнении работ по повышению транспортной доступности территорий Ленинградской области, входящих в агломерацию г. Санкт-Петербурга.

Для решения задачи обеспечения снижения негативного влияния всех видов транспорта на состояние окружающей среды предусматривается выполнение научно-исследовательских и проектно-изыскательских работ по оптимизации режимов и сценариев функционирования существующих АСУДД Санкт-Петербурга и Ленинградской области, которые позволят сократить количество вредных выбросов в атмосферу за счет сокращения циклов разгона-торможения и снижения задержек автомобильного транспорта на светофорах (консервативный и инновационный сценарии).

Для решения задачи по сохранению и развитию кадрового потенциала отрасли, совершенствованию отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Повышение квалификации и переподготовка специалистов подразделений Администрации Санкт-Петербурга и подведомственных учреждений и предприятий, занимающихся вопросами ИТС.
2. Повышение квалификации и переподготовка специалистов компаний, осуществляющих проектирование, строительство и эксплуатацию ИТС.

Для выполнения всего комплекса мероприятий по планированию, созданию, развитию и эксплуатации систем управления, информирования и мониторинга транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области необходимо наличие высококвалифицированных специалистов, особенно - специалистов по выработке комплексных решений, по системному проектированию ИТС, проектировщиков транспортной составляющей подсистем ИТС, инженеров по их эксплуатации и т.д.

Крупные инвестиционные проекты и мероприятия по развитию систем управления, информирования и мониторинга транспортных потоков, включенные в консервативный и инновационный варианты Стратегии, приведены в Приложениях 4 и 5 (том 2).

7.10. Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание

К приоритетным направлениям развития терминально-складской инфраструктуры и логистического обслуживания в Санкт-Петербурге и Ленинградской области относятся следующие:

- резервирование земель и строительство новых качественных складских объектов классов «А» и «В» за границами Кольцевой автомобильной дороги, ориентированных, в том числе на обработку контейнерных грузов;
- оптимизация размещения существующих складских объектов;
- повышение эффективности цепочек поставок;
- повышение уровня профессиональной подготовки специалистов для работы в сфере терминально-складского и логистического обслуживания, развитие научного потенциала отрасли, стимулирование внедрения инноваций для обеспечения эффективности цепочек поставок.

Мероприятия, предусматривающие развитие терминально-складской инфраструктуры и логистического обслуживания в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, относятся к следующим целям и задачам Стратегии:

- развитие терминально-складской инфраструктуры и увеличение объема услуг добавленной стоимости (в составе Цели 2);
- оптимизация размещения существующих складских объектов (в составе Цели 2);
- повышение эффективности цепочек поставок (в составе Цели 2);
- сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров (в составе Цели 6).

Для увеличения доходов от транспортной деятельности и повышения привлекательности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области для грузоотправителей и грузополучателей необходимо обеспечить развитие сопутствующих терминально-логистических услуг, связанных с обработкой грузов, их складированием, упаковкой и мар-

кировкой, формированием отправок, страхованием и таможенным оформлением и т.д. В структуре доходов от транспортно-логистической деятельности выручка от перевозок составляет около 50%, а остальные поступления обеспечивают операции по перегрузке товаров с одного вида транспорта на другой, терминально-складские операции, управленческая логистика и информационное сопровождение товародвижения и др. Наибольшие доходы, связанные с перегрузкой, хранением и складскими услугами, формируются при обработке контейнерных грузов.

В настоящее время контейнерные терминалы Большого порта Санкт-Петербург и морского торгового порта Усть-Луга осуществляют перевалку 51,6% от всего объема контейнерных грузов, перегружаемых в морских портах Российской Федерации. По прогнозу к 2030 г. объем перевалки грузов в контейнерах в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области значительно увеличится. Рост контейнерного грузооборота будет связан как с увеличением объемов экспорта российских грузов в контейнерах, так и с ростом контейнеризированного импорта. Учитывая уникальные возможности, связанные с прогнозируемым ростом контейнерного грузопотока, Санкт-Петербург и Ленинградская область могут существенно увеличить доходы от транспортно-логистической деятельности за счет создания на территории региона национального центра логистики и дистрибуции. Это позволит городу и области получать доходы и налоговые платежи не только за счет предоставления услуг по перевозке и перевалке грузов, но и за счет совершения большого количества логистических и терминально-складских операций, обеспечивающих создание добавленной стоимости.

Сегодня Санкт-Петербург и Ленинградская область в недостаточной степени используют свои преимущества, связанные с прохождением по территории региона мощного контейнерного потока. При обслуживании контейнерных грузопотоков значительные доходы приносит перевалка грузов с одного вида транспорта на другой и оказание дополнительных терминально-логистических услуг. Сейчас менее 30% грузопотока контейнеров обрабатывается на терминальных комплексах города и области, остальная часть контейнерных грузов покидают регион без какой-либо обработки, что не позволяет создать дополнительную добавленную стоимость за счет развития сопутствующих услуг: затарки и растарки контейнеров, складирования, комплектации, маркировки, формирования товарных партий и т.д. Мировой опыт показывает, что при росте числа дополнительных операций, включающих разборку контейнеров, комплектование, взвешивание, маркировку, упаковку, досборку товаров и др., дополнительные доходы от переработки одного контейнера увеличиваются в 1,5 - 2 раза. Упущенная выгода, связанная с низкой долей перерабатываемых контейнеров на терминально-складских комплексах Санкт-Петербурга и Ленинградской области, составляет, по экспертным оценкам, свыше 10 млрд руб. в год.

Для обработки контейнерных грузов требуются современные складские комплексы и операторы комплексных логистических услуг (PL-операторы), которые могут эффективно организовать процессы транспортировки, складирования, хранения, дистрибуции товаров и управления цепочками поставок.

В связи с этим к числу приоритетных задач относится увеличение объема услуг добавленной стоимости за счет строительства крупных терминально-логистических комплексов и расширения спектра транспортно-логистических услуг для инициирования дополнительных доходов от предоставления логистических, складских, информационных и распределительных услуг.

В Санкт-Петербурге и Ленинградской области отмечается положительная динамика роста качественных складских площадей, однако увеличение объемов переработки грузов в контейнерах потребует выделения новых земельных участков для строительства современных складских комплексов и логистических терминалов. К наиболее востребованным на рынке относятся участки, расположенные к югу от КАД. Это связано с тем, что наибольший объем грузов из морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области направляется в Московский регион, а оттуда – в другие субъекты РФ. Учитывая то, что порядка 75% грузов в контейнерах вывозится из морских портов на автотранспорте, целесообразно разработать концепцию размещения терминально-логистических комплексов, ориентированных на обработку контейнерных грузов, в зоне тяготения автомобильных дорог за границами территории, ограниченной КАД.

Для реализации проектов создания современной терминально-складской инфраструктуры может быть создана управляющая компания, которая обеспечит выбор земельных участков, оформление прав на них, строительство подъездных путей и инженерных коммуникаций для будущих терминально-логистических комплексов. Потенциальные инвесторы смогут заключить инвестиционные соглашения с управляющей компанией о строительстве терминально-складских комплексов и распределительных центров с использованием механизмов ГЧП на полностью готовых площадках, имеющих всю необходимую инфраструктуру. Это позволит существенно ускорить процесс формирования современных терминально-складских комплексов, сконцентрировать их на отведенных территориях, имеющих удобный выезд на сеть федеральных дорог, обеспечить рост доходов от терминально-логистической деятельности и поступление налогов в бюджет Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Удобное расположение новых площадок для строительства терминально-складской инфраструктуры будет способствовать выводу существующих складов с территории Санкт-Петербурга, ограниченной КАД, и обслуживающего их грузового автотранспорта.

Создание терминально-логистических кластеров на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области должно сопровождаться развитием современных логистических технологий и комплексных транспортно-логистических услуг, увеличением доли контрактной логистики для потребителей, предоставляемых логистическими операторами, внедрением современных инфо- и телекоммуникационных технологий в процессы управления цепями поставок.

Для решения перечисленных задач предусматривается разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по строительству крупных терминально-логистических комплексов за границами КАД и расширению спектра транспортно-логистических услуг.

Для повышения эффективности цепочек поставок предусматривается проведение следующих мероприятий:

1. Совершенствование грузового каркаса Санкт-Петербурга, разработка оптимальных маршрутов движения грузового автотранспорта между зонами локализации грузогенерирующих объектов.

2. Обустройство магистралей грузового движения, входящих в состав грузового каркаса (усиление дорожной одежды, уширение проезжей части, увеличение радиуса поворотов, снижение числа пересечений со светофорным регулированием, строительство пешеходных переходов в разных уровнях).

3. Создание парковок грузового автотранспорта, расположенных в зонах локализации грузогенерирующих объектов.

4. Создание в зонах концентрации крупных объектов терминально-складской инфраструктуры обязательных площадок технологического отстоя грузового транспорта.

5. Внедрение системы ночной доставки к крупным терминально-складским объектам.

Реализация перечисленных мероприятий позволит обеспечить увеличение скорости товародвижения за счет роста средней скорости движения и оптимизации маршрутной сети грузового автотранспорта, снижение доли грузовых автомобилей в транспортном потоке на основных магистралях города в дневное время, снижение нагрузки на окружающую среду.

Для совершенствования логистического обслуживания предусматривается разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по повышению эффективности цепочек поставок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

Для оптимизации размещения существующих складских объектов на территории Санкт-Петербурга предусматривается проведение следующих мероприятий:

1. Проведение обследования существующих зон локализации складских объектов на территории Санкт-Петербурга.

2. Анализ интенсивности движения грузовых автомобилей, обеспечивающих обслуживание складских объектов на территории Санкт-Петербурга.

3. Определение зон, из которых необходимо обеспечить вывод складских объектов.

4. Разработка единой Схемы развития терминально-складской инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, предусматривающей комплекс мероприятий по оптимизации размещения складских объектов. Определение перечня территорий, перспективных для размещения крупных объектов терминально-складской инфраструктуры за границами КАД.

5. Разработка перечня мероприятий по развитию территорий, предназначенных для размещения терминально-складских комплексов, и их обустройству инженерными сетями и транспортной инфраструктурой.

6. Разработка предложений по схемам реализации проектов развития крупных терминально-складских комплексов с использованием механизмов государственно-частного партнерства.

7. Стимулирование вывода складских объектов в новые зоны строительства терминально-складских комплексов за границами КАД.

Для решения перечисленных задач предусматривается разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по оптимизации размещения существующих складских объектов на территории Санкт-Петербурга.

В рамках решения задачи по сохранению и развитию кадрового потенциала отрасли, совершенствованию отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Открытие в ВУЗах отдельного направления обучения бакалавров и магистров «Логистика и управление цепями поставок» с целью подготовки специалистов в области интегрированной логистики и управления цепями поставок, соответствующих международным стандартам.

2. Проведение мониторинга потребностей в подготовке и повышении квалификации кадров в сфере терминально-складской инфраструктуры и логистического обслуживания,

разработка и внедрение систем профессиональной подготовки и повышения квалификации персонала предприятий и организаций в области логистики и управления цепями поставок, создание центра оценки компетенции выпускников с участием работодателей.

3. Создание в профильных ВУЗах научно-исследовательских центров и лабораторий, обеспечивающих разработку и реализацию комплексных научных исследований в области логистики и управления цепями поставок, в том числе по изучению, обобщению и применению лучшего мирового и российского опыта в этой сфере.

Мероприятия по развитию терминально-складской инфраструктуры и логистического обслуживания, включенные в консервативный и инновационный варианты Стратегии, приведены в Приложениях 4 и 5 (том 2).

7.11. Комплексные мероприятия, обеспечивающие развитие транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Транспортное планирование и информационное обеспечение транспортного комплекса

С целью совершенствования транспортного планирования и информационного обеспечения транспортного комплекса предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Разработка и внедрение транспортных стандартов, регламентирующих показатели качества предоставления услуг пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года предусмотрена разработка и реализация социальных транспортных стандартов, направленных на улучшение качества транспортного обслуживания населения, повышение безопасности перевозок и снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду. Пунктом 63 Плана мероприятий по реализации транспортной стратегии Российской Федерации на среднесрочный период (2014-2018 гг.) в 2015-2016 гг. предусмотрены «Разработка и принятие на федеральном уровне социальных автотранспортных стандартов, устанавливающих показатели качества обслуживания населения пассажирским транспортом в городском, пригородном, междугородном и международном сообщении, включая маломобильных граждан».

В 2016-2018 гг. пунктом 52 Плана мероприятий по реализации транспортной стратегии Российской Федерации на среднесрочный период (2014-2018 гг.) предусмотрена «Разработка и введение в действие системы минимальных социальных транспортных стандартов для населения».

В федеральном законе Российской Федерации от 13 июля 2015 года N 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» также предусматривается обязательная разработка документов планирования пассажирских перевозок на основе системы транспортных стандартов.

Транспортные стандарты будут использоваться для закрепления показателей достигнутого и целевого уровня транспортного обслуживания, характеризующего доступность, объем, качество и безопасность транспортных услуг, а также для отражения результатов реализации различных стратегий и программ в области транспорта и транспортной деятельности.

Введение транспортных стандартов позволит разработать и обосновать перечень мероприятий по обеспечению заданного уровня транспортного обслуживания населения, определить необходимые затраты для их реализации и перейти от управления затратами к управлению результатами на основе оценки эффективности работы транспортных предприятий.

В настоящее время стандарты в области транспорта отсутствуют в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, что не позволяет регламентировать уровень и качество транспортных услуг, устанавливать их в договорах на транспортное обслуживание населения, контролировать достижение указанных показателей в ходе проведения мониторинга работы транспортных предприятий.

2. Разработка Объединенной комплексной транспортной схемы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

3. Разработка транспортной модели Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

4. Создание Центра управления транспортом Санкт-Петербурга с подсистемами управления грузовой логистикой, городскими и пригородными пассажирскими перевозками на всех видах транспорта общего пользования.

5. Создание системы оценки и организация мониторинга результативности деятельности предприятий транспортного комплекса, включая налоговые поступления в бюджетную систему Российской Федерации.

6. Формирование и ведение информационной базы потребностей транспортного комплекса в инновационных продуктах и услугах и соответствующих предложений субъектов инновационной деятельности.

7. Совершенствование форм и методов статистического наблюдения за деятельностью в сфере транспорта и логистики, включая:

- разработку показателей логистической деятельности и добавленной стоимости;
- разработку показателей статистики образования, науки, технологий и инноваций, относящихся к отраслям транспортного комплекса;
- формирование системы статистического наблюдения за использованием результатов исследований и разработок в транспортном комплексе.

Международное сотрудничество и развитие международных транспортных коридоров

С точки зрения интересов транспортного комплекса к приоритетным партнерам Санкт-Петербурга и Ленинградской области относятся те страны, с которыми осуществляются наибольшие объемы международных перевозок, и есть потенциал их развития в будущем. К числу этих стран относятся:

- государства ЕС – Нидерланды, Германия, Великобритания, Финляндия, Италия и Франция;
- государства ЕАЭС – Белоруссия, Казахстан, Армения, Киргизия;

- страны АТЭС – США, Китай, Республика Корея, Япония и Вьетнам.

Для реализации совместных проектов в транспортной сфере с основными партнерами целесообразно разработать «Дорожную карту», в которой обозначить приоритетные направления сотрудничества и наиболее важные проекты. К числу таких проектов можно отнести следующие:

- совместная разработка Стратегии развития международных транспортных коридоров, направленной на повышение конкурентоспособности национальных транспортных систем, привлечение транзитных грузопотоков и инвестиций для развития транспортной инфраструктуры;

- разработка предложений по продлению основных транспортных коридоров стран ЕС и АТЭС по территории России;

- создание управляющих компаний для организации эффективной работы транспортных коридоров на всем протяжении евразийского пространства.

Основная задача осуществления этих проектов – повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров для привлечения внешнеторговых и транзитных грузопотоков за счет скоординированного развития транспортно-логистической и таможенной инфраструктуры, унификации стандартов, тарифов и документооборота, внедрения технологий «одного окна».

Согласованная работа по развитию евроазиатских транспортных коридоров выгодна всем странам-участницам транспортировки грузов за счет:

- реализации транзитного потенциала и интеграции транспортных систем;

- снижения трансграничных транспортных издержек;

- роста зарубежных инвестиций и объемов международной торговли;

- создания новых терминально-логистических мощностей в зоне тяготения транспортных коридоров;

- расширения экспорта технологий и инноваций.

Решение задач согласованного развития международных транспортных коридоров смогут взять на себя управляющие компании, создание которых целесообразно обеспечить с участием всех заинтересованных стран, по территории которых пройдут евроазиатские транспортные коридоры. К функциям управляющих компаний могут быть отнесены следующие:

- координация деятельности по развитию транспортной и логистической инфраструктуры в составе евроазиатских транспортных коридоров;

- выработка предложений по совершенствованию законодательства, включая таможенные и иные процедуры, в целях повышения привлекательности евроазиатских транспортных коридоров;

- внесение предложений в межправительственные комиссии по вопросам, связанным с функционированием транспортных коридоров, имеющим международный характер;

- информационное обеспечение пользователей евроазиатских транспортных коридоров;

- продвижение евроазиатских транспортных коридоров на мировом рынке транспортных услуг.

Согласованное развитие евроазиатских транспортных коридоров позволит создать надежные транспортные связи, сократить сроки поставок товаров между рынками Европы, России и Азии, станет стимулом для развития регионов, по территории которых пройдут

МТК, даст возможность снизить транспортные расходы и увеличить товарооборот между странами.

Одним из ключевых партнеров России становится Китай, который заинтересован в организации быстрой и надежной сухопутной транспортной связи для поставки товаров в субъекты РФ и на рынки Европы. Для этих целей в Китае реализуется проект «Экономический пояс Великого шелкового пути». Прогнозируемый рост международных перевозок между Китаем, Казахстаном, Россией и странами ЕС обосновывает необходимость создания трансконтинентальных транспортных коридоров и развития современной логистической системы.

С учетом планируемого создания зон свободной торговли Евразийского экономического союза с ЕС, ЕАСТ (Европейской ассоциацией свободной торговли) и АСЕАН (Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии), а также заключения преференциальных соглашений о международной торговле с Турцией, Израилем, Вьетнамом, Южной Кореей, Индией, Перу и другими странами, Санкт-Петербургу и Ленинградской области необходимо принять активное участие в подготовке своих предложений по приоритетным направлениям сотрудничества с этими объединениями и странами в транспортной сфере.

К числу приоритетных международных проектов развития транспортной инфраструктуры можно отнести следующие:

- развитие пассажирского сообщения, автомобильных и железных дорог между российскими регионами и зарубежными странами;
- создание интеллектуальных транспортных систем на международных автомагистралях, обеспечивающих связи России и зарубежных стран на основе единой архитектуры и единых стандартов информационного обмена;
- реализация совместных проектов в сфере мониторинга грузопотоков с помощью системы спутниковой навигации ГЛОНАСС.

В качестве пилотного предлагается реализация международного проекта «Балтийская дуга», предусматривающего создание ИТС автодорог «Скандинавия» и «Нарва» от Санкт-Петербурга до Хельсинки и от Санкт-Петербурга до Таллина. Создание современной полнофункциональной ИТС на автомагистралях будет способствовать:

- развитию международного сотрудничества между Россией и странами Балтии;
- улучшению условий пассажирских и грузовых автоперевозок;
- минимизации задержек транспортных средств при пересечении государственной границы.

Для повышения конкурентоспособности евразийских транспортных коридоров, проходящих по территории нескольких стран и использующих несколько видов транспорта, приоритетными являются задачи мониторинга грузопотоков с помощью систем спутниковой навигации, внедрение электронного обмена данными и документооборота, упрощение таможенных и административных процедур, которые препятствуют, задерживают и увеличивают совокупные затраты при перемещении товаров. В рамках создания евроазиатских транспортных коридоров Российская Федерация сможет выступить с инициативой создания инструментов по отслеживанию цепочек поставок с помощью системы спутниковой навигации ГЛОНАСС на территории стран АТЭС, ЕС и ЕЭП.

Для обсуждения перечисленных инициатив и проектов Санкт-Петербург и Ленинградская область смогут использовать международные переговоры на базе Минтранса России, международные конференции и рабочие встречи. Для развития международного сотрудни-

чества Санкт-Петербурга и Ленинградской области с зарубежными странами в транспортной сфере также необходимо предусмотреть проведение совместных мероприятий с зарубежными ассоциациями (Финско-Российской торговой палатой, Российско-Китайской палатой по содействию торговле машинно-технической и инновационной продукцией, Российско-Германской внешнеторговой палатой, Российско-Французской торгово-промышленной палатой, Российско-Британской торговой палатой и др.).

Для повышения конкурентоспособности транспортной системы региона планируется **разработка Концепции развития международных транспортных коридоров на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, предусматривающей создание системы управления товарно-транспортными потоками, сопряжение и интеграцию с проектами развития Северного морского пути, Экономического пояса Шелкового пути и МТК «Европа – Западный Китай».**

Межрегиональное сотрудничество

С учетом объемов межрегиональной торговли, к основным партнерам Санкт-Петербурга и Ленинградской области относятся субъекты Северо-Западного федерального округа (Вологодская, Архангельская, Псковская, Новгородская, Мурманская и Калининградская области, Республика Карелия и Коми), Центрального федерального округа (Москва, Московская, Ярославская, Липецкая, Белгородская, Калужская и Тверская области), Приволжского федерального округа (Нижегородская область, Республики Татарстан и Марий Эл, Пермский край), Южного федерального округа (Волгоградская область и Краснодарский край), Уральского федерального округа (Свердловская, Тюменская и Челябинская области), Сибирского федерального округа (Кемеровская и Омская области).

Продукция перечисленных субъектов РФ во многом ориентирована либо на рынок Санкт-Петербурга и Ленинградской области, либо на рынки зарубежных стран, а транспортировка экспортной и импортной продукции осуществляется через Санкт-Петербургский транспортный узел.

К приоритетным направлениям сотрудничества Санкт-Петербурга и Ленинградской области с другими субъектами РФ в транспортной сфере относятся следующие:

- развитие торгово-экономических и транспортных связей;
- развитие сотрудничества в сфере стратегического планирования, анализа и прогнозирования межрегионального обмена и его транспортного обеспечения;
- заключение соглашений о сотрудничестве при транспортировке экспортно-импортных грузов через морские порты и сухопутные погранпереходы, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- разработка предложений по повышению привлекательности транспортных маршрутов, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, для крупнейших российских экспортеров и импортеров продукции;
- совместная реализация инвестиционных транспортных проектов;
- разработка информационного портала для организации информационного пространства межрегионального сотрудничества, содержащего данные о регионах и их возможностях;
- организация выездных бизнес-миссий предприятий Санкт-Петербурга и Ленинградской области в субъекты Российской Федерации, проведение конференций, образователь-

ных программ, выставок и семинаров для совершенствования механизмов взаимодействия в транспортной сфере.

К формированию «Дорожной карты» по межрегиональному сотрудничеству в транспортной сфере целесообразно подключить представительства субъектов РФ, которые расположены в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

Совершенствование нормативно-правового обеспечения

За последние годы на федеральном уровне был в основном сформирован комплекс нормативно-правовых документов, регламентирующих функционирование и развитие различных видов транспорта, однако до настоящего времени отсутствует федеральный закон, определяющий единые правовые принципы функционирования всех видов транспорта и развития транспортной деятельности. В связи с этим необходим консолидирующий федеральный закон, одно из возможных названий которого – **Федеральный закон Российской Федерации «Об основах транспортной деятельности в Российской Федерации»**. В содержании данного федерального закона целесообразно:

- определить правовые, организационные и экономические основы транспортной деятельности и принципы ее осуществления, дать единую классификацию видов транспорта (транспортной деятельности);
- определить порядок государственного регулирования и управления транспортом и транспортной деятельностью, функции государственного контроля;
- урегулировать вопросы собственности на транспортные средства и объекты транспортной инфраструктуры;
- определить требования безопасности в области транспортной деятельности;
- предусмотреть права субъектов Российской Федерации по нормативному регулированию отдельных аспектов транспортной деятельности;
- включить отсылочные нормы о порядке лицензирования транспортной деятельности, страхования на транспорте и по другим вопросам.

Для формирования единых принципов функционирования всех видов транспорта на маршрутах международных транспортных коридоров и повышения эффективности их взаимодействия необходимо принятие **Федерального закона Российской Федерации «О смешанных перевозках»**.

Целесообразно **инициировать разработку предложений о внесении изменений в федеральное законодательство в целях сокращения сроков процедур изъятия земельных участков для государственных и муниципальных нужд при реализации проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры**. Предложения должны предусматривать комплекс мер, направленных на создание упрощенного порядка изъятия и предоставления земельных участков на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, предназначенных для размещения объектов транспортной инфраструктуры.

Целесообразно предусмотреть разработку в Санкт-Петербурге и Ленинградской области **правил перевозок грузов автомобильным транспортом и механизмов государственного регулирования в сфере грузовых автомобильных перевозок**.

Отдельного внимания заслуживает проблема страхования экологических рисков при прохождении по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области различных видов транспорта, осуществляющих перевозку опасных грузов.

Для повышения эффективности управления транспортной системой Санкт-Петербурга целесообразно принятие следующих Законов Санкт-Петербурга: «Об организации дорожного движения», «О парковках», «Об интеллектуальной транспортной системе» и др.

Развитие производства современных транспортных средств и технологий с использованием инноваций

За последние десятилетия в России значительно снизился научно-технический потенциал производства транспортных средств, технологий и оборудования. По ряду позиций технологический разрыв между отечественными предприятиями и ведущими мировыми производителями составляет 10-15 лет.

В настоящее время Российская Федерация уступает многим ведущим странам мира по показателям развития инновационной деятельности в транспортной сфере: уровню внутренних затрат на исследования и разработки; среднегодовой численности персонала, занятого исследованиями и разработками; количеству полученных охраноспособных результатов интеллектуальной собственности; числу выданных патентов; доле инновационных продуктов, внедренных в коммерческий оборот, и другим.

Одной из наиболее важных причин низкой конкурентоспособности транспортного комплекса России является его техническое и технологическое отставание от развитых стран. Ключевые характеристики ряда транспортных средств, электротехнических и электронных устройств, технологического оборудования, используемых при строительстве, ремонте и содержании объектов транспортной инфраструктуры и при эксплуатации подвижного состава, морских, речных и воздушных судов, значительно отстают от зарубежных аналогов.

Сложившаяся ситуация вызвана тремя основными причинами:

- низким уровнем конкуренции в ряде отраслей транспортного машиностроения и в некоторых секторах рынка транспортных услуг, что не стимулирует предприятия к внедрению инноваций в целях повышения спроса и улучшения качества производимой продукции и оказываемых услуг;

- низкой заинтересованностью частного бизнеса в разработке и внедрении инноваций, наличием разрывов в инновационном цикле от разработки до внедрения инноваций, недостаточной подготовленностью руководителей и специалистов к организации инновационного процесса;

- низкой эффективностью государственной системы поддержки и стимулирования научных исследований и инноваций в транспортном комплексе.

В настоящее время лидирующие позиции России в области транспортных разработок сохраняются лишь по отдельным технологическим направлениям. К числу наиболее конкурентных на мировом рынке относятся разработки в области технологий создания новых поколений авиационной и морской техники, а также технологии создания энергоэффективных двигателей для транспортных средств.

В России не производятся суда-контейнеровозы, крупнотоннажные танкеры, мощная дорожно-строительная техника и т.д. Ограничена линейка производимых самолетов и грузовых автомобилей для магистральных перевозок.

В настоящее время российские производители не могут в полной мере обеспечить растущие требования к продукции транспортного комплекса, в результате из года в год количество и доля импортных транспортных средств в стране увеличивается. Закупая продукцию для транспортного комплекса за рубежом, российские предприятия инвестируют свои средства в развитие отраслей транспортного машиностроения в других странах, что негативно сказывается на экономике России.

С учетом имеющегося образовательного и научно-производственного потенциала Санкт-Петербург и Ленинградская область могут стать лидерами на рынке высокотехнологичных товаров и услуг с высокой добавленной стоимостью для транспортной отрасли – авиатехники, судостроения, космических и информационных услуг, программного обеспечения, создания интеллектуальных систем управления и навигации с использованием системы ГЛОНАСС и др.

С учетом высокого спроса на современные транспортные средства, включая железнодорожную и авиационную технику, морские и речные суда (в том числе контейнеровозы, нефтеналивные танкеры, продуктово- и газовозы, суда усиленного ледового класса для работы на трассе Северного морского пути и другие), грузовые автомобили, соответствующие экологическим нормам «Евро-5», городской пассажирский транспорт, беспилотные транспортные средства, дорожно-строительную технику и программное обеспечение **Санкт-Петербург и Ленинградская область в качестве приоритетных задач могут обозначить создание кластеров производства продукции для транспортного комплекса страны.** К приоритетным задачам этой в сфере относятся следующие:

- производство транспортных средств с высокой эксплуатационной надежностью, улучшенными скоростными, экономическими, экологическими характеристиками, отвечающими международным требованиям;
- улучшение дизайна и функциональных характеристик транспортных средств;
- уменьшение удельного расхода топлива (электроэнергии);
- снижение массы транспортных средств при обеспечении безопасности;
- разработка новых технологий, машин, оборудования для улучшения качества транспортных услуг.

В целях ускоренного распространения в России прогрессивных технических и технологических решений, разработанных за рубежом, необходимо создать условия для организации на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области производств лучших образцов современной техники за счет трансфера зарубежных технологий с обязательными условиями локализации производства, последующего сервисного обслуживания техники и передачи патентов на современные технологии.

Развитие производства современных транспортных средств и технологий с использованием инноваций в Санкт-Петербурге и Ленинградской области будет способствовать формированию в регионе кластера высокотехнологичной продукции как для внутреннего рынка страны, так и для экспорта на зарубежные рынки.

8. Оценка финансовых ресурсов, необходимых для реализации Стратегии

В составе Стратегии сформирован комплекс взаимоувязанных мероприятий по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 г. Очередность реализации мероприятий определена с учетом стадии их разработки, социально-экономической эффективности и необходимости синхронизации со сроками выполнения взаимосвязанных инвестиционных проектов.

Наиболее актуальные мероприятия, основанные на необходимости развития транспортной инфраструктуры и выполнения пассажирских и грузовых перевозок, предусмотрены к реализации до 2020 года. Мероприятия, необходимость реализации которых образуется позже (в соответствии с прогнозами социально-экономического и градостроительного развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области) предусмотрены на втором этапе реализации Стратегии с 2021 по 2030 гг. Завершение реализации ряда мероприятий Стратегии планируется за 2030 г. в связи с длительным инвестиционным циклом проведения строительных работ.

На основании планируемых в Стратегии мероприятий определены ориентировочные объемы работ, расходы на их выполнение и возможные источники финансирования.

Укрупненный расчет затрат на реализацию мероприятий различных вариантов Стратегии выполнялся на основании:

- сметных стоимостей объектов, для которых разработана проектно-сметная документация;
- стоимостей объектов, полученных в результате предпроектной оценки;
- стоимости строительства и реконструкции объектов-аналогов;
- Приказа Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ от 28 августа 2014 г. № 506/пр. «О внесении в федеральный реестр сметных нормативов, подлежащих применению при определении сметной стоимости объектов капитального строительства, строительство которых финансируется с привлечением средств федерального бюджета, укрупненных сметных нормативов цены строительства для объектов производственного назначения и инженерной инфраструктуры».

Уточнённая стоимость реализации мероприятий Стратегии будет определяться на основе результатов выполнения обоснований инвестиций, предпроектных и проектных работ.

На основании ориентировочной стоимости реализации мероприятий (с НДС) и с учетом очередности их выполнения рассчитаны сводные показатели потребности в финансировании развития каждого вида транспорта и транспортной инфраструктуры. Окончательные решения по определению объемов финансирования мероприятий Стратегии из различных источников будут приниматься в процессе подготовки и формирования федеральных, областных и городских государственных и инвестиционных программ с учётом возможностей бюджетов различных уровней и привлечения внебюджетных средств, в том числе на основе механизмов ГЧП.

Структура финансирования мероприятий Стратегии предусматривает привлечение средств федерального бюджета, бюджетов Санкт-Петербурга и Ленинградской области, средств компаний ОАО «РЖД» и ГК «Автодор», а также внебюджетных источников.

Общий объем финансирования мероприятий Стратегии за период 2017 - 2030 годы составит в ценах соответствующих лет:

1) по консервативному варианту – 2 455 518,4 млн рублей (в том числе за счет федерального бюджета – 661 859,4 млн рублей, бюджета Санкт-Петербурга – 603 862,6 млн рублей, бюджета Ленинградской области – 28 185,0 млн рублей, средств ОАО «РЖД» и его дочерних компаний – 542 205,9 млн рублей, средств ГК «Автодор» – 23 216,3 млн рублей, прочих внебюджетных источников финансирования – 596 189,3 млн рублей, в том числе:

- затраты на развитие железнодорожного транспорта составят 719 651,6 млн рублей, в том числе 106 352,5 млн рублей за счет средств федерального бюджета, 1 980,2 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 542 205,9 млн рублей – за счет средств ОАО «РЖД» (из них 137 800,0 млн руб – дополнительная потребность) и 69 113,0 млн рублей – за счет прочих внебюджетных источников;

- затраты на развитие сети автомобильных дорог общего пользования составят 981 772,0 млн рублей, в том числе 486 800,6 млн рублей за счет средств федерального бюджета (в том числе в виде субсидий бюджету Санкт-Петербурга – 24 627,5 млн рублей, в виде субсидий бюджету Ленинградской области – 15 726,5 млн рублей), 301 094,2 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 25 826,1 млн рублей – за счет средств бюджета Ленинградской области, 23 216,3 млн рублей – за счет средств ГК «Автодор» и 144 834,7 – за счет внебюджетных источников;

- затраты на развитие автомобильного транспорта составят 3 168,3 млн рублей, в том числе 1 928,0 млн рублей за счет средств федерального бюджета, 926,2 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 1,1 млн рублей – за счет средств бюджета Ленинградской области и 313,0 – за счет внебюджетных источников;

- затраты на развитие городского и пригородного пассажирского транспорта составят 414 467,3 млн рублей, в том числе 7 580,7 млн рублей за счет средств федерального бюджета, 281 993,6 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 1 822,8 млн рублей – за счет средств бюджета Ленинградской области и 123 070,2 млн рублей – за счет внебюджетных источников;

- затраты на развитие воздушного транспорта составят 21 412,5 млн рублей, в том числе 2 828,9 млн рублей за счет средств федерального бюджета, 55,5 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 63,7 млн рублей – за счет средств бюджета Ленинградской области и 18 464,4 млн рублей – за счет внебюджетных источников;

- затраты на развитие морского транспорта и инфраструктуры морских портов составят 260 555,7 млн рублей, в том числе 30 394,5 млн рублей за счет средств федерального бюджета, 7 017,1 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 1,1 млн рублей – за счет средств бюджета Ленинградской области и 223 142,9 млн рублей – за счет внебюджетных источников;

- затраты на развитие внутреннего водного транспорта и инфраструктуры Волго-Балтийского водного пути составят 24 303,8 млн рублей, в том числе 23 878,9 млн рублей за счет средств федерального бюджета 280,6 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 1,1 млн рублей – за счет средств бюджета Ленинградской области и 143,0 млн рублей – за счет внебюджетных источников;

- затраты на развитие системы терминально-складской инфраструктуры и логистического обслуживания составят 19 480,1 млн рублей, в том числе 2 095,3 млн рублей за счет средств федерального бюджета 1 833,9 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-

Петербурга, 0,9 млн рублей – за счет средств бюджета Ленинградской области и 15 550,0 млн рублей – за счет внебюджетных источников;

- затраты на развитие систем управления, информирования и мониторинга транспортных потоков составят 10 707,2 млн рублей, в том числе 8 681,1 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 468,1 млн рублей – за счет средств бюджета Ленинградской области и 1 558,0 млн рублей – за счет внебюджетных источников.

2) по инновационному варианту – 4 695 803,3 млн рублей (в том числе за счет федерального бюджета – 1 066 573,1 млн рублей, бюджета Санкт-Петербурга – 825 990,0 млн рублей, бюджета Ленинградской области – 102 375,0 млн рублей, средств ОАО «РЖД» и ее дочерних компаний – 870 013,4 млн рублей, средств ГК «Автодор» – 265 309,1 млн рублей, прочих внебюджетных источников финансирования – 1 565 542,7 млн рублей, в том числе:

- затраты на развитие железнодорожного транспорта составят 1 327 343,0 млн рублей, в том числе 379 343,5 млн рублей за счет средств федерального бюджета, 1 980,2 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 870 013,4 млн рублей – за счет средств ОАО «РЖД» (из них 235 500 млн руб – дополнительная потребность) и 76 005,8 млн рублей – за счет прочих внебюджетных источников;

- затраты на развитие сети автомобильных дорог общего пользования составят 1 524 614,9 млн рублей, в том числе 618 006,8 млн рублей за счет средств федерального бюджета (в том числе в виде субсидий бюджету Санкт-Петербурга – 25 328,0 млн рублей, в виде субсидий бюджету Ленинградской области – 41 969,8 млн рублей), 355 878,2 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 71 289,1 млн рублей – за счет средств бюджета Ленинградской области, 265 309,1 млн рублей – за счет средств ГК «Автодор» и 214 131,6 – за счет внебюджетных источников;

- затраты на развитие автомобильного транспорта составят 3 168,3 млн рублей, в том числе 1 928,0 млн рублей за счет средств федерального бюджета, 926,2 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 1,1 млн рублей – за счет средств бюджета Ленинградской области и 313,0 – за счет внебюджетных источников;

- затраты на развитие городского и пригородного пассажирского транспорта составят 629 353,0 млн рублей, в том числе 8 050,8 млн рублей за счет средств федерального бюджета, 449 015,3 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 30 148,3 млн рублей – за счет средств бюджета Ленинградской области и 142 138,7 млн рублей – за счет внебюджетных источников;

- затраты на развитие воздушного транспорта составят 37 933,4 млн рублей, в том числе 2 828,9 млн рублей за счет средств федерального бюджета, 86,5 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 174,6 млн рублей – за счет средств бюджета Ленинградской области и 34 843,3 млн рублей – за счет внебюджетных источников;

- затраты на развитие морского транспорта и инфраструктуры морских портов составят 1 110 666,6 млн рублей, в том числе 30 440,9 млн рублей за счет средств федерального бюджета, 7 017,1 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 1,1 млн рублей – за счет средств бюджета Ленинградской области и 1 073 207,4 млн рублей – за счет внебюджетных источников;

- затраты на развитие внутреннего водного транспорта и инфраструктуры Волго-Балтийского водного пути составят 31 955,5 млн рублей, в том числе 23 878,9 млн рублей за счет средств федерального бюджета 280,6 млн рублей – за счет средств бюджета

Санкт-Петербурга, 1,1 млн рублей – за счет средств бюджета Ленинградской области и 7 794,9 млн рублей – за счет внебюджетных источников;

- затраты на развитие системы терминально-складской инфраструктуры и логистического обслуживания составят 19 480,1 млн рублей, в том числе 2 095,3 млн рублей за счет средств федерального бюджета 1 833,9 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 0,9 млн рублей – за счет средств бюджета Ленинградской области и 15 550,0 млн рублей – за счет внебюджетных источников;

- затраты на развитие систем управления, информирования и мониторинга транспортных потоков составят 11 288,6 млн рублей, в том числе 8 971,8 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 758,8 млн рублей – за счет средств бюджета Ленинградской области и 1 558,0 млн рублей – за счет внебюджетных источников.

Структура расходов по вариантам, источникам финансирования и периодам реализации мероприятий Стратегии представлена в Приложении 6 (том 2).

9. Механизмы реализации Стратегии

Стратегия определяет приоритеты транспортной политики Санкт-Петербурга и Ленинградской области, отражает цели, задачи и целевые показатели развития всех видов транспорта и транспортной инфраструктуры, содержит комплекс мероприятий, направленных на улучшение транспортной доступности, повышение качества транспортных услуг, рост конкурентоспособности и эффективности функционирования транспортного комплекса.

Стратегия является совместным документом стратегического планирования Правительства Российской Федерации, Правительства Санкт-Петербурга и Правительства Ленинградской области по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года.

Все мероприятия Стратегии включены в Приложения 4, 5 и 7 (том 2), которые содержат:

- Приложение 4 - Мероприятия по целям, задачам и этапам реализации Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года;
- Приложение 5 - Крупные инвестиционные проекты;
- Приложение 7 - План мероприятий по реализации Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на среднесрочный период (2017 – 2020 годы).

Механизмы реализации Стратегии включают комплекс мер, осуществляемых государственными заказчиками и Координационным советом по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области в целях повышения эффективности реализации мероприятий (проектов) и достижения планируемых показателей (индикаторов), предусмотренных Стратегией.

Стратегия является основой для учета особо значимых крупных инвестиционных проектов, направленных на развитие транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в документах стратегического планирования Российской Федерации, Санкт-Петербурга и Ленинградской области согласно Федеральному закону от 28.06.2014 № 172-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «О стратегическом планировании в Российской Федерации».

Основные положения, важнейшие мероприятия и крупные инвестиционные проекты Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области должны найти отражение в следующих документах долгосрочного планирования:

- Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г.;
- государственной программе Российской Федерации «Развитие транспортной системы»;
- Стратегии экономического и социального развития Санкт-Петербурга на период до 2030 года;
- Стратегии социально-экономического развития Ленинградской области до 2030 года;
- государственных программах Санкт-Петербурга и Ленинградской области, предусматривающих развитие транспортного комплекса и дорожного хозяйства.

Взаимодействие федеральных органов исполнительной власти, исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга и Ленинградской области и других заинтересованных сторон при реализации Стратегии (далее – взаимодействие) осуществляется в соответствии с действующим законодательством и отдельными нормативными правовыми ак-

тами Правительства Российской Федерации, Правительства Санкт-Петербурга и Правительства Ленинградской области.

Основные направления взаимодействия при реализации Стратегии предусматривают:

– синхронизацию сроков реализации мероприятий (проектов), предусмотренных Стратегией;

– проведение мониторинга хода реализации Стратегии;

– корректировку задач, мероприятий и целевых показателей (индикаторов) Стратегии.

Общее управление ходом реализации Стратегии осуществляет Координационный совет по развитию транспортной системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области (далее – Координационный совет).

По поручению Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области общее управление ходом реализации Стратегии осуществляет АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области».

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

– осуществляет межведомственную координацию работ по выполнению мероприятий Стратегии;

– уточняет цели, задачи, целевые показатели реализации Стратегии совместно с ИОГВ Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

– определяет приоритетность реализации мероприятий и инвестиционных проектов Стратегии совместно с ИОГВ Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

– осуществляет корректировку мероприятий и инвестиционных проектов Стратегии совместно с ИОГВ Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

– уточняет объемы финансирования мероприятий Стратегии совместно с ИОГВ Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

– способствует привлечению средств внебюджетных источников для финансирования Стратегии;

– осуществляет контроль за реализацией инвестиционных проектов и плана мероприятий, предусмотренных в Стратегии, совместно с ИОГВ Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

– осуществляет мониторинг эффективности реализации мероприятий Стратегии на основе анализа предоставляемой государственными заказчиками информации;

– осуществляет подготовку докладов о ходе реализации Стратегии и представление их в установленном порядке заинтересованным органам исполнительной власти;

– формирует предложения по корректировке основных положений Стратегии совместно с ИОГВ Санкт-Петербурга и Ленинградской области и выносит их на рассмотрение и утверждение Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Организационные механизмы реализации Стратегии предусматривают проведение АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области» ежегодного мониторинга хода выполнения ее мероприятий, анализа достижения запланированных целевых показателей, представление сведений в Министерство транспорта РФ, Правительство Санкт-Петербурга и в Правительство Ленинградской области.

Ежегодный мониторинг и оценка достигнутых результатов реализации Стратегии должны использоваться для поэтапной корректировки комплекса мероприятий с целью достижения запланированных значений целевых показателей с учетом происходящих текущих изменений, оказывающих влияние на условия и факторы развития транспортного комплекса.

АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области» ежегодно осуществляет корректировку комплекса мероприятий Стратегии во взаимодействии с Министерством транспорта РФ, государственными органами исполнительной власти Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Результаты реализации Стратегии и предложения по ее корректировке обсуждаются и утверждаются на Координационном совете по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Мониторинг реализации Стратегии проводится по следующим основным направлениям:

- технологический мониторинг, в рамках которого должен осуществляться контроль исполнения плана мероприятий Стратегии;
- мониторинг достижения целевых показателей, установленных в Стратегии;
- финансовый мониторинг, в рамках которого должен осуществляться контроль финансирования мероприятий, предусмотренных Стратегией;
- мониторинг эффективности реализации мероприятий Стратегии.

К участникам мониторинга реализации Стратегии относятся:

- федеральные органы исполнительной власти;
- исполнительные органы государственной власти Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- федеральная и региональные службы государственной статистики;
- предприятия и организации, участвующие в реализации мероприятий Стратегии.

АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области» во взаимодействии с Министерством транспорта РФ и исполнительными органами государственной власти Санкт-Петербурга и Ленинградской области формирует и ежегодно актуализирует План реализации мероприятий Стратегии, а также осуществляет оценку организационных и финансовых ресурсов, необходимых для реализации данных мероприятий.

В Стратегии предусматривается реализация инвестиционных проектов государственно-частного партнерства на основе концессионных и инвестиционных соглашений, контрактов жизненного цикла, заключения договоров аренды земельных участков с инвестиционными условиями и др.

К перспективным проектам, реализация которых планируется на основе принципов государственно-частного партнерства, относятся следующие:

- строительство и реконструкция объектов транспортной инфраструктуры (автомобильных и железных дорог, портовых сооружений и т.д.);
- сооружение путепроводов через железные дороги;
- развитие линий трамвая и легкорельсового транспорта;
- строительство терминально-логистических центров;
- сооружение транспортно-пересадочных узлов;
- строительство паркингов;
- создание интеллектуальной транспортной системы городов и др.

При реализации мероприятий Стратегии предусматривается использование механизмов проектного финансирования, позволяющих в процессе управления инвестиционными

проектами выбрать оптимальные схемы привлечения финансовых ресурсов, оптимизировать сроки и снизить риски проведения работ, а также повысить эффективность вложения средств.

В реализации Стратегии участвуют Министерство транспорта РФ, территориальные структуры (подразделения) федеральных органов исполнительной власти, органы государственной власти Санкт-Петербурга и Ленинградской области, органы местного самоуправления, транспортные компании, предприятия различных отраслей экономики, бизнес-сообщество, учреждения образования и науки, общественные объединения и другие заинтересованные организации.

Предусматривается широкое информирование населения о ходе и результатах реализации Стратегии в средствах массовой информации, а также на Портале АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области» в сети Интернет.

Успешная реализация Стратегии будет обеспечиваться за счет:

- согласования основных положений Стратегии с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 г. и с документами долгосрочного и среднесрочного планирования социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- наличия нормативно-правового, научно-методического, организационного, ресурсного и информационного обеспечения Стратегии;
- вовлечения широких кругов общественности в процессы определения и обсуждения приоритетов, целей и задач Стратегии;
- доступности и открытости информации об основных положениях Стратегии, ее мероприятиях и приоритетных инвестиционных проектах;
- установления четкого порядка взаимодействия участников реализации Стратегии;
- функционирования системы мониторинга реализации Стратегии, позволяющего давать объективную оценку степени реализации ее мероприятий.

Стратегия развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года относится к стратегическим документам долгосрочного планирования. Основные положения Стратегии должны найти отражение при разработке и реализации исполнительными органами государственной власти Санкт-Петербурга и Ленинградской области взаимосвязанных стратегических и программных документов средне- и долгосрочного планирования (стратегий социально-экономического развития, Генерального плана Санкт-Петербурга, Схемы территориального планирования Ленинградской области, государственных программ развития отраслей транспорта и дорожного хозяйства, адресных инвестиционных программ и др.).

10. Ожидаемые результаты реализации Стратегии

В результате реализации мероприятий Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года будут достигнуты следующие основные результаты:

- построено по инновационному варианту 486,8 км автомобильных дорог общего пользования федерального значения, 77,0 км автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, 100,6 км автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, по консервативному варианту – 314,2 км, 49,6 км и 77,1 км соответственно;

- реконструировано по инновационному варианту 838,5 км автомобильных дорог общего пользования федерального значения, 292,3 км автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, 70,8 км автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, по консервативному варианту – 500,0 км, 194,9 км и 47,2 км соответственно;

- доля протяженности автомобильных дорог I технической категории, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, увеличится с 5,3% в 2015 г. до 9,5% в 2030 г. по инновационному варианту, до 7,5% – по консервативному варианту;

- доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки, составит в 2030 г. по инновационному варианту 17%, по консервативному варианту – 30% (в 2015 г. – 23%);

- доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, обслуживающих движение в режиме перегрузки, составит в 2030 г. по инновационному варианту 35%, по консервативному варианту – 54% (в 2015 г. – 44%);

- доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки, составит в 2030 г. по инновационному варианту 0,5%, по консервативному варианту – 1,8% (в 2015 г. – 0,7%);

- доля автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Ленинградской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составит по инновационному варианту 92%, по консервативному варианту – 90%;

- доля автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составит по инновационному варианту 55,0%, по консервативному варианту – 46,4%;

- доля автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составит по инновационному варианту 83%, по консервативному варианту – 77%;

- введено в эксплуатацию 40 ед. новых путепроводов над железными дорогами на территории г. Санкт-Петербурга, 37 ед. – на территории Ленинградской области по инновационному варианту, соответственно 20 ед. и 18 ед. – по консервативному варианту;

- построен грузовой аэропорт «Усть-Луга»;

- построено три крупных транспортно-логистических центра в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по инновационному варианту и один центр по консервативному варианту;
- введено в эксплуатацию 3,3 млн кв. м качественных складских площадей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области (инновационный вариант);
- создано десять парковок для грузового автомобильного транспорта емкостью 2500 машино-мест по инновационному варианту и семь парковок емкостью 1750 машино-мест – по консервативному варианту;
- создана система управления движением грузовых автомобилей по территории Санкт-Петербурга;
- создано три информационно-управляющих логистических центра в морских портах на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок по инновационному варианту, два центра – по консервативному варианту;
- обустроено 7,8 тыс. машино-мест на перехватывающих парковках по инновационному варианту, 5,7 тыс. машино-мест – по консервативному варианту.

В результате реализации мероприятий Стратегии по инновационному варианту за период 2016–2030 гг. объем перевозок грузов железнодорожным транспортом Санкт-Петербурга и Ленинградской области увеличится в 2 раза, автомобильным транспортом – в 1,7 раза, воздушным транспортом – в 3,7 раза, внутренним водным транспортом – в 3,8 раза. Объем перевалки грузов в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2030 г. составит 372,8 млн тонн или 171% к уровню 2015 г. Развитие инфраструктуры морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области обеспечит существенный рост объемов перевалки грузов в контейнерах – в 3,9 раза в 2030 г. по сравнению с 2015 г.

Реализация мероприятий Стратегии в сфере грузового транспорта по консервативному варианту обеспечит рост объема перевозок грузов в 1,6 раза. При этом объем перевозок грузов железнодорожным транспортом Санкт-Петербурга и Ленинградской области увеличится в 1,6 раза, автомобильным транспортом – в 1,4 раза, воздушным транспортом – в 2,2 раза, внутренним водным транспортом – в 3,2 раза. Объем перевалки грузов в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2030 г. возрастет по сравнению с 2015 г. в 1,5 раза и составит 329,3 млн тонн. Объем перевалки грузов в контейнерах увеличится в 2030 г. в 3,5 раза по сравнению с 2015 г.

Реализация мероприятий в сфере развития пассажирского транспорта по инновационному варианту обеспечит рост объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования в 2030 г. в 1,2 раза по сравнению с 2015 г. Объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом увеличится за период 2016–2030 гг. в 1,4 раза, внутренним водным транспортом – в 1,9 раза, воздушным транспортом – в 2,4 раза. Автобусным транспортом в 2030 г. в Санкт-Петербурге будет перевезено пассажиров на 10% больше по сравнению с 2015 г., в Ленинградской области – на 20%. Наземным городским электрическим транспортом в 2030 г. будет перевезено более 370 млн чел., метрополитеном – более 928 млн чел. Прирост по сравнению с 2015 г. составит 16% и 25% соответственно.

Обеспечение спроса на пассажирские перевозки и улучшение качества транспортного обслуживания населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области по инновационному варианту будут достигнуты за счет реализации следующих мероприятий:

- строительства и реконструкции 32 железнодорожных станций на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- ввода в эксплуатацию новых линий скоростного рельсового транспорта протяженностью 31,2 км двойного пути;
- ввода в эксплуатацию 25 новых станций метрополитена;
- ввода в эксплуатацию новых линий метрополитена протяженностью 54,6 км;
- строительства пятнадцати транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- ввода в эксплуатацию трех новых автобусных вокзалов;
- строительства одного нового речного вокзала;
- роста пропускной способности аэровокзального комплекса аэропорта «Пулково» до 36,4 млн чел. в год;
- обеспечения 38 ед. перспективных сельских населенных пунктов в Ленинградской области постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием.

В результате реализации мероприятий Стратегии по консервативному варианту за период 2016–2030 гг. объем перевозок пассажиров транспортом общего пользования увеличится на 14%. Объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом увеличится за период 2016–2030 гг. в 1,2 раза, внутренним водным транспортом – в 1,7 раза, воздушным транспортом – в 2,1 раза. Автобусным транспортом в 2030 г. в Санкт-Петербурге будет перевезено пассажиров на 7% больше по сравнению с 2015 г., в Ленинградской области – на 11%. Наземным городским электрическим транспортом в 2030 г. будет перевезено 346 млн чел., метрополитеном – более 877 млн чел., прирост по сравнению с 2015 г. составит 8% и 18% соответственно.

В соответствии с консервативным вариантом реализации Стратегии в сфере пассажирского транспорта предусмотрены следующие основные мероприятия:

- строительство и реконструкция 32 железнодорожных станций на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- ввод в эксплуатацию новых линий скоростного рельсового транспорта протяженностью 22,2 км двойного пути;
- ввод в эксплуатацию 23 новых станций метрополитена;
- ввод в эксплуатацию новых линий метрополитена протяженностью 31,3 км;
- строительство десяти транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- ввод в эксплуатацию двух новых автобусных вокзалов;
- строительство нового речного вокзала;
- рост пропускной способности аэровокзального комплекса аэропорта «Пулково» до 30 млн чел. в год;
- обеспечение 19 ед. перспективных сельских населенных пунктов в Ленинградской области постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием.

Повышению качества предоставляемых транспортных услуг будет способствовать формирование инновационного кластера разработки нового поколения транспортных средств и технологий, эффективных методов строительства, содержания и ремонта объек-

тов транспортной инфраструктуры на основе использования научно-производственного и образовательного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В результате реализации мероприятий Стратегии будут созданы научно-внедренческие центры в сфере развития различных видов транспорта, испытательные полигоны для автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Оценка социально-экономической эффективности реализации Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года показала, что:

- по консервативному варианту чистый дисконтированный доход составит 3,9 трлн. руб., внутренняя норма доходности – 27%, индекс доходности – 3,5, срок окупаемости – 15,9 лет;

- по инновационному варианту чистый дисконтированный доход составит 6,3 трлн. руб., внутренняя норма доходности – 22%, индекс доходности – 3,2, срок окупаемости – 20 лет.

Строительство и реконструкция автомобильных дорог, модернизация Санкт-Петербургского железнодорожного узла, развитие морских портов и аэропортов, создание терминально-логистических комплексов, реконструкция объектов внутреннего водного транспорта, строительство новых вокзалов и железнодорожных станций, транспортно-пересадочных узлов позволят не только развить транспортную инфраструктуру и улучшить качество работы транспортной системы региона, но и обеспечить рост экономического и инвестиционного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области будет способствовать реализации транзитного потенциала региона, росту экспорта транспортных услуг, повышению налоговых поступлений в бюджетную систему страны.

В условиях ограниченности финансовых ресурсов для развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области в качестве рекомендуемого предлагается консервативный вариант Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года.

Приложение

Список использованных документов

1. Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 г. (Минэкономразвития России, ноябрь 2013 г.).
2. Сценарные условия, основные параметры прогноза социально-экономического развития Российской Федерации и предельные уровни цен (тарифов) на услуги компаний инфраструктурного сектора на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов (Минэкономразвития России, 06.05.2016).
3. Прогноз научно-технологического развития Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденный Правительством Российской Федерации 3 января 2014 г.
4. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года, утвержденная указом Президента Российской Федерации от 12 мая 2009 г. № 537.
5. Стратегия инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 8.12.2011 № 2227-р.
6. Доктрина энергетической безопасности, утвержденная Президентом Российской Федерации 29 ноября 2012 года.
7. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, изменения в которую утверждены Распоряжением Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. N 1032-р.
8. Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 319.
9. Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 05 декабря 2001 г. № 848 с изменениями и дополнениями от 6 октября 2015 г.
10. Программа деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010 - 2020 годы), утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2009 г. N 2146-р с изменениями и дополнениями от 24 октября 2015 г.
11. Государственная программа Российской Федерации «Доступная среда», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 01.12.2015 № 1297.
12. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года, одобренная на Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации (протокол от 28 сентября 2012 г. № 2).
13. Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная Распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.02.2016 № 327-р.
14. Проект обновленной Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.
15. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 13 ноября 2009 г. № 1715-р «Об утверждении Энергетической стратегии России на период до 2030 года».

16. Комплексный план мероприятий по расширению использования природного газа в качестве моторного топлива, утвержденный Заместителем Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковичем 14.11.2013 N 6819п-П9.

17. Методические рекомендации по разработке региональных транспортных стратегий, регламентам их согласования и механизмам корректировки в увязке с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, разработанные Минтранс России в 2015 году.

18. Стратегия социально-экономического развития Северо-Западного федерального округа на период до 2020 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 18.11.2011 N 2074-р.

19. Стратегия экономического и социального развития Санкт-Петербурга на период до 2030 года, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 13.05.2014 № 355.

20. Стратегия социально-экономического развития Ленинградской области до 2030 года, утвержденная областным законом от 08.08.2016 № 76-оз.

21. Концепция социально-экономического развития Ленинградской области на период до 2025 года, утвержденная областным законом от 28 июня 2013 года № 45-оз.

22. Прогноз социально-экономического развития Ленинградской области на период до 2030 года, утвержденный постановлением Правительства Ленинградской области от 18 сентября 2015 года № 360.

23. Прогноз социально-экономического развития Ленинградской области на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов.

24. Схема территориального планирования Ленинградской области, утвержденная постановлением Правительства Ленинградской области от 29.12.2012 № 460.

25. Программа сбалансированного пространственного и социально-экономического развития территорий Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга (разработчик - ООО «Институт территориального планирования «УРБАНИКА»), Санкт-Петербург, 2016 г.

26. Государственная программа Санкт-Петербурга «Развитие промышленности, инновационной деятельности и агропромышленного комплекса в Санкт-Петербурге» на 2015–2020 годы, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 23 июня 2014 года № 495 (с изменениями на 20 мая 2016 года).

27. Государственная программа Ленинградской области «Развитие сельского хозяйства Ленинградской области», утвержденная постановлением Правительства Ленинградской области от 29 декабря 2012 г. № 463 (и изменениями от 04.08.2015 № 306).

28. Транспортная стратегия Санкт-Петербурга до 2025 года, одобренная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 13.07.2011 № 945.

29. Стратегия развития транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга, одобренная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 03.07.2007 № 741.

30. Инвестиционная стратегия Санкт-Петербурга до 2030 года.

31. Инвестиционная стратегия Ленинградской области на период до 2025 года, утвержденная постановлением Правительства Ленинградской области от 19.02.2014 № 29.

32. Государственная программа Санкт-Петербурга «Экономическое и социальное развитие территорий Санкт-Петербурга» на 2015-2020 годы, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 30.06.2014 N 551.

33. Государственная программа Санкт-Петербурга «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга» на 2015-2020 годы», утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 30.06.2014 № 552.

33. Концепция развития перспективных районов (аванпортов) Большого порта Санкт-Петербург, одобренная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 20.01.2009 №8.

34. Отраслевая схема развития метрополитена в Санкт-Петербурге на 2011-2015 годы с перспективой до 2025 года, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 28.06.2011 № 836.

35. Отраслевая схема размещения объектов инфраструктуры автомобильного транспорта для перевозки пассажиров и багажа в пригородном, междугородном и международном сообщении на территории Санкт-Петербурга, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 27.10.2009 № 1186.

36. Отраслевая схема развития объектов транспортной инфраструктуры наземного городского пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге на 2011-2015 годы с перспективой до 2025 года, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 28.06.2011 № 837.

37. Отраслевая схема размещения объектов инфраструктуры речного транспорта на территории Санкт-Петербурга, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 17.05.2010 № 588.

38. Отраслевая схема размещения объектов инфраструктуры воздушного транспорта на территории Санкт-Петербурга, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 21.06.2009 № 832.

39. Концепция развития терминально-складской инфраструктуры Санкт-Петербурга, одобренная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 29.04.2008 № 478.

40. Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 30.06.2010 № 1285-р.

41. Генеральный план Санкт-Петербурга (Закон Санкт-Петербурга от 22.12.2005 N 728-99).

42. Схема территориального планирования Ленинградской области, утвержденная постановлением Правительства Ленинградской области от 29.12.2012 N 460.

43. Постановление Правительства Российской Федерации от 4.04.2011 N 241 «О Координационном совете по развитию транспортной системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области».

44. Программа развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года, утвержденная решением Координационного совета по развитию транспортной системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области (п. 1 раздела I протокола от 27.11.2015 №80).

45. Государственная программа Ленинградской области «Развитие автомобильных дорог Ленинградской области», утвержденная постановлением Правительства Ленинградской области от 14.11.2013 № 397.

46. Подпрограмма «Совершенствование транспортного обслуживания населения Ленинградской области на 2014-2020 годы» в составе Государственной программы Ленинградской области «Обеспечение устойчивого функционирования и развития коммунальной и ин-

женерной инфраструктуры и повышение энергоэффективности в Ленинградской области», утвержденной постановлением Правительства Ленинградской области от 14.11.2013 № 400.

47. Подпрограмма «Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива» государственной программы Ленинградской области «Обеспечение устойчивого функционирования и развития коммунальной и инженерной инфраструктуры и повышение энергоэффективности Ленинградской области», утвержденная постановлением Правительства Ленинградской области от 14.11.2013 № 400, изменения внесены постановлением Правительства Ленинградской области от 25.12.2015 № 507.

48. Государственная программа Ленинградской области «Безопасность Ленинградской области», утвержденная постановлением Правительства Ленинградской области от 14.11.2013 № 396.

49. Генеральная схема развития железнодорожного узла транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, утвержденная решением Координационного совета по развитию транспортной системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области (п. 1 раздела IX протокола от 27.11.2015 №80).

50. Концепция развития транспортной инфраструктуры Ленинградской области на период до 2020 года, утвержденной распоряжением Комитета по ЖКХ и транспорту Ленинградской области от 30.12.2014 № 99.

51. Программа подготовки к проведению в 2018 году чемпионата мира по футболу, утвержденная Постановлением Правительства Российской Федерации от 20.06.2013 № 518.

52. Программа подготовки Санкт-Петербурга к проведению в 2018 году Чемпионата мира по футболу на 2014 – 2018 годы, утверждена постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 4.04.2014 № 233.

53. План управления перевозками клиентских групп Чемпионата мира по футболу 2018 года в Санкт Петербурге.

54. Комплексный план транспортного обслуживания населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030) в части пригородных пассажирских перевозок, утвержден распоряжением Правительства Ленинградской области от 28.12.2015 № 592-р.

55. Документы планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

**Стратегия развития транспортной системы
Санкт-Петербурга и Ленинградской области
на период до 2030 года
Том 2. Приложения**

Разработчик: ООО «Транспортная интеграция»

**Санкт-Петербург
2016**

ОГЛАВЛЕНИЕ

Приложение 1	Динамика объемов перевозок грузов и пассажиров в Санкт-Петербурге и Ленинградской области в 2010-2015 гг.	3
Приложение 2	Прогноз объемов перевозок грузов и пассажиров в Санкт-Петербурге и Ленинградской области на период до 2030 года	5
Приложение 3	Значения индикаторов реализации Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года	9
Приложение 4	Мероприятия по целям, задачам и этапам реализации Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года	25
Приложение 5	Крупные инвестиционные проекты	116
Приложение 6	Оценка объемов необходимого ресурсного обеспечения реализации мероприятий Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года (капитальные вложения)	139
Приложение 7	План мероприятий по реализации Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на среднесрочный период (2017 – 2020 годы)	143

Приложение 1

Динамика объемов перевозок грузов и пассажиров в Санкт-Петербурге и Ленинградской области в 2010-2015 гг.

Показатели	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2015 г. к 2011 г., %
Объем перевозок грузов - всего, млн тонн, в том числе:	259,3	274,8	276,9	287,9	277,5	107,0
Железнодорожный транспорт - всего, в том числе:	159,7	171,3	176,0	185,6	183,0	114,6
- Санкт-Петербург	52,6	52,2	50,1	51,9	51,8	98,5
- Ленинградская область	107,1	119,1	125,9	133,7	131,2	122,5
Автомобильный транспорт - всего, в том числе:	88,9	93,9	91,5	95,4	89,2	100,3
- Санкт-Петербург	55,5	58,0	55,9	54,4	51,1	92,1
- Ленинградская область	33,4	35,9	35,6	41,0	38,1	114,1
Внутренний водный транспорт	10,7	9,6	9,4	6,9	5,3	49,5
Воздушный транспорт	0,029	0,031	0,031	0,030	0,027	93,1
Объем перевалки грузов в морских портах - всего, млн тонн, в том числе:	172,3	194,5	201,7	210,0	218,1	126,6
- на территории Санкт-Петербурга	60,0	57,8	57,6	61,2	51,5	85,8
- на территории Ленинградской области	112,3	136,7	144,1	148,8	166,6	148,4
Объем перевозок пассажиров транспортом общего пользования - всего, млн. человек, в том числе:	1912,2	1942,2	1938,3	1949,0	1934,7	101,2
Железнодорожный транспорт – всего, в том числе:	82,3	85,5	78,2	81,9	82,1	99,8
- Санкт-Петербург, всего, в том числе:	56,7	59,6	57,9	55,9	55,6	98,1
- в дальнем сообщении	8,6	8,8	8,6	8,0	8,0	93,0
- в пригородном сообщении	48,1	50,8	43,9	47,9	47,6	99,0
- Ленинградская область, всего, в том числе:	25,6	25,9	25,7	26,0	26,5	103,5
- в дальнем сообщении	0,2	0,3	0,1	0,1	0,1	50,0
- в пригородном сообщении	25,4	25,6	25,6	25,9	26,4	103,9
Автобусный транспорт – всего, в том числе:	718,3	747,2	757,0	759,3	774,3	107,8

Показатели	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2015 г. к 2011 г., %
- Санкт-Петербург	642,3	670,2	681,0	677,0	706,5	110,0
- Ленинградская область	76,0	77,0	76,0	82,3	67,8	89,2
Воздушный транспорт	9,6	11,2	12,9	14,3	13,5	140,6
Внутренний водный транспорт	2,6	2,5	2,5	2,5	2,3	88,5
- на территории Санкт-Петербурга	2,3	2,3	2,3	2,3	2,1	91,3
- на территории нескольких субъектов РФ (многодневные туристские поездки)	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	66,7
Морской транспорт	0,5	0,4	0,5	0,8	0,8	160,0
Наземный городской электрический транспорт Санкт- Петербурга (трамвай и троллейбус)	331,0	330,7	328,6	327,1	319,9	96,6
Метрополитен Санкт-Петербурга	768,0	764,7	758,6	763,1	741,8	96,6

Источник: данные Росстата, Минтранса России, ОАО «РЖД», СЗТУ, ЗАО «Морцентр ТЭК», Комитета по транспорту Санкт-Петербурга

Приложение 2

Прогноз объемов перевозок грузов и пассажиров в Санкт-Петербурге и Ленинградской области на период до 2030 года

Консервативный сценарий

Показатели	2015 год	2020 год	2025 год	2030 год	2030 г. к 2015 г., %
Объем перевозок грузов - всего, млн тонн, в том числе:	277,5	338,5	396,7	433,5	156,2
- Санкт-Петербург	102,9	118,6	134,6	143	139,0
- Ленинградская область	169,3	204,9	246,1	273,4	161,5
в том числе по видам транспорта:					
железнодорожный общего пользования, всего, в том числе:	183,0	225,0	267,3	291,1	159,1
- Санкт-Петербург	51,8	65,0	75,4	79,2	152,9
- Ленинградская область	131,2	160,0	191,9	211,9	161,5
автомобильный, всего, в том числе:	89,2	98,5	113,4	125,3	140,5
- Санкт-Петербург	51,1	53,6	59,2	63,8	124,9
- Ленинградская область	38,1	44,9	54,2	61,5	161,4
воздушный	0,027	0,03	0,04	0,06	в 2,2 р.
внутренний водный	5,3	15	16	17	в 3,2 р.
Объем перевалки грузов в морских портах, всего, в том числе:	218,1	260,8	292,9	329,3	151,0
- на территории Санкт-Петербурга	51,5	69,0	73,4	78,0	151,5
- на территории Ленинградской области	166,6	191,8	219,5	251,3	150,8
Объемы перевалки контейнерных грузов в морских портах, млн т, всего, в том числе:	20,6	35,0	56,8	73,1	в 3,5 р.
- на территории Санкт-Петербург	19,8	30,4	45,2	50,6	в 2,6 р.
- на территории Ленинградской области	0,8	4,6	11,6	22,5	в 28,1 р.
Объем перевозок пассажиров транспортом общего пользования - всего, млн человек, в том числе:	1934,7	2068,9	2130,0	2194,9	113,5
- Санкт-Петербург	1840,2	1971,3	2027	2086,9	113,4
- Ленинградская область	94,5	97,6	103,0	108,0	114,3
в том числе по видам транспорта:					
железнодорожный	82,1	84,3	91,3	100,2	122,1
- Санкт-Петербург	55,6	57,1	61,4	67,4	121,2
- в дальнем сообщении	8,0	8,1	9,5	12	150,0

Показатели	2015 год	2020 год	2025 год	2030 год	2030 г. к 2015 г., %
- в пригородном сообщении	47,6	49,0	51,9	55,4	116,4
- Ленинградская область	26,5	27,2	29,9	32,8	123,8
- в дальнем сообщении	0,1	0,2	0,3	0,5	в 5 р.
- в пригородном сообщении	26,4	27,0	29,6	32,3	122,3
автобусный	774,3	812,2	822,3	832,2	107,5
- Санкт-Петербург	706,5	741,8	749,2	757	107,1
- Ленинградская область	67,8	70,4	73,1	75,2	110,9
воздушный	13,5	19	24	29	в 2,1 р.
внутренний водный	2,3	3,1	3,4	3,8	в 1,7р.
морской	0,8	3,9	5,1	6,7	в 8,4 р.
наземный городской электрический	319,9	332,0	337,0	346,0	108,2
метрополитен	741,8	814,4	846,9	877,0	118,2

Прогноз объемов перевозок грузов и пассажиров в Санкт-Петербурге и Ленинградской области на период до 2030 года

Инновационный сценарий

Показатели	2015 год	2020 год	2025 год	2030 год	2030 г. к 2015 г., %
Объем перевозок грузов - всего, млн тонн,	277,5	370,5	461,1	548,8	197,8
в том числе:					
- Санкт-Петербург	102,9	129,1	154,9	178,7	173,7
- Ленинградская область	169,3	226,3	289,1	350,0	в 2,1 р.
в том числе по видам транспорта:					
железнодорожный общего пользования, всего, в том числе:	183,0	246,3	311,5	374,3	в 2,0 р.
- Санкт-Петербург	51,8	67,1	80,5	93,3	180,1
- Ленинградская область	131,2	179,2	231,0	281,0	в 2,1 р.
автомобильный, всего, в том числе:	89,2	109,1	132,5	154,4	173,1
- Санкт-Петербург	51,1	62,0	74,4	85,4	167,1
- Ленинградская область	38,1	47,1	58,1	69,0	181,1
воздушный	0,027	0,06	0,08	0,1	в 3,7 р.
внутренний водный	5,3	15	17	20	в 3,8 р.
Объем перевалки грузов в морских портах, всего, в том числе:	218,1	278,8	322,2	372,8	170,9
- на территории Санкт-Петербурга	51,5	72,0	77,8	84,0	163,1
- на территории Ленинградской области	166,6	206,8	244,4	288,8	173,3
Объемы перевалки контейнерных грузов в морских портах, млн т, всего, в том числе:	20,6	40,0	64,5	80,1	в 3,9 р.
- на территории Санкт-Петербург	19,8	34,0	48,3	55,1	в 2,8 р.
- на территории Ленинградской области	0,8	6,0	16,2	25,0	в 31,2 р.
Объем перевозок пассажиров транспортом общего пользования - всего, млн человек,	1934,7	2139,1	2216,9	2322,3	120,4
в том числе:					
- Санкт-Петербург	1840,2	2040,7	2108,4	2202,4	119,7

Показатели	2015 год	2020 год	2025 год	2030 год	2030 г. к 2015 г., %
- Ленинградская область	94,5	98,4	108,5	119,9	126,9
в том числе по видам транспорта:					
железнодорожный	82,1	88,0	102,9	117,3	142,9
- Санкт-Петербург	55,6	60,0	69,6	78,7	141,6
- <i>в дальнем сообщении</i>	8,0	9,0	11	14	175,0
- <i>в пригородном сообщении</i>	47,6	51,0	58,6	64,7	135,9
- Ленинградская область	26,5	28	33,3	38,6	145,7
- <i>в дальнем сообщении</i>	0,1	0,3	0,5	0,7	в 7 раз
- <i>в пригородном сообщении</i>	26,4	27,7	32,8	37,9	143,6
автобусный	774,3	818,0	835,5	858,3	110,8
- Санкт-Петербург	706,5	747,6	760,3	777	110,0
- Ленинградская область	67,8	70,4	75,2	81,3	119,9
воздушный	13,5	19	28	33	в 2,4 р.
внутренний водный	2,3	3,2	3,7	4,3	в 1,9 р.
морской	0,8	3,9	6,2	9,0	в 11,3 р.
наземный городской электрический	319,9	332,0	353,0	372,0	116,3
метрополитен	741,8	875,0	887,6	928,4	125,2

Приложение 3

Значения индикаторов реализации Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года Консервативный сценарий

Цель 1. Формирование сбалансированной эффективной транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области в составе единого транспортного пространства Российской Федерации

№	Индикаторы	Ед. изм.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
1	Доля протяженности автомобильных дорог I технической категории, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	%	5,3	5,8	6,4	7,5
2	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки	%	23	25	27	30
3	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, обслуживающих движение в режиме перегрузки	%	44	47	50	54
4	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки	%	0,7	1,15	1,4	1,8
5	Доля автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Ленинградской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%	78	85,3	87	90
6	Доля автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%	46,6	45,6	45,8	46,4
7	Доля автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%	63	72	74	77
8	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования федерального значения после строительства и реконструкции нарастающим итогом - всего, в т. ч.:	км	-	215	514,6	814,2
8.1	после строительства	км	-	70	192,1	314,2
8.2	после реконструкции	км	-	145	322,5	500
9	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования I	км	-	72,8	160,2	320,4

№	Индикаторы	Ед. изм.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
	технической категории после строительства и реконструкции нарастающим итогом - всего, в т. ч.:					
9.1	после строительства	км	-	30,8	60,1	156,3
9.2	после реконструкции	км	-	42	100,1	164,1
10	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области после строительства и реконструкции нарастающим итогом - всего, в т. ч.:	км	-	6,4	125,4	244,5
10.1	после строительства	км	-	0,6	25,1	49,6
10.2	после реконструкции	км	-	5,8	100,3	194,9
11	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга после строительства и реконструкции нарастающим итогом - всего, в т. ч.:	км	-	37,9	81,1	124,3
11.1	после строительства	км	-	13,5	45,3	77,1
11.2	после реконструкции	км	-	24,4	35,8	47,2
12	Ввод в эксплуатацию новых путепроводов над железными дорогами нарастающим итогом, в т. ч.:	ед.	-	21	30	38
12.1	на территории Санкт-Петербурга	ед.	-	7	13	20
12.2	на территории Ленинградской области	ед.	-	14	17	18
13	Прирост количества перспективных сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием в Ленинградской области	ед.	-	5	12	19
14	Протяженность линий высокоскоростного движения железнодорожного транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	км	-	-	-	-
15	Доля железнодорожных линий общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, имеющих ограничение пропускной способности, от общей протяженности	%	3,8	7,7	6,7	6,0
16	Ввод в эксплуатацию железнодорожных линий после строительства и реконструкции, нарастающим итогом	км	-	84,2	130,0	190,0
17	Ввод в эксплуатацию железнодорожных станций после строительства и реконструкции, нарастающим итогом	ед.	-	22	32	32
18	Мощность грузовых причалов морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, для сухогрузов и наливных грузов, всего, в том числе:	млн тонн	285,6	313,0	345,0	395,0
18.1	для сухогрузов	млн тонн	111,2	120,0	140,0	168,0
18.2	для наливных грузов	млн тонн	174,4	193,0	205,0	227,0
19	Доля протяженности Волго-Балтийского водного пути с ограничениями	%	16,5	11,1	10,0	9,5

№	Индикаторы	Ед. изм.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
	пропускной способности на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области					
20	Доля гидротехнических сооружений, не соответствующих нормативным требованиям безопасности эксплуатации (от общего числа гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию) на территории Ленинградской области	%	35	33	30	25
21	Пропускная способность аэровокзального комплекса аэропорта «Пулково»	млн чел. в год	18	20	26	30

Цель 2. Обеспечение спроса на грузовые перевозки, создание эффективной системы управления грузопотоками, применение передовых логистических технологий, формирование добавленной стоимости за счет обработки грузов и предоставления широкого спектра транспортно-логистических услуг в Санкт-Петербурге и Ленинградской области

№	Индикаторы	Ед. изм.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
1	Объем перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	млн тонн	218,1	260,8	292,9	329,3
2	Объемы перевалки грузов в контейнерах в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	млн тонн	20,7	35,0	52,8	73,1
3	Объем перевалки грузов на паромах в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	млн тонн	2,4	3,6	5,4	8,0
4	Объем перевалки накатных грузов (ро-ро) в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	млн тонн	0,7	1,4	2,8	4,0
5	Доля железнодорожного транспорта в обслуживании грузопотоков, следующих через морские порты	%	44,8	42,0	41,0	38,7
6	Доля автомобильного транспорта в обслуживании грузопотоков, следующих через морские порты	%	10,3	11,5	12,0	12,8
7	Доля внутреннего водного транспорта в обслуживании грузопотоков, следующих через морские порты	%	0,5	0,6	2,5	3,1
8	Доля трубопроводного транспорта в обслуживании грузопотоков, следующих через морские порты	%	43,5	43,7	44,2	44,6
9	Количество информационно-управляющих логистических центров в морских портах на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок, нарастающим итогом	ед.	-	2	2	2
10	Создание портово-промышленных зон в зоне тяготения морских портов, нарастающим итогом	ед.	-	1	1	2

№	Индикаторы	Ед. изм.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
11	Создание системы управления движением грузовых автомобилей по территории Санкт-Петербурга	ед.	-	-	1	-
12	Доля парка грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами ГЛОНАСС, в общем парке грузовых автомобилей, работающих на территории Санкт-Петербурга	%	35	40	55	60
13	Количество парковок для грузового автомобильного транспорта	ед.	-	3	5	7
14	Количество машино-мест на парковках для грузового автомобильного транспорта	маш.-мест	-	252	1250	1750
15	Объем обработки авиагрузов и почты на грузовом терминале аэропорта «Пулково»	тыс. тонн	27	30	40	60
16	Строительство крупных транспортно-логистических центров в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	ед.	-	1	1	1
17	Ввод в эксплуатацию качественных складских площадей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	тыс. кв. м	2800	-	-	-

Цель 3. Обеспечение спроса на пассажирские перевозки, развитие международных и межрегиональных пассажирских сообщений, совершенствование транспортного обслуживания жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области, создание эффективной системы управления пассажиропотоками

№	Индикаторы	Ед. изм.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
1	Транспортная мобильность (подвижность) населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области, поездок на 1 человека в год на всех видах пассажирского транспорта общего пользования, всего	поездок на 1 человека в год на всех видах пассажирского транспорта общего пользования	277	281	284	288
2	Авиационная подвижность населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области, поездок на 1 человека в год на воздушном транспорте, всего	поездок на 1 человека в год на воздушном транспорте	1,93	2,58	3,17	3,77
3	Количество паромных линий, обслуживаемых в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области	ед.	3	5	7	10

№	Индикаторы	Ед. изм.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
4	Доля пассажирского транспорта общего пользования в общем объеме поездок в Санкт-Петербурге	%	70	68	67	65
5	Доля пассажирского транспорта общего пользования в общем объеме поездок в Ленинградской области	%	56	54	52	50
6	Протяженность введенных в эксплуатацию новых линий метрополитена после завершения строительства, нарастающим итогом	км	-	14,5	20	31,3
7	Ввод в эксплуатацию новых станций метрополитена после завершения строительства, нарастающим итогом	ед.	-	7	15	23
8	Протяженность введенных в эксплуатацию новых линий скоростного рельсового транспорта	км двойного пути	-	16,2	22,2	22,2
9	Ввод в эксплуатацию новых автобусных вокзалов, нарастающим итогом	ед.	-	1	2	2
10	Строительство нового речного вокзала, нарастающим итогом	ед.	-	-	1	1
11	Ввод в эксплуатацию новых транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, нарастающим итогом	ед.	-	5	7	10
12	Доля маршрутов с интервалом движения менее 10 минут в час «пик» в Санкт-Петербурге	% от общего количества маршрутов	28	31	35	38
13	Доля транспортных средств наземного пассажирского транспорта общего пользования, оборудованных для перевозки маломобильных групп населения в Санкт-Петербурге	% от общего парка транспортных средств	31	34	37	40
14	Доля автобусов, оборудованных для перевозки маломобильных групп населения, обслуживающих маршрутные перевозки в Ленинградской области	% от общего парка автобусов	4,1	9	14	20
15	Доля вагонов метрополитена, имеющих нормативные сроки службы	%	26,2	35,0	50,0	70,0
16	Доля вагонов трамвая, имеющих нормативные сроки службы	%	30	37	45	50
17	Доля троллейбусов, имеющих нормативные сроки службы	%	77	78	80	80
18	Доля автобусов, обслуживающих маршрутную сеть Санкт-Петербурга, имеющих нормативные сроки службы	%	36	45	60	70
19	Обеспеченность автобусных маршрутов Ленинградской области подвижным составом, имеющим нормативные сроки службы	ед. на 1 маршрут	2,7	3,1	3,6	5,0
20	Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оснащенного современными информационно-коммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС в Санкт-Петербурге	%	47	60	70	80
21	Доля парка подвижного состава автомобильного транспорта общего	%	9	25	35	50

№	Индикаторы	Ед. изм.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
	пользования, оснащенного современными информационно-коммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС в Ленинградской области					
22	Доля поездок в наземном пассажирском транспорте общего пользования, оплаченных электронными билетами в Санкт-Петербурге	% от общего количества поездок	78	85	90	95
23	Доля поездок в автобусном транспорте общего пользования, оплаченных электронными билетами в Ленинградской области	% от общего количества поездок	5	15,0	35,0	50,0
24	Количество обустроенных машино-мест на перехватывающих парковках на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, нарастающим итогом	ед.	1620	4200	5000	5700
25	Количество базовых авиакомпаний аэропорта «Пулково»	ед.	1	1	2	2

Цель 4. Интеграция региональной транспортной системы в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области

№	Индикаторы	Ед. изм.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
1	Объем экспорта транспортных услуг	млрд долл. США	1,8	2,0	2,3	2,7
2	Доля объема перевозок международных грузов, выполняемых по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в общем объеме перевозок международных грузов в Российской Федерации	%	25	24	22	20
3	Доля объема перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в общем объеме перевалки международных грузов в морских портах Российской Федерации	%	32	30	30	30
4	Объемы перевалки международных грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	млн тонн	214,3	254,0	285,4	320,7
5	Доля перевозок международных грузов, следующих через морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области, судами, зарегистрированными под российским флагом	%	8,0	9,0	10,0	12,0
6	Средняя продолжительность оформления и государственного контроля грузов в морских портах	мин	90	70	50	40
7	Доля российских компаний в общем объеме автомобильных перевозок международных грузов через МАПП, расположенные в Ленинградской области	%	70	70	70	70
8	Средняя продолжительность оформления и государственного	мин	40	35	30	20

№	Индикаторы	Ед. изм.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
	контроля грузов на международных автомобильных пунктах пропуска					
9	Средняя продолжительность оформления и государственного контроля грузов на железнодорожных пунктах пропуска	мин	60	55	50	40

Цель 5. Повышение экономичности, экологичности, энергоэффективности и безопасности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области

№	Индикаторы	Ед. изм.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
1	Снижение общего количества ДТП на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области к уровню 2015 г.	%	-	4	7	9
2	Снижение значения индикатора социального риска (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 тыс. населения) на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области к уровню 2015 г.	%	-	8	12	14
3	Рост скорости сообщения по улично-дорожной сети на индивидуальном транспорте при внедрении АСУ ДД (в процентах по отношению к 2015 г.)	%	-	2,5	5,0	7,0
4	Рост скорости сообщения на маршрутах наземного пассажирского транспорта, для которых обеспечивается режим приоритетного пропуска (в процентах по отношению к 2015 г.)	%	-	2,5	5,0	7,0
5	Снижение объема эмиссии выхлопных газов за счет сокращения циклов разгон-торможение (в процентах по отношению к 2015 г.)	%	-	0,8	1,6	4,8
6	Снижение задержек транспорта на светофорах (в процентах по отношению к 2015 г.)	%	-	1,25	2,50	3,75
7	Расширение зоны охвата территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области системами управления и мониторинга (по видам систем) (в процентах по отношению к 2015 г.)	%	-	2	4	6
8	Прирост количества светофорных объектов с интеллектуальными технологиями управления транспортными и пешеходными потоками (строительство новых и реконструкция существующих) (в процентах по отношению к 2015 г.)	%	-	1	2	3
9	Прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования с интеллектуальными технологиями управления транспортными и пешеходными потоками (в процентах по отношению к 2015 г.)	%	-	0,75	1,5	2,75
10	Количество аварийных посадочных площадок для вертолетов в Санкт-Петербурге	ед.	-	-	-	2
11	Доля транспортных средств, имеющих разрешенную максимальную	%	3	12	25	40

№	Индикаторы	Ед. изм.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
	массу свыше 12 тонн, движение которых по сети автомобильных дорог общего пользования контролируется интегрированной системой автоматизированного весогабаритного контроля и взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам					
12	Создание системы предварительного электронного бронирования очереди на международных автомобильных пунктах пропуска в Ленинградской области, нарастающим итогом	ед.	-	3	4	4
13	Количество эксплуатируемых объектов инфраструктуры воздушного транспорта, расположенных на прилегающих к медицинским учреждениям территориях в Санкт-Петербурге	ед.	7	8	8	10
14	Количество эксплуатируемых объектов инфраструктуры воздушного транспорта, расположенных на прилегающих к медицинским учреждениям территориях в Ленинградской области	ед.	6	8	10	10
15	Количество автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива в г. Санкт-Петербурге	ед.	917	1130	1400	1890
16	Количество автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива в Ленинградской области	ед.	168	345	1553	4038

Цель 6. Формирование инновационного кластера разработки нового поколения транспортных средств и технологий, эффективных методов строительства, содержания и ремонта объектов транспортной инфраструктуры на основе использования научно-производственного и образовательного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области

№	Индикаторы	Ед. изм.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
1	Количество научно-исследовательских и внедренческих центров при транспортных ВУЗах	ед.	-	5	7	7
2	Количество испытательных полигонов для дорожного хозяйства	ед.	-	1	1	1
3	Количество специалистов Администрации Санкт-Петербурга и Ленинградской области, включая подведомственные организации, прошедших повышение квалификации и переподготовку по вопросам транспортного комплекса, дорожного хозяйства и ИТС	чел.	-	50	75	100
4	Количество специалистов компаний, осуществляющих проектирование, строительство и эксплуатацию ИТС, прошедших повышение квалификации и переподготовку по вопросам транспортного комплекса, дорожного хозяйства и ИТС	чел.	-	50	75	100

Инновационный сценарий

Цель 1. Формирование сбалансированной эффективной транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области в составе единого транспортного пространства Российской Федерации

№	Индикаторы	Ед. изм.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
1	Доля протяженности автомобильных дорог I технической категории, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	%	5,3	6	7	9,5
2	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки	%	23	21	19	17
3	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, обслуживающих движение в режиме перегрузки	%	44	41	38	35
4	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки	%	0,7	0,85	0,7	0,5
5	Доля автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Ленинградской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%	78	85,3	87,5	92
6	Доля автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%	46,6	46,3	50,0	55,0
7	Доля автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%	63	73	78	83
8	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования федерального значения после строительства и реконструкции нарастающим итогом - всего, в т. ч.:	км	-	220	772,6	1325,3
8.1	после строительства	км	-	75	280,9	486,8
8.2	после реконструкции	км	-	145	491,7	838,5
9	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования I технической категории после строительства и реконструкции нарастающим итогом - всего, в т. ч.:	км	-	102,0	247,6	611,7
9.1	после строительства	км	-	42	115,3	243,2

№	Индикаторы	Ед. изм.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
9.2	после реконструкции	км	-	60	132,3	368,5
10	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области после строительства и реконструкции нарастающим итогом - всего, в т. ч.:	км	-	60	214,7	369,4
10.1	после строительства	км	-	51,3	64,2	77
10.2	после реконструкции	км	-	8,7	150,5	292,4
11	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга после строительства и реконструкции нарастающим итогом - всего, в т. ч.:	км	-	103,66	137,5	171,4
11.1	после строительства	км	-	67,06	83,8	100,6
11.2	после реконструкции	км	-	36,6	53,7	70,8
12	Ввод в эксплуатацию новых путепроводов над железными дорогами нарастающим итогом, в т. ч.:	ед.	-	42	59	77
12.1	на территории Санкт-Петербурга	ед.	-	13	26	40
12.2	на территории Ленинградской области	ед.	-	29	33	37
13	Прирост количества перспективных сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием в Ленинградской области	ед.	-	9	23	38
14	Протяженность линий высокоскоростного движения железнодорожного транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	км	-	-	-	120,0
15	Доля железнодорожных линий общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, имеющих ограничение пропускной способности, от общей протяженности	%	3,8	6,0	4,0	1,0
16	Ввод в эксплуатацию железнодорожных линий после строительства и реконструкции, нарастающим итогом	км	-	110,0	180,0	250,0
17	Ввод в эксплуатацию железнодорожных станций после строительства и реконструкции, нарастающим итогом	ед.	-	22	32	32
18	Мощность грузовых причалов морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, для сухогрузов и наливных грузов, всего, в том числе:	млн тонн	285,6	334,0	380,0	447,0
18.1	- для сухогрузов	млн тонн	111,2	125,0	150,0	195,0
18.2	- для наливных грузов	млн тонн	174,4	209,0	230,0	252,0
19	Доля протяженности Волго-Балтийского водного пути с ограничениями пропускной способности на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	%	16,5	11,1	9,0	8,0

№	Индикаторы	Ед. изм.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
20	Доля гидротехнических сооружений, не соответствующих нормативным требованиям безопасности эксплуатации (от общего числа гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию) на территории Ленинградской области	%	35	33	28	20
21	Пропускная способность аэровокзального комплекса аэропорта «Пулково»	млн чел. в год	18,0	22,3	30,0	36,4

Цель 2. Обеспечение спроса на грузовые перевозки, создание эффективной системы управления грузопотоками, применение передовых логистических технологий, формирование добавленной стоимости за счет обработки грузов и предоставления широкого спектра транспортно-логистических услуг в Санкт-Петербурге и Ленинградской области

№	Индикаторы	Ед. изм.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
1	Объем перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	млн тонн	218,1	278,8	322,2	372,8
2	Объемы перевалки грузов в контейнерах в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	млн тонн	20,7	40,0	56,0	80,1
3	Объем перевалки грузов на паромов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	млн тонн	2,4	4,0	7,0	10,0
4	Объем перевалки накатных грузов (ро-ро) в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	млн тонн	0,7	2,0	4,0	7,0
5	Доля железнодорожного транспорта в обслуживании грузопотоков, следующих через морские порты	%	44,8	43,0	42,0	40,0
6	Доля автомобильного транспорта в обслуживании грузопотоков, следующих через морские порты	%	10,3	11,0	11,6	12,4
7	Доля внутреннего водного транспорта в обслуживании грузопотоков, следующих через морские порты	%	0,5	0,6	2,3	3,3
8	Доля трубопроводного транспорта в обслуживании грузопотоков, следующих через морские порты	%	43,5	43,0	43,2	43,5
9	Количество информационно-управляющих логистических центров в морских портах на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок, нарастающим итогом	ед.	-	3	3	3
10	Создание портово-промышленных зон в зоне тяготения морских портов, нарастающим итогом	ед.	-	2	2	2
11	Создание системы управления движением грузовых автомобилей по территории Санкт-Петербурга	ед.	-	1	-	-

№	Индикаторы	Ед. изм.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
12	Доля парка грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами ГЛОНАСС, в общем парке грузовых автомобилей, работающих на территории Санкт-Петербурга	%	35	90	100	100
13	Количество парковок для грузового автомобильного транспорта	ед.	-	5	7	10
14	Количество машино-мест на парковках для грузового автомобильного транспорта	маш.-мест	-	1250	1750	2500
15	Объем обработки авиагрузов и почты на грузовом терминале аэропорта «Пулково»	тыс. тонн	27	60	80	100
16	Строительство крупных транспортно-логистических центров в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	ед.	-	3	3	3
17	Ввод в эксплуатацию качественных складских площадей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	тыс. кв. м	2800	3300	-	-

Цель 3. Обеспечение спроса на пассажирские перевозки, развитие международных и межрегиональных пассажирских сообщений, совершенствование транспортного обслуживания жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области, создание эффективной системы управления пассажиропотоками

№	Индикаторы	Ед. изм.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
1	Транспортная мобильность (подвижность) населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области, поездок на 1 человека в год на всех видах пассажирского транспорта общего пользования, всего	поездок на 1 человека в год на всех видах пассажирского транспорта общего пользования	277	290	295	303
2	Авиационная подвижность населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области, поездок на 1 человека в год на воздушном транспорте, всего	поездок на 1 человека в год на воздушном транспорте	1,93	2,6	3,68	4,27
3	Количество паромных линий, обслуживаемых в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области	ед.	3	7	10	15
4	Доля пассажирского транспорта общего пользования в общем объеме поездок в Санкт-Петербурге	%	70	70	70	70

№	Индикаторы	Ед. изм.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
5	Доля пассажирского транспорта общего пользования в общем объеме поездок в Ленинградской области	%	56	57	58	60
6	Протяженность введенных в эксплуатацию новых линий метрополитена после завершения строительства, нарастающим итогом	км	-	14,5	39,6	54,6
7	Ввод в эксплуатацию новых станций метрополитена после завершения строительства, нарастающим итогом	ед.	-	7	18	25
8	Протяженность введенных в эксплуатацию новых линий скоростного рельсового транспорта	км двойного пути	-	16,2	22,2	31,2
9	Ввод в эксплуатацию новых автобусных вокзалов, нарастающим итогом	ед.	-	2	3	3
10	Строительство нового речного вокзала, нарастающим итогом	ед.	-	1	1	1
11	Ввод в эксплуатацию новых транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	ед.	-	5	10	15
12	Доля маршрутов с интервалом движения менее 10 минут в час «пик» в Санкт-Петербурге	% от общего количества маршрутов	28	31	36	45
13	Доля транспортных средств наземного пассажирского транспорта общего пользования, оборудованных для перевозки маломобильных групп населения в Санкт-Петербурге	% от общего парка транспортных средств	31	37	53	76
14	Доля автобусов, оборудованных для перевозки маломобильных групп населения, обслуживающих маршрутные перевозки в Ленинградской области	% от общего парка автобусов	4,1	15	25	30
15	Доля вагонов метрополитена, имеющих нормативные сроки службы	%	26,2	40,0	70,0	90,0
16	Доля вагонов трамвая, имеющих нормативные сроки службы	%	30	45	70	90
17	Доля троллейбусов, имеющих нормативные сроки службы	%	77	80	85	90
18	Доля автобусов, обслуживающих маршрутную сеть Санкт-Петербурга, имеющих нормативные сроки службы	%	36	50	70	90
19	Обеспеченность автобусных маршрутов Ленинградской области подвижным составом, имеющим нормативные сроки службы	ед. на 1 маршрут	2,7	3,5	4	5
20	Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оснащенного современными информационно-коммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС в Санкт-Петербурге	%	47	70	80	100
21	Доля парка подвижного состава автомобильного транспорта общего пользования, оснащенного современными информационно-коммуникационными системами и глобальной навигационной	%	9	40	70	100

№	Индикаторы	Ед. изм.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
	системой ГЛОНАСС в Ленинградской области					
22	Доля поездок в наземном пассажирском транспорте общего пользования, оплаченных электронными билетами в Санкт-Петербурге	% от общего количества поездок	78	85	95	100
23	Доля поездок в автобусном транспорте общего пользования, оплаченных электронными билетами в Ленинградской области	% от общего количества поездок	5	20	50	70
24	Количество обустроенных машино-мест на перехватывающих парковках на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, нарастающим итогом	ед.	1620	4200	6000	7800
25	Количество базовых авиакомпаний аэропорта «Пулково»	ед.	1	2	3	3

Цель 4. Интеграция региональной транспортной системы в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области

№	Индикаторы	Ед. изм.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
1	Объем экспорта транспортных услуг	млрд долл. США	1,8	2,3	2,9	3,6
2	Доля объема перевозок международных грузов, выполняемых по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в общем объеме перевозок международных грузов в Российской Федерации	%	25,0	23,0	21,0	19,0
3	Доля объема перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в общем объеме перевалки международных грузов в морских портах Российской Федерации	%	32,0	30,0	30,0	29,0
4	Объемы перевалки международных грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	млн тонн	214,3	271,5	314,0	363,1
5	Доля перевозок международных грузов, следующих через морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области, судами, зарегистрированными под российским флагом	%	8,0	10,0	15,0	25,0
6	Средняя продолжительность оформления и государственного контроля грузов в морских портах		90	60	40	30
7	Доля российских компаний в общем объеме автомобильных перевозок международных грузов через МАПП, расположенные в Ленинградской области	%	70,0	72,0	75,0	80,0
8	Средняя продолжительность оформления и государственного контроля грузов на международных автомобильных пунктах пропуска		40	30	20	15

№	Индикаторы	Ед. изм.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
9	Средняя продолжительность оформления и государственного контроля грузов на железнодорожных пунктах пропуска		60	50	40	30

Цель 5. Повышение экономичности, экологичности, энергоэффективности и безопасности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области

№	Индикаторы	Ед. изм.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
1	Снижение общего количества ДТП на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области к уровню 2015 г.	%	-	5	9	14
2	Снижение значения индикатора социального риска (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 тыс. населения) на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области к уровню 2015 г.	%	-	10	16	25
3	Рост скорости сообщения по улично-дорожной сети на индивидуальном транспорте при внедрении АСУ ДД (в процентах по отношению к 2015 г.)	%	-	5	10	15
4	Рост скорости сообщения на маршрутах наземного пассажирского транспорта, для которых обеспечивается режим приоритетного пропуска (в процентах по отношению к 2015 г.)	%	-	5	10	15
5	Снижение объема эмиссии выхлопных газов за счет сокращения циклов разгон-торможение (в процентах по отношению к 2015 г.)	%	-	1,6	3,2	4,8
6	Снижение задержек транспорта на светофорах (в процентах по отношению к 2015 г.)	%	-	2,5	5,0	7,5
7	Расширение зоны охвата территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области системами управления и мониторинга (по видам систем) (в процентах по отношению к 2015 г.)	%	-	4	8	16
8	Прирост количества светофорных объектов с интеллектуальными технологиями управления транспортными и пешеходными потоками (строительство новых и реконструкция существующих) (в процентах по отношению к 2015 г.)	%	-	2	4	6
9	Прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования с интеллектуальными технологиями управления транспортными и пешеходными потоками (в процентах по отношению к 2015 г.)	%	-	1,5	3,0	4,5
10	Количество аварийных посадочных площадок для вертолетов в Санкт-Петербурге	ед.	-	2	4	4

№	Индикаторы	Ед. изм.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
11	Доля транспортных средств, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, движение которых по сети автомобильных дорог общего пользования контролируется интегрированной системой автоматизированного весогабаритного контроля и взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам	%	3	25	50	85
12	Создание системы предварительного электронного бронирования очереди на международных автомобильных пунктах пропуска в Ленинградской области, нарастающим итогом	ед.	-	4	4	4
13	Количество эксплуатируемых объектов инфраструктуры воздушного транспорта, расположенных на прилегающих к медицинским учреждениям территориях в Санкт-Петербурге	ед.	7	8	10	12
14	Количество эксплуатируемых объектов инфраструктуры воздушного транспорта, расположенных на прилегающих к медицинским учреждениям территориях в Ленинградской области	ед.	6	10	15	17
15	Количество автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива в г. Санкт-Петербурге	ед.	917	1280	1650	2640
16	Количество автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива в Ленинградской области	ед.	168	378	1704	4686

Цель 6. Формирование инновационного кластера разработки нового поколения транспортных средств и технологий, эффективных методов строительства, содержания и ремонта объектов транспортной инфраструктуры на основе использования научно-производственного и образовательного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области

№	Индикаторы	Ед. изм.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
1	Количество научно-исследовательских и внедренческих центров при транспортных ВУЗах	ед.	-	5	7	7
2	Количество испытательных полигонов для дорожного хозяйства	ед.	-	1	1	1
3	Количество специалистов Администрации Санкт-Петербурга и Ленинградской области, включая подведомственные организации, прошедших повышение квалификации и переподготовку по вопросам транспортного комплекса, дорожного хозяйства и ИТС	чел.	-	75	100	150
4	Количество специалистов компаний, осуществляющих проектирование, строительство и эксплуатацию ИТС, прошедших повышение квалификации и переподготовку по вопросам транспортного комплекса, дорожного хозяйства и ИТС	чел.	-	75	100	150

Приложение 4

Мероприятия по целям, задачам и этапам реализации Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
Цель 1 «Формирование сбалансированной эффективной транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области в составе единого транспортного пространства Российской Федерации»				
1.1 Создание инфраструктуры скоростного и высокоскоростного движения				
1.1.1 развитие высокоскоростного железнодорожного движения				
1.1.1.1	Железнодорожный		Строительство участка ВСМ в границах Санкт-Петербурга и Ленинградской области, включая вокзальный комплекс	И
1.1.1.2	Железнодорожный	Частичная реконструкция перронного парка станции Санкт-Петербург-Финляндский с целью увеличения размера движения поездов «Аллегро» в сообщении Санкт-Петербург – Хельсинки		К
1.1.2 развитие системы автомагистралей и скоростных автомобильных дорог				
1.1.2.1	Автомобильные дороги	Строительство скоростной автомобильной дороги М-11 Москва – Санкт-Петербург		К
1.1.2.1.1	<i>Автомобильные дороги</i>	<i>Строительство транспортной развязки на пересечении с КАД</i>		К
1.1.2.1.2	<i>Автомобильные дороги</i>	<i>Строительство транспортной развязки на пересечении с соединением к подъезду к Пулково</i>		К
1.1.2.1.3	<i>Автомобильные дороги</i>	<i>Строительство транспортной развязки с Витебским проспектом</i>		К
1.1.2.1.4	<i>Автомобильные дороги</i>	<i>Строительство путепровода через ж/д пути (направление на станцию Дно)</i>		К
1.1.2.1.5	<i>Автомобильные дороги</i>	<i>Строительство транспортной развязки на пересечении автомобильной дорогой Новосаратовка – Волхонское шоссе</i>		К
1.1.2.1.6	<i>Автомобильные дороги</i>	<i>Строительство транспортной развязки на пересечении с Колпинским шоссе</i>		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.1.2.1.7	Автомобильные дороги	<i>Строительство транспортной развязки на пересечении с ул. Пролетарской (продление ул. Пролетарской)</i>		К
1.1.2.2***	Автомобильные дороги	Бюджетные инвестиции ОАО «Западный скоростной диаметр» в рамках реализации ДЦП СПб «Финансирование создания в Санкт-Петербурге автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр»		К
1.1.2.3	Автомобильные дороги		Строительство широтной скоростной магистрали с мостом через р. Неву в створе Фаянсовой ул. – Зольной ул.	К
1.1.2.3.1	Автомобильные дороги		1-ая очередь. Строительство магистрали на участке от пр. Энергетиков до Мурманского шоссе.	К
1.1.2.3.2	Автомобильные дороги		2-ая очередь. Строительство магистрали на участке от ЗСД до Глухоозерского ш.	К
1.1.2.3.3	Автомобильные дороги		3-я очередь. Строительство магистрали на участке от Глухоозерского ш. до пр. Энергетиков с мостом через р. Неву	К
1.1.2.3.4	Автомобильные дороги		Строительство продолжения Новоизмайловского пр. от ул. Благодатной до ул. Старообрядческой	К
1.1.2.3.5	Автомобильные дороги		Строительство ул. Коммуны от ул. Хасанской до ул. Кржижановского со строительством транспортной развязки на пересечении с широтной скоростной магистралью с мостом через р. Неву в створе Фаянсовой ул. – Зольной ул.	К
1.1.2.3.6	Автомобильные дороги		Реконструкция Витебского пр. от ул. Заставской до Лиговского пр. со строительством транспортной развязки на пересечении с широтной скоростной магистралью с мостом через р. Неву в створе Фаянсовой ул. – Зольной ул.	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.1.2.3.7	Автомобильные дороги		Строительство Софийской ул. от ул. Салова до подключения к широтной магистрали в створе Фаянсовой ул. – ул. Зольной	К
1.1.2.3.8	Автомобильные дороги		Реконструкция ул. Седова от ул. Книпович до подключения к широтной магистрали в створе Фаянсовой ул. – ул. Зольной	К
1.1.2.4	Автомобильные дороги		Формирование магистрали непрерывного движения в створе Глухозерского ш.	К
1.1.2.4.1	Автомобильные дороги		Реконструкция Глухозерского ш. от перспективной широтной магистрали с мостом через р. Неву в створе Фаянсовой ул. – Зольной ул. до наб. Обводного канала	К
1.1.2.4.2	Автомобильные дороги		Строительство Глухозерского ш. от Белевского пр. до перспективной широтной магистрали с мостом через р. Неву в створе Фаянсовой ул. – Зольной ул.	К
1.1.2.5	Автомобильные дороги		Формирование транспортной магистрали на участке от пр. Стачек до пр. Энергетиков с мостом через р. Неву в створе Б. Смоленского пр. – ул. Коллонтай	И
1.1.2.5.1	Автомобильные дороги		1-ая очередь. Строительство магистрали на участке от Софийской ул. до пр. Энергетиков со строительством моста через Неву (строительство Большого Сампсониевского моста)	И
1.1.2.5.2	Автомобильные дороги		2-ая очередь. Реконструкция Благодатной ул. и ул. Салова.	И
1.1.2.5.3	Автомобильные дороги		3-я очередь. Строительство магистрали на участке от пр. Стачек до Благодатной ул.	И
1.1.2.6	Автомобильные дороги		Формирование Южной широтной магистрали	К
1.1.2.6.1	Автомобильные дороги		Строительство транспортной развязки на пересечении Народной ул. с пр. Большевиков	К
1.1.2.6.2	Автомобильные дороги		Строительство транспортной развязки на пересечении Дачного пр., пр. Стачек и Ленинского пр.	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.1.2.6.3	Автомобильные дороги		Строительство транспортной развязки на пересечении Глухоозерского шоссе с Южной широтной магистралью	К
1.1.2.6.4	Автомобильные дороги		Строительство транспортной развязки на пересечении Петергофского ш. с пр. Маршала Жукова	К
1.1.2.6.5	Автомобильные дороги		Строительство транспортной развязки на пересечении пр. Славы с Софийской ул.	И
1.1.2.6.6	Автомобильные дороги		Реконструкция Невского путепровода	И
1.1.2.7	Автомобильные дороги		Формирование магистрали непрерывного движения в створе Пискаревского пр.	И
1.1.2.7.1	Автомобильные дороги		Строительство автомобильной дороги от кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга до автомобильной дороги Санкт-Петербург – Матокса	И
1.1.2.7.2	Автомобильные дороги		Строительство транспортной развязки на пересечении Пискаревского пр. со Свердловской наб.	И
1.1.2.8	Автомобильные дороги		Строительство перспективной магистрали Новосаратовка – Волхонское ш.	И
1.1.2.8.1	Автомобильные дороги		Строительство моста через р. Неву в створе перспективной магистрали Новосаратовка – Волхонское ш.	И
1.1.2.9	Автомобильные дороги		Формирование магистрали непрерывного движения по левому берегу р. Невы от моста Александра Невского до Володарского моста	К
1.1.2.10	Автомобильные дороги		Строительство магистрали N 7 от Арсенальной наб. до Выборгского ш. с мостом через р. Неву	И
1.1.2.10.1	Автомобильные дороги		Строительство транспортной развязки на пересечении Арсенальной ул. с Арсенальной наб.	И
1.1.2.11	Автомобильные дороги		Формирование магистрали непрерывного движения на правом берегу р. Невы на участке от Ушаковского моста до Большого Обуховского моста	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.1.2.11.1	Автомобильные дороги		Участок от транспортной развязки с Б. Обуховским мостом до транспортной развязки с мостом А. Невского	К
1.1.2.11.2	Автомобильные дороги		Участок от транспортной развязки с мостом А. Невского до Ушаковской транспортной развязки	К
1.2 Сбалансированное развитие инфраструктуры всех видов транспорта				
1.2.1 развитие инфраструктуры морских портов				
1.2.1.1	Морской	Порт Усть-Луга: формирование акватории южной и северной частей порта, включая операционную акваторию контейнерного терминала, строительство специализированных причалов в порту	Порт Усть-Луга: развитие терминалов в устье р. Луга для всей номенклатуры грузов суммарной мощностью 10 млн тонн	К
1.2.1.2*	Морской	Развитие мощностей порта Усть-Луга		К
1.2.1.3*	Морской	Порт Усть-Луга: строительство завода «Балтийский СПГ» по производству сжиженного природного газа мощностью до 10 млн тонн в год с возможностью расширения до 20 млн тонн в год, строительства терминала СПГ		И
1.2.1.4*	Морской	Порт Приморск: строительство терминалов для перевалки контейнеров, металлов, железорудного сырья, минеральных удобрений и нефтепродуктов. В настоящее время реализуется проект "Север", который предусматривает создание магистрального нефтепродуктопровода "Кстово - Ярославль - Кириши - Приморск" для увеличения экспорта светлых нефтепродуктов через морской порт Приморск.		К
1.2.1.5	Морской		Большой порт Санкт-Петербург: Развитие контейнерного терминала открытого акционерного общества «Петролеспорт» мощностью 17,6 млн тонн; строительство Морского контейнерного терминала в 4-м грузовом районе, в Угольной гавани мощностью 13,2 млн тонн	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.1.6	Морской		Большой порт Санкт-Петербург: реконструкция территории контейнерного терминала мощностью 3,6 млн тонн	К
1.2.1.7	Морской	Большой порт Санкт-Петербург: реконструкция акватории порта в районе Лесной гавани, Барочного, Восточного и Екатерингофского бассейнов, включая снос Кривой дамбы и реконструкцию причалов порта		К
1.2.1.8	Морской	Большой порт Санкт-Петербург: реализация проекта строительства морского топливного терминала «Турухтанские острова» для перевалки нефтепродуктов, с 2017 года грузооборот терминала возрастет до 2,4 млн тонн в год		К
1.2.1.9	Морской	Большой порт Санкт-Петербург, ММПК «Бронка»: создание многофункционального морского перегрузочного комплекса «Бронка» для перевалки контейнеров и накатных грузов, строительство шести причалов общей мощностью 1,9 млн TEU в год и 260 тыс. единиц колесной техники		К
1.2.1.10	Морской	Большой порт Санкт-Петербург: строительство причального комплекса для отстоя ледокольного флота в морском порту		К
1.2.1.11	Морской	Порт Высоцк: завершение реконструкции причалов N1 – 4 и дноуглубление акватории и подходного канала для развития угольного комплекса мощностью 4,2 млн. тонн, строительство морского терминала в районе мыса Путевого для перевалки лесных и генеральных грузов мощностью 2,6 млн тонн		К
1.2.1.12	Морской	Порт Высоцк: строительство завода и морского терминала по перевалке сжиженного природного газа мощностью 0,66 млн тонн в год и объектов систем обеспечения безопасности мореплавания		К
1.2.2 модернизация инфраструктуры внутреннего водного транспорта				

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.2.1	Внутренний водный	Установка, демонтаж причалов и иных объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта Санкт-Петербурга		К
1.2.2.2	Внутренний водный	Реконструкция сооружений Верхне-Свирского шлюза в рамках реализации комплексного проекта реконструкции Волго-Балтийского водного пути		К
1.2.2.3	Внутренний водный	Реконструкции Волховского шлюза (II пусковой комплекс) в рамках реализации комплексного проекта реконструкции Волго-Балтийского водного пути		К
1.2.2.4	Внутренний водный	Модернизация береговых производственных объектов и сооружений при проведении реконструкции сооружений Верхне-Свирского шлюза и Волховского шлюза		К
1.2.2.5	Внутренний водный	Реконструкция материального склада и причальной стенки на Новолодожском канале в рамках реализации комплексного проекта реконструкции Волго-Балтийского водного пути		К
1.2.2.6	Внутренний водный	Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области (установка, демонтаж причалов и иных объектов инфраструктуры водного транспорта, в том числе строительство причального комплекса в Кировском районе Ленинградской области р. Нева 1345 км, левый берег и строительство 2-й очереди Соляного причала Октябрьская набережная р. Нева 1364,5 км)		К
1.2.3 Развитие железнодорожной инфраструктуры для пассажирских перевозок в дальнем сообщении, в том числе:				
<i>1.2.3.1 Реорганизация технологии пассажирских перевозок в дальнем сообщении</i>				
1.2.3.1.1	Железнодорожный	Строительство дополнительного главного пути на перегоне Глухоозёрская – Санкт-Петербург-Товарный-Московский (5 км) с путепроводом через главные пути Московского направления		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.3.1.2	Железнодорожный		Реконструкция перронного парка станции Санкт-Петербург-Главный (Московский вокзал)	К
1.2.3.1.3	Железнодорожный		Комплексная реконструкция станции Санкт-Петербург – Витебский	К
1.2.3.1.4	Железнодорожный	Строительство технической пассажирской станции (ТПС) Дача Долгорукова (Ладожский вокзал)		К
1.2.3.1.5	Железнодорожный		Строительство технической пассажирской станции на месте грузового района переработки контейнерных грузов на станции Санкт-Петербург – Товарный – Витебский	К
1.2.4 Развитие железнодорожной инфраструктуры для пригородных пассажирских перевозок, в том числе:				
1.2.4.1 Внедрение тактового движения железнодорожных поездов на связях Санкт-Петербурга и пригородных районов				
1.2.4.1.1	Железнодорожный	Приспособление станции Мельничный Ручей для организации тактового движения пригородных поездов в сообщении Санкт-Петербург-Финляндский – Мельничный Ручей		К
1.2.4.1.2	Железнодорожный	Реконструкция станции Павловск		К
1.2.4.1.3	Железнодорожный	Реконструкция станции Гатчина – Варшавская		К
1.2.4.1.4	Железнодорожный	Реконструкция станции Ораниенбаум		К
1.2.4.1.5	Железнодорожный	Реконструкция остановочного пункта (в составе существующего пересадочного комплекса со 2 линией метрополитена) Купчино в одноименную зонную станцию		К
1.2.4.1.6	Железнодорожный	Строительство III главного пути на участке Санкт-Петербург – Товарный – Московский – парк Обухово станции Санкт-Петербург-Сортировочный - Московский		К
1.2.4.1.7	Железнодорожный	Реконструкция станции Колпино		К
1.2.4.1.8	Железнодорожный		Реконструкция станции Обухово (исключение враждебных маршрутов приема и отправления на главные пути)	К
1.2.4.1.9	Железнодорожный		Реконструкция станции Славянка	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.4.1.10	Железнодорожный		Электрификация соединительного пути Полюстрово – Ржевка	К
1.2.4.1.11	Железнодорожный	Электрификация участка Рыбацкое – Славянка		К
1.2.4.2 Развитие пассажирских перевозок на связях Санкт-Петербурга с городами и поселками Ленинградской области				
1.2.4.2.1	Железнодорожный	Частичная реконструкция станции Тихвин		К
1.2.4.2.2	Железнодорожный	Частичная реконструкция станции Пикалево		К
1.2.4.2.3	Железнодорожный	Частичная реконструкция станции Вырица		К
1.2.4.2.4	Железнодорожный	Реконструкция станции Рыбацкое		К
1.2.4.2.5	Железнодорожный	Строительство остановочного пункта Новый Свет в непосредственной близости от одноименного поселка городского типа		К
1.2.4.2.6	Железнодорожный		Организация пригородного железнодорожного сообщения на участке Дача Долгорукова – Нева	К
1.2.4.2.7	Железнодорожный		Организация пригородного железнодорожного сообщения на участке Сертолово – Левашово – Санкт-Петербург-Финляндский	К
1.2.4.2.8	Железнодорожный		Организации пригородного железнодорожного сообщения на участке Лосево – Каменногорск (после открытия участка)	К
1.2.4.2.9	Железнодорожный		Назначение дополнительных пригородных поездов (до 5 пар) на участке Санкт-Петербург – Веймарн	К
1.2.5 Развитие железнодорожной инфраструктуры для организации внутригородских пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте, в том числе:				
1.2.5.1 Организация внутригородского движения по Северному полукольцу, включая связи с Балтийским направлением Санкт-Петербургского железнодорожного узла				
1.2.5.1.1	Железнодорожный		Строительство остановочного пункта Московский проспект, в непосредственной близости от путепровода через Московский проспект, вблизи станции метрополитена «Электросила»	К
1.2.5.1.2	Железнодорожный		Строительство дополнительного главного пути на соединении Цветочная – Броневая	К
1.2.5.2 Организация маятникового движения поездов на связях Приозерского и Ириновского направлений с Московским и Витебским направлениями во				

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
<i>взаимувязке с будущими внутригородскими перевозками по Северному полукольцу</i>				
1.2.5.2.1	Железнодорожный	Строительство второго главного пути на участке Ручьи – Дача Долгорукова		К
1.2.5.2.2	Железнодорожный	Строительство остановочного пункта Полюстрово в непосредственной близости от путепровода через проспект Революции		К
1.2.5.2.3	Железнодорожный	Строительство остановочного пункта Малая Охта в непосредственной близости от путепровода в створе Новочеркасского и Дальневосточного проспектов		К
1.2.5.2.4	Железнодорожный	Строительство остановочного пункта Невская Застава в непосредственной близости от путепровода через проспект Обуховской Обороны		К
1.2.5.2.5	Железнодорожный	Строительство второго главного пути на перегоне Глухоозерская – Волковская		К
1.2.5.2.6	Железнодорожный	Строительство остановочного пункта на станции Волковская, вблизи одноименной станции метрополитена		К
<i>1.2.5.3 Обеспечение внутригородских перевозок в Санкт-Петербургской городской агломерации на связях с Сестрорецком и с будущим городским районом Новый Сестрорецк на намывной территории</i>				
1.2.5.3.1	Железнодорожный		Реконструкция станции Новая Деревня	К
1.2.5.3.2	Железнодорожный		Реконструкция пересадочного комплекса «Старая Деревня» (с существующей 5 линией метрополитена)	К
1.2.5.3.3	Железнодорожный		Реконструкция остановочного пункта Яхтенная	К
1.2.5.3.4	Железнодорожный		Строительство пересадочного комплекса «Новая Лахта» (вблизи Лахта-центра) (с перспективным участком 4 линии метрополитена)	К
1.2.5.3.5	Железнодорожный		Реконструкция станции Лахта в остановочный пункт	К
1.2.5.3.6	Железнодорожный		Реконструкция остановочного пункта Ольгино	К
1.2.5.3.7	Железнодорожный		Реконструкция станции Лисий Нос	К
1.2.5.3.8	Железнодорожный		Реконструкция остановочного пункта Горская	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.5.3.9	Железнодорожный		Реконструкция остановочного пункта Александровская	К
1.2.5.3.10	Железнодорожный		Реконструкция остановочного пункта Тарховка	К
1.2.5.3.11	Железнодорожный		Реконструкция остановочного пункта Разлив	К
1.2.5.3.12	Железнодорожный		Реконструкция станции Сестрорецк	К
1.2.5.3.13	Железнодорожный		Реконструкция станции Белоостров	К
1.2.5.3.14	Железнодорожный		Строительство дополнительных главных путей на участках Новая Деревня – Сестрорецк и блока поста Дюны - Белоостров	К
<i>1.2.5.4 Создание в Санкт-Петербурге единой системы городского скоростного рельсового транспорта путем консолидированного развития железнодорожной инфраструктуры и метрополитена</i>				
1.2.5.4.1	Железнодорожный		Строительство пересадочного комплекса «Лесное» в районе пересечения перегонов Санкт-Петербург- Финляндский – Ланская и Санкт-Петербург- Финляндский – Кушелевка с будущей Кольцевой линией метрополитена, в непосредственной близости от существующей станции «Лесная» первой линии метрополитена	К
1.2.5.4.2	Железнодорожный	Строительство пересадочного комплекса «Светлановская площадь» в районе пересечения перегона Ланская – Шувалово с Богатырским проспектом		К
1.2.5.4.3	Железнодорожный	Реконструкция пересадочного комплекса «Удельная»		К
1.2.5.4.4	Железнодорожный		Реконструкция станции Пискаревка в составе пересадочного комплекса «Пискаревка» с будущей шестой Красносельско-Калининской линией метрополитена	К
1.2.5.4.5	Железнодорожный		Реконструкция остановочного пункта Фарфоровская в пересадочный комплекс «Фарфоровская» с будущей Кольцевой линией	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
			метрополитена	
1.2.5.4.6	Железнодорожный	Строительство пересадочного комплекса «Боровая» в районе пересечения участка Санкт-Петербург-Витебский – Санкт-Петербург-Товарный-Витебский с будущей шестой Красносельско-Калининской линией метрополитена		К
1.2.5.4.7	Железнодорожный		Строительство пересадочного комплекса «Витебская» в районе пересечения перегона Санкт-Петербург - Товарный – Витебский – Шушары с будущей Кольцевой линией метрополитена	К
1.2.5.4.8	Железнодорожный	Реконструкция станции Бронева в составе пересадочного комплекса «Бронева» в районе пересечения Балтийского и Варшавского направлений железнодорожного узла с будущими Красносельско- Калининской и Кольцевой линиями метрополитена		К
1.2.5.4.9	Железнодорожный		Строительство пересадочного комплекса «Александрино» в районе пересечения перегона Бронева – Лигово	К
1.2.5.4.10	Железнодорожный		Строительство пересадочного комплекса «Сосновая Поляна» в районе пересечения перегона Лигово – Стрельна с перспективной седьмой Адмиралтейско-Охтинской линией метрополитена	К
1.2.5.4.11	Железнодорожный		Строительство пересадочного комплекса «Стрельна» в районе пересечения Балтийского направления железнодорожного узла с перспективной шестой Красносельско- Калининской линией метрополитена	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.5.4.12	Железнодорожный	Организация интермодального сообщения Балтийский вокзал – Аэропорт «Пулково» (реконструкция станций Санкт-Петербург Балтийский, Броневая, Шоссейная, строительство двух дополнительных главных путей Санкт-Петербург-Балтийский – Броневая, новой двухпутной электрифицированной линии Шоссейная – Аэропорт «Пулково»)		К
1.2.6 Приобретение современного пассажирского подвижного состава для пригородного железнодорожного сообщения с целью замены амортизированного парка и увеличения интенсивности движения пригородных электропоездов				
1.2.6.1	Железнодорожный	Наделение ОАО «СЗППК» (как компании-перевозчика) имуществом в виде железнодорожного подвижного состава ОАО «РЖД», задействованного в организации пригородных железнодорожных перевозок		К
1.2.6.2	Железнодорожный	Разработка Программы обновления парка подвижного состава пригородного электротранспорта с привлечением финансирования за счет различных источников: собственных средств ОАО «СЗППК» (прибыль, амортизационные отчисления), выпуска ценных бумаг под гарантии бюджетов различных уровней, использования механизма финансового лизинга и др.		К
1.2.7 Развитие железнодорожной инфраструктуры с целью обеспечения пропуск перспективного грузопотока в направлении морских портов, в том числе:				
1.2.7.1 Оптимизация пропуск грузовых поездов для I, II, III и IV районов Большого порта Санкт-Петербурга и железнодорожного обслуживания этих районов				
1.2.7.1.1	Железнодорожный	Реконструкция станции Автово (окончательное развитие)		К
1.2.7.1.2	Железнодорожный		Строительство дополнительного 2 пути на участке Среднерогатская – Предпортовая	К
1.2.7.1.3	Железнодорожный		Строительство 2 главного пути на перегоне Предпортовая – Автово	К
1.2.7.2 Пропуск грузовых поездов в направлении портов Северного побережья Финского залива и в Финляндию с учетом потребностей в пригородных пассажирских перевозках, в обход скоростного пассажирского направления Санкт-Петербург – Выборг				

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.7.2.1	Железнодорожный	Реконструкция станций Капитолово, Токсово, Пери, Грузино, Васкелово, Орехово, Сосново и усиление тягового электроснабжения участка Ручьи – Сосново – Громово		К
1.2.7.2.2	Железнодорожный		Строительство мостового перехода через Неву на перегоне Павлово-на-Неве – Манушкино	К
1.2.7.2.3	Железнодорожный	Частичная реконструкция станции Ручьи		К
1.2.7.2.4	Железнодорожный	Строительство вторых железнодорожных путей и электрификация участка Выборг – Приморск – Ермилово		К
1.2.7.2.5	Железнодорожный	Строительство дополнительных главных путей на участке Заневский пост-II – Заневский пост-I – Ржевка – Ручьи		К
1.2.7.2.6	Железнодорожный		Строительство северо-восточного железнодорожного обхода Санкт-Петербурга (по одному из двух вариантов: Мяглово – Токсово или Манушкино – Токсово)	И
<i>1.2.7.3 Пропуск части грузопотока в направлении портов на Южном побережье Финского залива в связи с дефицитом пропускной способности участка Бабаево – Волховстрой</i>				
1.2.7.3.1	Железнодорожный		Реконструкция ж/д инфраструктуры участка Будогощь – Кириши – Мга	К
1.2.7.3.2	Железнодорожный		Строительство новой соединительной линии Мозино – Тайцы	К
1.2.7.3.3	Железнодорожный	Строительство 2 главного пути на участке Красное Село – Тайцы – Гатчина – Пассажирская-Балтийская		К
<i>1.2.7.4 Пропуск грузопотоков на связях с портами Южного побережья Финского залива в связи с будущим дефицитом пропускной способности участка Гатчина-Товарная-Балтийская – Веймарн – Котлы 2</i>				
1.2.7.4.1	Железнодорожный		Строительство новой линии Горелово – Бронка или участка Владимирская – Тайцы – (Горелово) – Бронка	К
1.2.7.4.2	Железнодорожный		Комплексная реконструкция участка Бронка – Калище – Котлы со строительством вторых путей на участке Ораниенбаум – Бронка – Калище и электрификацией участка Калище – Котлы	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
<i>1.2.7.5 Обеспечение доставки и вывоза грузов для порта Усть-Луга с учетом потребности в мужгосударственных грузовых перевозках на связях с Эстонией</i>				
1.2.7.5.1	Железнодорожный	Завершение комплексной реконструкции участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и подходов к портам на южном берегу Финского залива		К
1.2.8 Повышение эффективности использования железнодорожной инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга, в том числе:				
<i>1.2.8.1 Оптимизация сортировочной работы с минимизацией размеров движения грузовых поездов на связях с сортировочными станциями в Санкт-Петербургской городской агломерации</i>				
1.2.8.1.1	Железнодорожный		Разработка обоснования инвестиций и основных проектных решений по строительству новой Сортировочной станции в связи с выносом за административные границы Санкт-Петербурга станции Санкт-Петербург - Сортировочный – Московский	К
1.2.8.1.2	Железнодорожный		Комплексная реконструкция Волховстроевского узла	К
1.2.8.1.3	Железнодорожный	Комплексная реконструкция сортировочной станции Шушары		К
1.2.8.1.4	Железнодорожный	Строительство дополнительного главного пути на участке Павловск – Шушары		К
1.2.8.1.5	Железнодорожный	Строительство дополнительного главного пути на участке Новолисино – Павловск		К
<i>1.2.8.2 Вынос погрузо-выгрузочных операций с инертно-строительными, контейнерными и др. грузами из центральной части Санкт-Петербурга и его периферийных жилых районов</i>				
1.2.8.2.1	Железнодорожный		Строительство железнодорожного грузового терминала по переработке строительных грузов на станции Верево	К
1.2.8.2.2	Железнодорожный	Строительство станции 5 км (условное предпроектное название) в районе существующей станции Заневский Пост-2 для переработки строительных грузов		К
1.2.8.2.3	Железнодорожный	Реконструкция станции Ижоры, вынос грузовой работы из центрально-исторической части Санкт-Петербурга		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.8.2.4	Железнодорожный		Компенсационное строительство грузового железнодорожного терминала ОАО «Трансконтейнер» на станции Шушары с целью обеспечения его выноса из грузового района станции Санкт-Петербург-Товарный-Витебский (с размещением на площадке ранее проектировавшейся технической пассажирской станции Шушары)	К
1.2.8.3 Оптимизация использования железнодорожной инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга				
1.2.8.3.1	Железнодорожный	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по оптимизации использования железнодорожной инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга на основе проведения диагностики загрузки путей и станций Октябрьской железной дороги с целью повышения эффективности транспортной работы узла, закрытия малодеятельных станций и передачи их работы на крупные станции		К
1.2.8.3.2	Железнодорожный	Проведение обследования железнодорожных подъездных путей необщего пользования, примыкающих к железнодорожным станциям Октябрьской железной дороги, с целью выявления их загрузки и принятия решения о демонтаже неиспользуемых или малоиспользуемых подъездных путей и целесообразности размещения предприятий, выполняющих грузовую работу на подъездных путях необщего пользования, на занимаемых территориях города		К
1.2.9 Обеспечение роста грузопотоков в условиях увеличения размеров пассажирского движения				
1.2.9.1 Пропуск части грузопотока в железнодорожный узел Санкт-Петербурга и Ленинградской области со стороны станции Дно с учетом потребностей в пригородных перевозках на участке Санкт-Петербург – Новинка – Оредеж				
1.2.9.1.1	Железнодорожный		Строительство 2-го главного пути на участке Новинка – Оредеж	И
1.2.10 развитие инфраструктуры воздушного транспорта				
1.2.10.1	Воздушный		Расширение терминала внутренних воздушных линий аэропорта «Пулково»	И

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.10.2	Воздушный	Реализация мероприятий в рамках Соглашения о создании, реконструкции и эксплуатации на основе государственно-частного партнерства объектов, входящих в состав имущества аэропорта «Пулково»		К
1.2.10.3	Воздушный		Реализация мероприятий в рамках Соглашения о создании, реконструкции и эксплуатации на основе государственно-частного партнерства объектов, входящих в состав имущества аэропорта «Пулково»	К
1.2.10.4	Воздушный	Разработка концепции развития бизнес-авиации в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, подготовка бизнес-планов проектов		К
1.2.10.5	Воздушный		Привлечение инвесторов для реализации проектов развития бизнес-авиации	К
1.2.10.6	Воздушный	Разработка концепции развития инфраструктуры для авиации общего назначения, региональной и местной авиации, обоснование выбора места размещения аэродромов (включая аэродромы «Любань», «Вещево», «Сиверский» и др.), подготовка бизнес-планов и предпроектных проработок создания аэродромов, специализирующихся на обслуживании воздушных судов авиации общего назначения, региональной и местной коммерческой авиации		К
1.2.10.7	Воздушный		Привлечение инвесторов для реализации проектов развития инфраструктуры для авиации общего назначения, региональной и местной авиации	К
1.2.10.8	Воздушный	Разработка бизнес-плана создания регионального центра технического обслуживания и ремонта авиационной техники на территории Санкт-Петербурга		К
1.2.10.9	Воздушный		Привлечение инвесторов для реализации проекта создания регионального центра технического обслуживания и ремонта авиационной техники на территории Санкт-Петербурга	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.11 Взаимоувязанное развитие сети автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального и межмуниципального значения				
1.2.11.1 Создание второго автодорожного обхода Санкт-Петербурга				
1.2.11.1.1	Автомобильные дороги		Реконструкция автомобильной дороги А-120 «Санкт-Петербургское южное полукольцо» Кировск – Мга – Гатчина – Большая Ижора на участке км 34 - км 64, Ленинградская область	К
1.2.11.1.2	Автомобильные дороги		Реконструкция участков автомобильной дороги Санкт-Петербургское южное полукольцо через Кировск, Мгу, Гатчину, Большую Ижору. Реконструкция автомобильной дороги А-120 «Санкт-Петербургское южное полукольцо» Кировск – Мга – Гатчина – Большая Ижора на участке км 64 - км 106, Ленинградская область	К
1.2.11.1.3	Автомобильные дороги		Реконструкция автомобильной дороги А-120 «Санкт-Петербургское южное полукольцо» Кировск – Мга – Гатчина – Большая Ижора на участке км 106 – км 149, Ленинградская область	И
1.2.11.1.4	Автомобильные дороги		Реконструкция автомобильной дороги регионального значения «Магистральная»	И
1.2.11.1.5	Автомобильные дороги		Строительство второго восточного обхода Санкт-Петербурга	И
1.2.11.2 Развитие сети автомобильных дорог, обеспечивающих международные и межрегиональные связи				
1.2.11.2.1	Автомобильные дороги	Строительство кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербурга. Реконструкция кольцевой автомобильной дороги вокруг города Санкт-Петербург на участке от ст. Горская до Приозерского шоссе, Ленинградская область. Этап 1. Этап 2		К
1.2.11.2.2	Автомобильные дороги		Строительство кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербурга. Реконструкция кольцевой автомобильной дороги вокруг города Санкт-Петербург на участке от ст. Горская до Приозерского шоссе, Ленинградская область. Этап 3	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.11.2.3	Автомобильные дороги	Реконструкция автомобильной дороги А-180 «Нарва» Санкт-Петербург – граница с Эстонской Республикой на участке км 31+440 - км 54+365, Ленинградская область		К
1.2.11.2.4	Автомобильные дороги		Строительство автомобильной дороги А-180 «Нарва» Санкт-Петербург – граница с Эстонской Республикой на участке обхода г. Кингисепп, Ленинградская область	К
1.2.11.2.5	Автомобильные дороги	Строительство автомобильной дороги от Санкт-Петербурга через Приозерск, Сортавалу до Петрозаводска, включающей строящийся участок от Кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербурга через Скотное до автомобильной дороги Магистральная на участке км 57+550 - км 81+000, Ленинградская область		К
1.2.11.2.6	Автомобильные дороги	Реконструкция автомобильной дороги А-121 «Сортавала» Санкт-Петербург – Сортавала – автомобильная дорога Р-21 «Кола» на участке 131+200 - км 153+850, Ленинградская область		К
1.2.11.2.7	Автомобильные дороги		Реконструкция автомобильной дороги А-180 «Нарва» Санкт-Петербург – граница с Эстонской Республикой на участке км 54 - км 83, Ленинградская область	К
1.2.11.2.8	Автомобильные дороги		Реконструкция автомобильной дороги Р-23 Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель – граница с Республикой Белоруссия на участке км 54 - км 82, Ленинградская область	К
1.2.11.2.9	Автомобильные дороги	Реконструкция автомобильной дороги М-10 «Скандинавия» – от Санкт-Петербурга через Выборг до границы с Финляндией на участке км 47+571 - км 65+000, Ленинградская область		К
1.2.11.2.10	Автомобильные дороги		Реконструкция автомобильной дороги А-181 «Скандинавия» Санкт-Петербург – Выборг – граница с Финляндской Республикой на участке км 65+000 - км 100+000, Ленинградская область	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.11.2.11	Автомобильные дороги		Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-10 «Скандинавия» от Санкт-Петербурга через Выборг до границы с Финляндией. Реконструкция автомобильной дороги А-181 «Скандинавия» Санкт-Петербург – Выборг – граница с Финляндской Республикой на участке км 100+000 – км 134+000, Ленинградская область	К
1.2.11.2.12	Автомобильные дороги		Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-10 «Скандинавия» от Санкт-Петербурга через Выборг до границы с Финляндией. Реконструкция автомобильной дороги А-181 «Скандинавия» Санкт-Петербург – Выборг – граница с Финляндской Республикой на участке км 134+000 – км 160+000, Ленинградская область	К
1.2.11.2.13	Автомобильные дороги		Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-10 «Скандинавия» от Санкт-Петербурга через Выборг до границы с Финляндией. Реконструкция автомобильной дороги А-181 «Скандинавия» Санкт-Петербург – Выборг – граница с Финляндской Республикой на участке км 160+000 – км 203+000, Ленинградская область	К
1.2.11.2.14	Автомобильные дороги		Реконструкция участка автомобильной дороги Р-21 «Кола» Санкт-Петербург – Петрозаводск – Мурманск – Печенга – граница с Королевством Норвегия, км 12 - км 38, Ленинградская область	К
1.2.11.2.15	Автомобильные дороги	Реконструкция участка автомобильной дороги Р-21 «Кола» Санкт-Петербург – Петрозаводск – Мурманск – Печенга – граница с Королевством Норвегия (международный автомобильный пункт пропуска «Борисоглебск»), км 51+500 - км 68+000, Ленинградская область		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.11.2.16	Автомобильные дороги	Реконструкция автомобильной дороги М-20 Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель до границы с Республикой Беларусь на участке км 31+000 - км 54+000 в Ленинградской области		К
1.2.11.2.17	<i>Автомобильные дороги</i>		Реконструкция автомобильной дороги А-180 «Нарва» Санкт-Петербург – граница с Эстонской Республикой на участке км 83 - км 114, Ленинградская область	К
1.2.11.2.18	<i>Автомобильные дороги</i>		Реконструкция автомобильной дороги Р-23 Санкт-Петербург - Псков - Пустошка - Невель - граница с Республикой Белоруссия на участке км 82 - км 110, Ленинградская область	К
1.2.11.2.19	<i>Автомобильные дороги</i>		Строительство автомобильной дороги А-121 «Сортавала» Санкт-Петербург - Сортавала - автомобильная дорога Р-21 «Кола» на участке обход г. Приозерск	И
1.2.11.2.20	<i>Автомобильные дороги</i>		Строительство автомобильной дороги А-114 Вологда - Новая Ладога до магистрали «Кола» на участке Кисельня - Хвалово	И
1.2.11.2.21	Автомобильные дороги		Реконструкция автодороги М-10 «Скандинавия» от примыкания ЗСД до границы с Ленинградской областью	К
1.2.11.2.22	Автомобильные дороги		Реконструкция автомобильной дороги Лодейное Поле – Вытегра на участках км 83+300 - км 90+000, км 108+377 - км 122+877	К
1.2.11.2.23	Автомобильные дороги		Строительство автомобильной дороги Подпорожье - Токари с продолжением на Петрозаводск	И
1.2.11.2.24	Автомобильные дороги		Строительство автомобильной дороги «Подъезд к ММТП Усть-Луга – Кириши – Тихвин»	И
1.2.11.3 Развитие сети автомобильных дорог, формирующих грузовой каркас и обеспечивающих подъезды к мощным грузообразующим и пассажирообразующим объектам транспорта и промышленности				
1.2.11.3.1	Автомобильные дороги	Строительство путепроводной развязки на пересечении Пулковского шоссе с Дунайским пр.		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.11.3.2	Автомобильные дороги	Реконструкция южной стороны набережной Обводного канала от ул. Циолковского до наб. р. Екатерингофки, северная сторона наб. Обводного канала от ул. Циалковского до ул. Степана Разина со строительством транспортных развязок на пересечении со Старо-Петергофским пр.		К
1.2.11.3.3	Автомобильные дороги	Строительство участка северной стороны наб. Обводного канала от ул. Степана Разина до межевого канала с мостом через р. Екатерингофку в створе межевого канала 1-й этап		К
1.2.11.3.4	Автомобильные дороги	Строительство участка южной стороны набережной Обводного канала от Боровой ул. до Днепропетровской ул. со строительством транспортной развязки на пересечении с Лиговским пр.		К
1.2.11.3.5	Автомобильные дороги		Строительство автомобильной дороги, обеспечивающей связь дороги к аэропорту со скоростной автомобильной дорогой Москва – Санкт-Петербург	К
1.2.11.3.6	Автомобильные дороги		Строительство транспортной развязки на пересечении Лиговского пр. с Воздухоплавательной ул.	К
1.2.11.3.7	Автомобильные дороги		Строительство подъездных автомобильных дорог к промышленной зоне «Шушары»	К
1.2.11.3.8	Автомобильные дороги		Формирование связи от Лагерного шоссе до перспективной магистрали Новосаратовка – Волхонское ш.	К
1.2.11.3.8.1	<i>Автомобильные дороги</i>		<i>1-ая очередь. Реконструкция дороги на Металлострой</i>	<i>К</i>
1.2.11.3.8.2	<i>Автомобильные дороги</i>		<i>2-ая очередь. Строительство магистрали на участке от дороги на Металлострой до перспективной магистрали Новосаратовка – Волхонское ш.</i>	<i>К</i>

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.11.3.9	Автомобильные дороги		Реконструкция Витебского пр. на участке от КАД до Заставской ул.	И
1.2.11.3.10	Автомобильные дороги		Строительство продолжения Северного пр. от ул. Руставели до Шафировского пр.	И
1.2.11.3.10.1	<i>Автомобильные дороги</i>		<i>Строительство транспортной развязки на пересечении Северного пр. с ул. Руставели</i>	<i>И</i>
1.2.11.3.11	Автомобильные дороги		Строительство транспортной развязки на пересечении Северного пр. и Светлановского пр.	И
1.2.11.3.12	Автомобильные дороги		Строительство Дальневосточного пр. на участке от пр. Большевиков до Приневской ул.	И
1.2.11.3.13	Автомобильные дороги		Строительство Астрономической ул. от Гостилицкого ш. до КАД	И
1.2.11.3.14	Автомобильные дороги		Строительство съезда с КАД на Большое Коновалово	И
1.2.11.3.15	Автомобильные дороги		Реконструкция ул. Червоного Казачества от пр. Стачек до Краснопутиловской ул.	И
1.2.11.3.16	Автомобильные дороги		Строительство новой магистрали между Волхонским ш. и Толмачевской ул. в производственной зоне Предпортовая-3	И
1.2.11.3.17	Автомобильные дороги		3-я очередь. Строительство дороги от промышленной зоны «Металлострой» до Загородной ул. с выходом на Лагерное ш.	И
1.2.11.3.18	Автомобильные дороги		Строительство автомобильной дороги для подключения к КАД Таллинского ш.	И
1.2.11.3.19	Автомобильные дороги		Реконструкция транспортной развязки на пересечении пр. Культуры и КАД	К
1.2.11.3.20	Автомобильные дороги		Строительство транспортной развязки с ЗСД с подключением к Шкиперскому протоку и Морской набережной	К
1.2.11.3.21	Автомобильные дороги		Строительство съезда с ЗСД на Шуваловский пр.	К
1.2.11.3.22	Автомобильные дороги	Строительство подъезда к международному центру нейтронных исследований (МЦНИ) от автомобильной дороги «Подъезд к г. Гатчина-1»		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.11.3.23	Автомобильные дороги	Реконструкция дороги, являющейся непосредственным подъездом к ФГБУ «Петербургский институт ядерной физики имени Константинова Б.П.» (ФГБУ "ПИЯФ")		К
1.2.11.3.24	Автомобильные дороги		Строительство автомобильной дороги Кириши – Рябово	И
1.2.11.3.25	Автомобильные дороги		Формирование автодорожного маршрута от морских портов Высоцк и Приморск до автомобильной дороги А-181 «Скандинавия» Санкт-Петербург – Выборг – граница с Финляндской Республикой	И
1.2.11.3.25.1	<i>Автомобильные дороги</i>		<i>Строительство автомобильной дороги Ермилово – Рябово</i>	<i>И</i>
1.2.11.3.25.2	<i>Автомобильные дороги</i>		<i>Реконструкция участка автомобильной дороги Подъезд к м. п. Высоцк на участке км 2+000 - км 14+980</i>	<i>И</i>
1.2.11.3.25.3	<i>Автомобильные дороги</i>		<i>Реконструкция участка автомобильной дороги Зеленогорск – Приморск – Выборг на участке км 91+000 - км 106+000</i>	<i>И</i>
1.2.11.3.25.4	<i>Автомобильные дороги</i>		<i>Реконструкция участка автомобильной дороги Глебычево – Малышево – Прибылово на участке км 0+000 - км 9+600</i>	<i>И</i>
1.2.11.3.25.5	<i>Автомобильные дороги</i>		<i>Реконструкция участка автомобильной дороги Рябово – Поляны на участке км 0+000 – км 15+580</i>	<i>И</i>
1.2.11.3.25.6	<i>Автомобильные дороги</i>		<i>Реконструкция участка автомобильной дороги Голубые Озера – Поляны на участке км 2+700 – км 18+526</i>	<i>И</i>
1.2.11.3.25.7	<i>Автомобильные дороги</i>		<i>Строительство обхода н.п. Поляны и Семиозерье</i>	<i>И</i>
1.2.11.3.26*	Автомобильные дороги		Реконструкция автодороги Копорье – Ручьи	К
1.2.11.3.27	Автомобильные дороги		Реконструкция автомобильной дороги Псков – Гдов – Сланцы – Кингисепп – Краколье на участке 236,4 км – 240 км	И

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.11.3.28	Автомобильные дороги		Строительство участка автомобильной дороги от автомобильной дороги Псков – Гдов – Сланцы – Кингисепп – Краколье до границы с Эстонской Республикой (с мостом через реку Луга)	<i>И</i>
1.2.11.3.29	Автомобильные дороги		Строительство моста через р. Нарва на планируемой автомобильной дороге продолжение «Петродворец – Кейкино» до границы с Эстонской Республикой (строительство)	<i>И</i>
1.2.11.3.30	Автомобильные дороги		Реконструкция транспортного подхода для создания путей эвакуации при возникновении чрезвычайных ситуаций на Ленинградской АЭС	<i>К</i>
1.2.11.3.31	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к индустриальному парку «Пикалёво»	<i>К</i>
1.2.11.3.32	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к индустриальному парку «Куйвози»	<i>К</i>
1.2.11.3.33	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к индустриальному парку «Мариенбур»	<i>К</i>
1.2.11.3.34	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к индустриальному парку "Южные ворота"	<i>К</i>
1.2.11.3.35	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к индустриальному парку «Сланцы» (площадки № 4, 5, 6)	<i>К</i>
1.2.11.3.36	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к индустриальному парку «Светогорский»	<i>К</i>
1.2.11.3.37	Автомобильные дороги		Строительство обхода Высокинской портовой зоны автомобильной дорогой регионального значения «Зеленогорск – Приморск – Выборг» с восточной стороны озера Высокинское	<i>К</i>
1.2.11.3.38	Автомобильные дороги		Строительство автомобильной дороги «Выборг – Брусничное – 2»	<i>К</i>
1.2.11.3.39	Автомобильные дороги		Реконструкция подъезда к железнодорожной станции Усть-Луга от автомобильной дороги «Лужицы – Первое Мая»	<i>К</i>

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.11.3.40	Автомобильные дороги		Строительство автомобильной дороги от КАД до автомобильной дороги «Форт Красная Горка - Коваши – Сосновый Бор» со строительством развязок с КАД, А-120 «Санкт-Петербургское южное полукольцо» и автомобильной дороги Форт Красная Горка – Коваши – Сосновый Бор	И
1.2.11.3.41	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к индустриальному парку «Усть-Лужский»	К
1.2.11.4 Развитие сети автомобильных дорог, обеспечивающих связи между районами в границах субъектов Российской Федерации				
1.2.11.4.1	Автомобильные дороги	Реконструкция пр. Наставников		К
1.2.11.4.2	Автомобильные дороги		Реконструкция Песочной наб., наб. Адмирала Лазарева с выходом на Леонтьевский мыс и Васильевский о-в . 2-я очередь. Строительство магистрального проезда по Песочной наб., наб. Адмирала Лазарева с выходом на Леонтьевский мыс и Васильевский остров	К
1.2.11.4.3	Автомобильные дороги		Строительство наб. Макарова (2-ая очередь)	К
1.2.11.4.4	Автомобильные дороги		Строительство наб. Макарова (3-я очередь)	К
1.2.11.4.5	Автомобильные дороги		Реконструкция пересечения Дачного пр. с пр. Ветеранов	К
1.2.11.4.6	Автомобильные дороги		Реконструкция Уральской ул. от ул. Одоевского до наб. реки Смоленки	К
1.2.11.4.7	Автомобильные дороги		Реконструкция наб. правого берега реки Смоленки от Уральской ул. до 16-17 линий В.О.	К
1.2.11.4.8	Автомобильные дороги		Реконструкция Сенной площади	К
1.2.11.4.9	Автомобильные дороги		Реконструкция Дачного пр. на участке от пр. Ветеранов до пр. Народного ополчения с устройством разворота в районе дома №30	К
1.2.11.4.10	Автомобильные дороги		Реконструкция пл. Мужества	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.11.4.11	Автомобильные дороги		Реконструкция Светлановской пл.	К
1.2.11.4.12	Автомобильные дороги		Строительство продолжения Кондратьевского пр. от пр. Мечникова до пр. Науки со строительством путепровода через ж/д линию Кушелевка – Пискаревка	И
1.2.11.4.13	Автомобильные дороги		Строительство Шуваловского пр. от Коменданского пр. до Парашютной ул.	И
1.2.11.4.14	Автомобильные дороги		Строительство продления Байконурской ул. до наб. Черной речки со строительством путепровода через ж/д пути	И
1.2.11.4.15	Автомобильные дороги		Строительство продолжения Варшавской ул. от Северного железнодорожного полукольца до наб. Обводного канала со строительством южного участка Новоизмайловского пр.	И
1.2.11.4.16	Автомобильные дороги		Реконструкция Мытнинской наб.	К
1.2.11.4.17	Автомобильные дороги		Реконструкция Северной пл.	К
1.2.11.4.18	Автомобильные дороги		Строительство продолжения Белградской ул. от ул. Салова до Боровой ул.	И
1.2.11.4.19	Автомобильные дороги	Строительство Финляндской ул. от Советского пер. до Софийской ул.		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.11.4.20	Автомобильные дороги	Строительство продолжения Софийской улицы до Московского шоссе, промышленной зоны «Металлострой». 4 очередь – строительство автомобильной дороги от путепровода в районе платформы «Металлострой» до Петрозаводского шоссе в пос. Металлострой, строительство продолжения Софийской ул. от пересечения с автодорогой на Колпино до пересечения с Московским шоссе с устройством выхода в промзону г. Колпино: 1пк – строительство продолжения Софийской ул. от пересечения с автодорогой на Колпино до Заводского проспекта г. Колпино: 1-й этап – основной ход с тротуарами и велодорожками; 2-й этап-местные проезды и пешеходные переходы в разных уровнях		К
1.2.11.4.21	Автомобильные дороги	Строительство магистрали м-32 на участке от м-49 до Приморского шоссе со строительством путепроводной развязки через ж/д пути Сестрорецкого направления с подключением к Приморскому шоссе		К
1.2.11.4.22	Автомобильные дороги	Строительство Южной ул. в Лахте до соединения с автомобильной дорогой вдоль восточного берега озера Лахтинский разлив		К
1.2.11.4.23	Автомобильные дороги	Строительство обхода г. Красное Село		К
1.2.11.4.24	Автомобильные дороги	Реконструкция Колпинского шоссе на участке от пересечения с Софийской ул. до Советского пер. участок от пересечения с Софийской ул. до Фидерной ул. – ул. Танкистов		К
1.2.11.4.25	Автомобильные дороги	Реконструкция Зеленогорского шоссе. 2 этап строительства		К
1.2.11.4.26	Автомобильные дороги		Строительство ул. Оборонной в г. Колпино	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.11.4.27	Автомобильные дороги		Реконструкция Приморского ш. на участке от Планерной ул. до транспортной развязки на пересечении КАД с Горским ш.	К
1.2.11.4.27.1	<i>Автомобильные дороги</i>		<i>Реконструкция транспортной развязки на пересечении Планерной ул. и Приморского шоссе</i>	<i>К</i>
1.2.11.4.28	Автомобильные дороги		Строительство продолжения пр. Ветеранов	К
1.2.11.4.28.1	<i>Автомобильные дороги</i>		<i>1-ая очередь. Строительство участка от ул. Пионерстроя до пересечения с перспективной магистралью №15</i>	<i>К</i>
1.2.11.4.28.2	<i>Автомобильные дороги</i>		<i>2-ая очередь. Строительство участка от пересечения с перспективной магистралью № 15 до продолжения пр. Народного Ополчения</i>	<i>К</i>
1.2.11.4.29	Автомобильные дороги		Реконструкция ул. Коммуны от Ириновского пр. до ул. Химиков	К
1.2.11.4.30	Автомобильные дороги		Формирование магистрали городского значения I класса на участке от ул. Летчика Пилютова до Ропшинского шоссе	И
1.2.11.4.30.1	<i>Автомобильные дороги</i>		<i>Строительство продолжения пр. Народного Ополчения от ул. Летчика Пилютова до Гостилицкого ш.</i>	<i>И</i>
1.2.11.4.31	Автомобильные дороги		Строительство магистрали № 15 в юго-западной части Санкт-Петербурга от пр. Героев до КАД	И
1.2.11.4.31.1	<i>Автомобильные дороги</i>		<i>1-ая очередь. Строительство магистрали от КАД до продолжения пр. Ветеранов</i>	<i>И</i>
1.2.11.4.31.2	<i>Автомобильные дороги</i>		<i>2-ая очередь. Строительство магистрали от пр. Ветеранов до пр. Героев</i>	<i>И</i>
1.2.11.4.31.3	<i>Автомобильные дороги</i>		<i>3-я очередь. Строительство магистрали на намывных территориях.</i>	<i>И</i>
1.2.11.4.32	Автомобильные дороги		Реконструкция Пулковского ш. на участке от Дунайского пр. до подъезда к аэропорту	И
1.2.11.4.33	Автомобильные дороги		Реконструкция пр. Косыгина на участке от Заневского пр. у путепровода до ул. Передовиков	И

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.11.4.34	Автомобильные дороги		Реконструкция Ржевской ул. на участке от Капсюльного ш. до Рябовского ш.	И
1.2.11.4.35	Автомобильные дороги		Строительство продолжения Софийской ул. до Пролетарской ул.	И
1.2.11.4.36	Автомобильные дороги		Реконструкция ул. Ремизова в г. Колпино	И
1.2.11.4.37	Автомобильные дороги		Строительство магистрали М-49 от Приморского ш. до развязки с ЗСД со строительством путепровода через ж/д пути Сестрорецкого направления с подключением к Приморскому ш.	И
1.2.11.4.38	Автомобильные дороги		Строительство транспортной развязки на пересечении Центральной магистрали района «Северная долина» с Выборгским ш.	И
1.2.11.4.39	Автомобильные дороги		Строительство магистрали М-32А с подключением к КАД	И
1.2.11.4.40	Автомобильные дороги		Строительство новой магистрали между дорогой к Шалашу Ленина и М-49	И
1.2.11.4.41	Автомобильные дороги		Строительство магистрали №6 в городе-спутнике Южный, с путепроводом на пересечении с ж/д путями Варшавского направления у станции Александровская и транспортной развязкой на пересечении с магистралью №1	И
1.2.11.4.42	Автомобильные дороги		Строительство продления Пролетарской ул. до Ям Ижорского ш. со строительством транспортной развязки на пересечении с Московским ш.	И
1.2.11.4.43	Автомобильные дороги		Строительство перспективной магистрали от пр. Ветеранов вдоль парка Александрино, со строительством транспортной развязки на пересечении с пр. Народного Ополчения до перспективной магистрали, соединяющей Волхонское ш. и Толмачевскую ул.	И
1.2.11.4.44	Автомобильные дороги		Строительство магистрали №2 в городе-спутнике Южный с транспортными развязками на пересечении с Киевском ш. и магистралью	И

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
			№2	
1.2.11.4.45	Автомобильные дороги		Строительство продолжения Изборской ул. до Рубежной дороги с путепроводом через ж/д пути до Детскосельского бульвара	И
1.2.11.4.46	Автомобильные дороги		Строительство автомобильной дороги в обход г. Пушкина до примыкания с Колпинским ш.	И
1.2.11.4.47	Автомобильные дороги	Реконструкция автомобильной дороги «Красное Село – Гатчина – Павловск» на участке км 14+600 – км 18+000		К
1.2.11.4.48	Автомобильные дороги	Реконструкция автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Подъезд к г. Гатчина-1»		К
1.2.11.4.49	Автомобильные дороги		Повышение пропускной способности автодорожного маршрута от Федеральной автомобильной дороги А-181 «Скандинавия» до Федеральной автомобильной дороги А-121 «Сортавала»	И
1.2.11.4.50	Автомобильные дороги		Реконструкция автомобильной дороги Петродворец – Кейкино, км 5-км 26	И
1.2.11.4.51	Автомобильные дороги		Реконструкция автомобильной дороги Петродворец – Кейкино на участке 26 км – 55 км со строительством объезда деревни Гостилицы	И
1.2.11.4.52	Автомобильные дороги		Реконструкция автомобильной дороги Петродворец – Кейкино на участке 55 км – 107,3 км	И
1.2.11.4.53	Автомобильные дороги		Реконструкция автомобильной дороги «Толмачёво – «Нарва» на участке от автомобильной дороги «Пружицы – Красный Луч» до М-20 «Санкт-Петербург – Псков»	И
1.2.11.4.54	Автомобильные дороги		Реконструкция автомобильной дороги "Санкт-Петербург – завод имени Свердлова - Всеволожск"	И
1.2.11.4.55	Автомобильные дороги		Реконструкция автомобильной дороги «Молодежное – Верхнее Черкасово»	И

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.11.4.56	Автомобильные дороги		Реконструкция автомобильной дороги «Гатчина – Куровицы»	<i>И</i>
1.2.11.4.57	Автомобильные дороги		Реконструкция автомобильной дороги «Павловск – Косые мосты» на участке 8,5 - 27,6 км	<i>И</i>
1.2.11.4.58	Автомобильные дороги		Строительство автодорожного обхода г. Сертолово	<i>К</i>
1.2.11.4.59	Автомобильные дороги		Строительство автодорожного обхода г. Сосновый Бор от автомобильной дороги «Волосово – Гомонтово – Копорье – Керново» (Волосово – Гомонтово – Копорье – Сосновый Бор) до автомобильной дороги «Санкт-Петербург – Ручьи»	<i>И</i>
1.2.11.4.60	Автомобильные дороги		Строительство автодорожного обхода г. Волосово	<i>И</i>
1.2.11.4.61	Автомобильные дороги		Строительство автодорожного обхода г. Всеволожск на участке автомобильной дороги Санкт-Петербург – Морье до примыкания к автомобильной дороге А-120 «Магистральная»	<i>И</i>
1.2.11.4.62	Автомобильные дороги		Строительство автодорожного обхода г. Волхов	<i>И</i>
1.2.11.4.63	Автомобильные дороги		Строительство автодорожного обхода г. Тихвин	<i>И</i>
1.2.11.4.64	Автомобильные дороги		Строительство автодорожного обхода г. Гатчина (Орловский обход)	<i>К</i>
1.2.11.4.65	Автомобильные дороги		Строительство автодорожного обхода г. Никольское от автомобильной дороги «Ульяновка – Отрадное»	<i>И</i>
1.2.11.4.66	Автомобильные дороги		Строительство автодорожного обхода г. Кингисепп от автодороги «Нарва» до автодороги Псков – Гдов – Сланцы – Кингисепп – Краколье (строительство)	<i>И</i>
1.2.11.4.67	Автомобильные дороги		Строительство автодорожного обхода п. Запорожское со строительством мостового перехода через р. Вьюн (строительство)	<i>И</i>

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.11.4.68	Автомобильные дороги		Формирование автодорожного обхода г. Сланцы	И
1.2.11.4.69	Автомобильные дороги		Строительство транспортной развязки на пересечении Выборгского ш. с Приозерским ш. и Горским ш. в Осиновой Роще	И
1.2.11.4.70	Автомобильные дороги		Строительство транспортной развязки на пересечении Рябовского ш., Ржевской ул. и Челябинской ул.	К
1.2.11.4.71	Автомобильные дороги		Реконструкция Выборгского ш.	К
1.2.11.4.72	Автомобильные дороги		Строительство продолжения Ириновского пр. на участке от Рябовского ш. до КАД	И
1.2.11.4.73	Автомобильные дороги		Реконструкция автомобильной дороги общего пользования регионального значения Стрельна – Кипень – Гатчина (41К-011) на участке от ул. Нижняя Колония до подъезда к электроподстанции	К
1.2.11.4.74	Автомобильные дороги		Строительство продления Горского шоссе до Шоссейной ул. со строительством путепровода через ж/д пути	И
1.2.11.4.75	Автомобильные дороги		Реконструкция Гатчинского ш. на участке от Кингисеппского ш. до границ Санкт-Петербурга	И
1.2.11.4.76	Автомобильные дороги		Реконструкция Ропшинского ш. на участке от Санкт-Петербургского ш. до административной границы Санкт-Петербурга	И
1.2.11.4.77	Автомобильные дороги		Строительство моста через р. Неву в створе Лагерного ш. и Октябрьской ул.	К
1.2.11.4.78	Автомобильные дороги		Реконструкция Тверской ул. в г. Колпино на участке от Оборонной ул. до автомобильной дороги «Подъезд к г. Колпино»	К
1.2.11.4.79*	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к г. Всеволодску (от а/д Санкт-Петербург - Колтуши)	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.11.4.80*	Автомобильные дороги		Реконструкция автомобильной дороги «Санкт-Петербург – Колтуши» на участке от кольцевой автодороги города Санкт-Петербурга до города Колтуши	К
1.2.11.4.81	Автомобильные дороги		Реконструкция автомобильной дороги Парголово – Огоньки (км 27+700 - км 44+201)	К
1.2.11.4.82	Автомобильные дороги		Реконструкция автомобильной дороги «Санкт-Петербург – Матокса» на участке КАД – Кузьмолowo	К
1.2.11.4.83	Автомобильные дороги		Строительство автодороги в продолжении улиц Софийской и Оборонной для обхода населённых пунктов г. Отрадное, г. Павлово на Неве, г. Кировск, с выходом на трассу Р-21 в северо-восточной части города Кировска и устройством развязки	И
1.2.11.4.84*	Автомобильные дороги		Строительство автомобильной дороги нового выхода из Санкт-Петербурга от КАД в обход населенных пунктов Мурино и Новое Девяткино с выходом на существующую автомобильную дорогу «Санкт-Петербург – Матокса»	И
1.2.11.4.85	Автомобильные дороги		Реконструкция автомобильной дороги Ропша – Марьино (продолжение Ропшинского ш.) на участке от границы Санкт-Петербурга до КАД	И
1.2.11.4.86	Автомобильные дороги		Строительство продолжения Ириновского проспекта на участке граница Санкт-Петербурга – Колтушское шоссе (с продолжением по южному шоссе с транспортной развязкой)	И
1.2.11.4.87	Автомобильные дороги		Реконструкция автомобильной дороги Осиновая Роца – Магистральная на участке км 10+200 - км 24+200	И
1.2.11.4.88	Автомобильные дороги		Реконструкция автомобильной дороги Санкт-Петербург – Кировск	И
1.2.11.4.89	Автомобильные дороги		Реконструкция Ленинградской ул. (Ленинградская обл.) и железнодорожного переезда в створе ул. Дыбенко	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.11.4.90	Автомобильные дороги		Строительство подъезда от кольцевой автомобильной дороги А-118 до автомобильной дороги М-11 «Нарва»	И
1.2.11.4.91	Автомобильные дороги		Реконструкция Оборонной улицы от Заводского проспекта до Лагерного шоссе со строительством моста через Ижорский пруд и путепровода через железнодорожные пути Московского направления	И
1.2.11.4.92	Автомобильные дороги		Строительство автомобильной дороги «Колтуши – д. Новосаратовка» с мостовым переходом через реку Нева и соединением с дуговой магистралью на левом берегу Невы на территории Санкт-Петербурга	И
1.2.11.4.93	Автомобильные дороги		Строительство автомобильной дороги «Производственная зона г. Всеволожск – Северо-Восточный обход»	И
1.2.11.4.94	Автомобильные дороги		Формирование автодорожного маршрута «Янино – Всеволожск – Новое Девяткино – Мурино – Бугры»	И
1.2.11.4.94.1	Автомобильные дороги		Строительство автомобильной дороги в продолжении «Санкт-Петербург – завод имени Свердлова – Всеволожск» до автомобильной дороги «Санкт-Петербург – Матокса» (Всеволожск – Новое Девяткино) (включая строительство транспортной развязки в одном уровне с автомобильной дорогой регионального значения «Северо-Западный обход города Всеволожск»)	И
1.2.11.4.94.2	Автомобильные дороги		Строительство автомобильной дороги «Новое Девяткино – Бугры» со строительством моста через реку Охта (включая строительство транспортной развязки в разных уровнях с новым выходом из Санкт-Петербурга от КАД в обход населенных пунктов Мурино и Новое Девяткино)	И
1.2.11.4.95	Автомобильные дороги		Реконструкция автомобильной дороги «Подъезд к г. Колпино»	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.2.11.4.96	Автомобильные дороги		Строительство автомобильной дороги "ст. Магнитная - пос. им. Морозова"	И
1.2.11.4.97	Автомобильные дороги		Строительство продолжения автомобильной дороги а/д г. Всеволожск - ст. Кирпичный завод	И
1.2.11.4.98	Автомобильные дороги		Строительство северного обхода п. Романовка	И
1.2.12 развитие инфраструктуры всех видов транспорта				
1.2.12.1	Все виды	Разработка предложений о внесении изменений в федеральное законодательство в целях сокращения сроков процедур изъятия земельных участков для государственных и муниципальных нужд при реализации проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры		К
1.3 Ликвидация разрывов и «узких мест» транспортной сети				
1.3.1 строительство путепроводов в местах пересечения автомобильных и железных дорог				
1.3.1.1*	Автомобильные дороги		Строительство путепровода через ж/д пути на ул. Грибакиных (ж/д ст. Обухово)	К
1.3.1.2*	Автомобильные дороги		Строительство тоннеля через ж/д пути с подключением ул. Академика Лебедева с Минеральной ул.	К
1.3.1.3*	Автомобильные дороги		Строительство тоннеля через ж/д пути с подключением Гренадерской ул. с Чугунной ул.	К
1.3.1.4*	Автомобильные дороги		Строительство путепровода через ж/д пути на Сестрорецком ш. вблизи ж/д ст. Белоостров	К
1.3.1.5*	Автомобильные дороги		Строительство путепровода через ж/д пути Выборгского направления в створе дороги на Каменку	К
1.3.1.6*	Автомобильные дороги		Строительство путепровода через ж/д пути на Советской ул.	К
1.3.1.7*	Автомобильные дороги		Строительство путепровода через ж/д пути на Новом ш.	К
1.3.1.8	Автомобильные дороги		Строительство путепровода в створе Петергофской ул. через железнодорожные пути Ораниенбаумского направления	И

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.3.1.9*	Автомобильные дороги	Ликвидация ж/д переездов в одном уровне		К
1.3.1.10	Автомобильные дороги		Строительство путепровода через ж/д пути вблизи Филътровского ш. и Московского ш.	К
1.3.1.11	Автомобильные дороги		Строительство транспортной развязки на пересечении Краснопутиловской ул. с ж/д путями перегона станция Автово – станция Нарвская	К
1.3.1.12	Автомобильные дороги		Строительство путепровода через ж/д пути Московского направления в створе ул. Черняховского и Кремчугской ул.	К
1.3.1.13	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на пересечении Лагерного ш. с ж/д путями Волховстроевского направления	К
1.3.1.14	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на пересечении Дворцового пр. с ж/д путями Ораниенбаумского направления в г. Ломоносове	К
1.3.1.15	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на пересечении Волхонского ш. с ж/д путями Балтийского направления	К
1.3.1.16	Автомобильные дороги	Строительство путепровода в месте пересечения железнодорожных путей и автомобильной дороги общего пользования "Подъезд к г. Гатчина-2"		К
1.3.1.17*	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на ж/д станции Любань на а/д Павлово – Мга – Шапки – Любань – Оредеж – Луга	К
1.3.1.18	Автомобильные дороги		Строительство путепровода в промзоне Лазаревка через железную дорогу Санкт-Петербург – Бусловская в городе Выборг Ленинградской области	К
1.3.1.19	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на перегоне Кирилловское – Гаврилово на а/д Высокое – Синицыно	К
1.3.1.20	Автомобильные дороги	Строительство автодорожного путепровода на станции Возрождение участка Выборг – Каменногорск взамен закрываемого переезда на		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
		ПК 229+44.20		
1.3.1.21	Автомобильные дороги	Строительство автодорожного путепровода на перегоне Таммисуо – Гвардейское участка Выборг – Каменногорск взамен закрываемых переездов на ПК 105+00.00, ПК 106+38.30		К
1.3.1.22	Автомобильные дороги	Строительство автодорожного путепровода на перегоне Выборг – Таммисуо участка Выборг – Каменногорск взамен закрываемых переездов на ПК 26+30.92, ПК 1276+10.80 и ПК 15+89.60		К
1.3.1.23*	Автомобильные дороги		Строительство транспортной развязки на пересечении автомобильной дороги «Санкт-Петербург – з-д им. Свердлова – Всеволожск» (км 39) с железной дорогой на перегоне Всеволожск – Мельничный Ручей во Всеволожском районе Л.О.	К
1.3.1.24	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на пути ж/д участка Зеленогорск – Рощино (57 км) (Станция «Рощино») на автомобильной дороге Рощино – Сосновая поляна (км 0)	И
1.3.1.25	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на перегоне Вруда – Молосковицы на автомобильной дороге Гатчина – Ополье (км 60)	И
1.3.1.26	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на пути ж/д участка Рощино – Каннельярви, в районе станции Каннельярви (75 км) на автомобильной дороге Голубые Озера – Поляны (км 10)	И
1.3.1.27	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на пути ж/д участка Станция Гаврилово (108 км) на автомобильной дороге Моховое – Ключевое (км 7)	И
1.3.1.28	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на перегоне Гаврилово – Верхнее Черкасово (114 км) на автомобильной дороге подъезд к станции «Верхнее Черкасово» (км 1)	И

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.3.1.29	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на пути ж/д участка станция Пригородная (138 км) на автомобильной дороге Подъезд к ст. Кутузово	И
1.3.1.30	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на перегоне Лужайка – Бусловская (147 км) на автомобильной дороге Селезнево – Яшино – Лужайка (км 1)	И
1.3.1.31	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на перегоне Пери – 39 км на автомобильной дороге Санкт-Петербург – Запорожское – Приозерск (км 27)	И
1.3.1.32	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на пути Приозерского направления ж/д узла в районе станции Кузьмолowo (20 км) на автомобильной дороге Юрки – Кузьмолowo (км 14)	И
1.3.1.33	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на перегоне Волосово – Вруда (87 км) г. Волосово на автомобильной дороге Гатчина – Ополье (км 39)	И
1.3.1.34	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на перегоне Нева - Заневский пост (в районе платформы 7 км.) на автомобильной дороге д. Старая 4 д. Кудрово (км 3)	И
1.3.1.35	Автомобильные дороги		Строительство путепровода перегоне Фрезерный – Гатчина – Товарная-Балтийская (3 км) на автомобильной дороге Гатчина – Куровицы (км 2)	И
1.3.1.36	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на перегоне Керстово – Котлы (128 км) на автомобильной дороге Петродворец – Кейкино (км 87,5)	И
1.3.1.37	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на пути ж/д участка Выборг-Каменногорск – Хийтола (в районе о. п. 38 км) на автомобильной дороге Каменногорск – Дубинино (км 4)	И
1.3.1.38	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на пути ж/д участка Станция Новолисино (28 км) на автомобильной дороге Павловск – Косые Мосты (км 14)	И

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.3.1.39	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на перегоне Елизаветино – Кикерино (57 км) на автомобильной дороге Гатчина – Ополье (км 20,5)	И
1.3.1.40	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на пути ж/д участка Станция Грузино (57 км) на автомобильной дороге А-120 Магистральная (Северное полукольцо) (км 63)	И
1.3.1.41	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на перегоне Никифоровское - Хиннила (Выборг – Каменногорск – Хийтола) на автомобильной дороге Дружноселье – Перевозное (км 12)	И
1.3.1.42	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на пересечении автодороги Зеленогорск – Приморск – Выборг с перегонем Выборг – Попово Большой Приморской линии железнодорожного узла (строительство)	И
1.3.1.43	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на пересечении автодороги Зуево – Новая Ладога с путями участка Мга - Кириши – Будогощь железнодорожного узла (строительство)	И
1.3.1.44	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на пересечении автодороги Санкт-Петербург – Приозерск – Сортавала – Петрозаводск (79 км) участка Сосново – Лосево Приозерского направления железнодорожного узла 92 км) (строительство)	И
1.3.1.45	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на пересечении автодороги Санкт-Петербург – Приозерск – Сортавала – Петрозаводск (79 км) вновь строящейся железнодорожной линии Лосево – Каменногорск (5 км) (строительство)	И
1.3.1.46	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на пересечении автодороги Селезнево – Яшино – Лужайка (14 км) с железнодорожным перегонем Лужайка – Бусловская Выборгского направления железнодорожного узла (129 км) (строительство)	И

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.3.1.47	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на пересечении автодороги Зеленогорск – Приморск – Выборг (99 км) железнодорожного участка Прибылово – Советский Большой Приморской линии железнодорожного узла	И
1.3.1.48	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на пересечении автодороги Кириши – Будогощь – Смолино с путями участка Мга – Кириши – Будогощь железнодорожного узла (строительство)	И
1.3.1.49	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на пересечении автодороги Лодейное Поле – Тихвин – Будогощь – Чудово с путями участка Мга – Кириши – Будогощь железнодорожного узла	И
1.3.1.50	Автомобильные дороги		Строительство путепровода на пересечении автодороги Форт Красная Горка – Коваши – Сосновый Бор с реконструируемым участком Ораниенбаум – Бронка – Калище (строительство)	И
1.3.1.51	Автомобильные дороги		Строительство путепровода в створе автомобильной дороги Павлово - Мга - Шапки - Любань – Луга в районе платформы 45 км	И
1.3.2 строительство и реконструкции мостовых переходов и развязок в разных уровнях				
1.3.2.1*	Автомобильные дороги		Строительство Туристской ул. от Школьной ул. до Мебельной ул. со строительством путепровода на пересечении с ж/д линией Сестрорецкого направления	К
1.3.2.2*	Автомобильные дороги		Реконструкция моста Александра Невского через р. Неву. Строительство правобережного съезда с моста Александра Невского с реконструкцией Малоохтинского пр.	К
1.3.2.3*	Автомобильные дороги		Строительство транспортной развязки на Красногвардейской пл.	К
1.3.2.4*	Автомобильные дороги		Строительство транспортной развязки на пересечении Московского ш. с Дунайским пр.	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.3.2.5	Автомобильные дороги		Строительство транспортной развязки на пересечении пр. Непокоренных и Гражданского пр.	К
1.3.2.6	Автомобильные дороги		Строительство Кушелевской дороги от пр. Маршала Блюхера до Полкостровского пр.	К
1.3.2.7	Автомобильные дороги		Реконструкция пересечения пр. Маршала Жукова с Ленинским пр.	К
1.3.2.8	Автомобильные дороги		Строительство продолжения Школьной ул. до Приморского ш.	К
1.3.2.9	Автомобильные дороги		Строительство Школьной ул. от ТЦ О'кей до Яхтенной ул. с транспортной развязкой на пересечении с Приморского ш.	К
1.3.2.10	Автомобильные дороги		Строительство Школьной ул. от Торфяной дороги до Стародеревенской ул.	К
1.3.2.11	Автомобильные дороги		Строительство Ново-Адмиралтейского моста	К
1.3.2.12	Автомобильные дороги		Реконструкция подходов к Ново-Адмиралтейскому мосту	К
1.3.2.13	Автомобильные дороги		Транспортная развязка на пересечении Коннолахтинского пр. и Приморского ш.	К
1.3.2.14	Автомобильные дороги		Реконструкция путепровода в створе Загородной ул. и ул. Урицкого через ж/д линию Московского направления	К
1.3.2.15	Автомобильные дороги		Строительство пр. Энергетиков на участке от пр. Маршала Блюхера до ул. Руставелли со строительством транспортной развязки на пересечении с Пискаревским пр.	И
1.3.2.16	Автомобильные дороги		Реконструкция пересечения ш. Революции и пр. Энергетиков	И
1.3.2.17	Автомобильные дороги		Строительство транспортной развязки на пересечении ш. Революции и пр. Энергетиков	И
1.3.2.18	Автомобильные дороги		Строительство транспортной развязки на пересечении Северного пр. с пр. Культуры	И

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.3.2.19	Автомобильные дороги		Реконструкция Краснопутиловской ул. на участке от транспортной развязки на пересечении с ж/д путями перегона станция Автово – станция Нарвская до Кубинской ул.	И
1.3.2.20	Автомобильные дороги		Строительство транспортной развязки на пересечении пр. Маршала Жукова с пр. Ветеранов	И
1.3.2.21	Автомобильные дороги		Строительство продления Бухарестской ул. до Автозаводского проезда	И
1.3.2.22	Автомобильные дороги		Строительство транспортной развязки на Красногвардейской пл.	И
1.3.2.23	Автомобильные дороги		Строительство транспортной развязки на пересечении ул. Коллонтай, Российского пр., пр. Большевиков и пр. Пятилеток	И
1.3.2.24	Автомобильные дороги		Строительство транспортной развязки на пересечении Токсовской ул. с ул. Руставели	И
1.3.2.25	Автомобильные дороги		Реконструкция Рыбацкого моста	И
1.3.2.26*	Автомобильные дороги		Строительство мостового перехода через реку Свирь у города Подпорожье Подпорожского района Ленинградской области	К
1.3.2.27*	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового перехода через р. Мойка на км 47+300 автомобильной дороги Санкт-Петербург – Кировск в Кировском районе Ленинградской области	К
1.3.2.28*	Автомобильные дороги		Строительство мостового перехода через реку Волхов на подъезде к г. Кириши в Киришском районе Ленинградской области	К
1.3.2.29	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового сооружения на км 0 + 900 автомобильной дороги «Подъезд к д. Лужа»	К
1.3.2.30	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового сооружения на км 9 + 181 автомобильной дороги «Подъезд к Кондратьево»	К
1.3.2.31	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового сооружения на км 8 + 892 автомобильной дороги «Подъезд к Карповке»	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.3.2.32	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового сооружения на км 1 + 600 автомобильной дороги «Подъезд к Змеевой Новинке»	К
1.3.2.33	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового сооружения на км 0 + 800 автомобильной дороги «Подъезд к Ключошицам»	К
1.3.2.34	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового сооружения на км 75 + 049 автомобильной дороги «СПб – Запорожское – Приозерск»	К
1.3.2.35	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового сооружения на км 34 + 310 автомобильной дороги «Ушково – Гравийное»	К
1.3.2.36	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового сооружения на км 3 + 797 автомобильной дороги «Подъезд к Сустье – Конец»	К
1.3.2.37	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового сооружения на км 13 + 900 автомобильной дороги «Войпала – Сирокаска – Г.Шальдиха»	К
1.3.2.38	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового сооружения на км 0 + 000 автомобильной дороги «Козицкие Луга – Волочаевка»	К
1.3.2.39	Автомобильные дороги		Проекты по реконструкции ремонтнепригодных мостов (строительство и реконструкция мостов и путепроводов) Реконструкция мостового перехода через реку Волхов на км 122+085 автомобильной дороги М-18 «Кола» – от Санкт-Петербурга через Петрозаводск, Мурманск, Печенгу до границы с Норвегией (международный автомобильный пункт пропуска «Борисоглебск») в Ленинградской области	К
1.3.2.40	Автомобильные дороги		Реконструкция путепровода на км 132+677 автомобильной дороги А-120 «Санкт-Петербургское южное полукольцо» Кировск – Мга – Гатчина – Большая Ижора, Ленинградская область	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.3.2.41	Автомобильные дороги		Реконструкция путепровода на км 105+361 автомобильной дороги А-121 «Сортавала» Санкт-Петербург – Сортавала – автомобильная дорога Р-21 «Кола», Ленинградская область	К
1.3.2.42	Автомобильные дороги		Строительство путепровода с направленными съездами на км 672+500 автомобильной дороге М-10 «Россия» Москва – Тверь – Великий Новгород – Санкт-Петербург, Ленинградская область	К
1.3.2.43	Автомобильные дороги		Строительство развязки в месте пересечения автомобильной дороги «подъезд к городу Всеволожск» и автомобильной дороги «Санкт-Петербург – завод имени Свердлова – Всеволожск»	И
1.3.2.44	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового сооружения через р. Вруда на автомобильной дороге Толмачёво - Нарва (км 91+183)	И
1.3.2.45	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового сооружения через р. Сумка на автомобильной дороге Толмачёво - Нарва (км 94+791)	И
1.3.2.46	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового сооружения через р. Лубья на автомобильной дороге Санкт-Петербург – Морье (км 2+202)	И
1.3.2.47	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового сооружения через Лемболовскую протоку на автомобильной дороге «Магистральная» (км 239+425)	И
1.3.2.48	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового сооружения через р. Авлога на автомобильной дороге «Магистральная» (км 217+098)	И
1.3.2.49	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового сооружения через р. Грузинка на автомобильной дороге «Магистральная» (км 235+490)	И
1.3.2.50	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового сооружения через р. Черная на автомобильной дороге Санкт-Петербург – завод имени Свердлова – Всеволожск (км 5+36)	И

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.3.2.51	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового сооружения через р. Морье на автомобильной дороге «Магистральная» (км 182+630)	И
1.3.2.52	Автомобильные дороги		Реконструкция путепровода через железную дорогу на автомобильной дороге Зеленогорск-Приморск – Выборг (км 122+800)	И
1.3.2.53	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового сооружения через р. Михалевка на автомобильной дороге Комсомольское – Приозерск (43+162 км)	И
1.3.2.54	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового сооружения через р. Сестра на автомобильной дороге Огоньки - Стрельцово – Толоконниково (км 6+791)	И
1.3.2.55	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового сооружения через Липовскую протоку на автомобильной дороге Лужицы – Первое Мая (км 22+519)	И
1.3.2.56	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового сооружения через р. Вляя на автомобильной дороге Зуево – Новая Ладога (км 64+590)	И
1.3.2.57	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового сооружения через ручей Дегольной на автомобильной дороге Зуево – Новая Ладога (км 76+188)	И
1.3.2.58	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового сооружения через р. Воронка на автомобильной дороге Санкт-Петербург – Ручьи (км 102+886)	И
1.3.2.59	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового сооружения через р. Систа на автомобильной дороге Санкт-Петербург – Ручьи (км 108+520)	И
1.3.2.60	Автомобильные дороги		Реконструкция мостового сооружения через р. Янега на автомобильной дороге Лодейное Поле – Вытегра (км 4+550)	И
1.3.2.61	<i>Автомобильные дороги</i>		Строительство путепровода на км 408+929 автомобильной дороги А-114 Вологда - Тихвин - автомобильная дорога Р-21 «Кола», Ленинградская область	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.3.2.62	Автомобильные дороги	Реконструкция автомобильной дороги А-114 Вологда – Новая Ладога до магистрали «Кола» (через Тихвин). Строительство путепровода на км 408+929 автомобильной дороги А-114 Вологда – Тихвин – автомобильная дорога Р-21 «Кола», Ленинградская область		К
1.3.3 формирование устойчивых транспортных связей с населенными пунктами, не имеющими постоянной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием				
1.3.3.1	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Игокиничи	К
1.3.3.2	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Мехбаза	К
1.3.3.3	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Кравцово	К
1.3.3.4	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Сопки	К
1.3.3.5	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Яшино	К
1.3.3.6	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Клеверное	К
1.3.3.7	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Маслово	К
1.3.3.8	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Силино	К
1.3.3.9	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Луговое	К
1.3.3.10	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Козарево	И
1.3.3.11	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Старая Малукса	И
1.3.3.12	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Сегла	И
1.3.3.13	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Белое	И
1.3.3.14	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к п. Торфопредприятие «Выборгское»	И
1.3.3.15	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к п. Подгорное	И
1.3.3.16	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к п. Тарасово	И
1.3.3.17	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к п. Пески	И
1.3.3.18	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Пяхта	И
1.3.3.19	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Валя	И
1.3.3.20	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Михайловка	И
1.3.3.21	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. В. Рудицы	И
1.3.3.22	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Глядково	И

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.3.3.23	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Речников	И
1.3.3.24	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Новинка	И
1.3.3.25	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Сандела	И
1.3.3.26	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Пустошка	И
1.3.3.27	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Маргусы	И
1.3.3.28	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Горки	И
1.3.3.29	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Ср. Село	И
1.3.3.30	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Залесье	И
1.3.3.31	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Большой Остов	И
1.3.3.32	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Большие Шатновичи	И
1.3.3.33	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Долговка	И
1.3.3.34	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Сара Лог	И
1.3.3.35	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Моровино	И
1.3.3.36	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Заслуховье	И
1.3.3.37	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к д. Пристань	И
1.3.3.38	Автомобильные дороги		Строительство подъезда к п. Заводской	И
1.4 Обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования регионального значения				
<i>1.4.1 создание единой интегрированной системы автоматизированного весогабаритного контроля и взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам общего пользования регионального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн</i>				
1.4.1.1	Автомобильные дороги	Проектно-изыскательские и строительно-монтажные работы по созданию пунктов весогабаритного контроля и взимания платы с транспортных средств категории N3 на территории Ленинградской области (система АСВГК)		К
1.4.1.2	Автомобильные дороги		Эксплуатация системы АСВГК на территории Ленинградской области	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
1.4.1.3	Автомобильные дороги	ПИР и СМР по реализации федеральной программы устройств на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения Ленинградской области автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных, в том числе, в рамках ГЧП и во взаимосвязке с системой взимания платы с транспортных средств категории N3 (система «Платон»)		К
Цель 2 «Обеспечение спроса на грузовые перевозки, создание эффективной системы управления грузопотоками, применение передовых логистических технологий, формирование добавленной стоимости за счет обработки грузов и предоставления широкого спектра транспортно-логистических услуг в Санкт-Петербурге и Ленинградской области»				
2.1 Создание рынка конкурентоспособных транспортно-логистических услуг				
2.1.1 стимулирование роста объемов перевалки грузов в контейнерах, на паромках и накатных грузах (ро-ро) в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области путем				
2.1.1.1	Морской	Разработка концепции расширения использования технологий контейнерных перевозок, стимулирования роста объемов перевалки грузов в контейнерах, на паромках и накатных грузах (ро-ро) в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области		К
2.1.2 оптимизация доставки и вывоза грузов из морских портов				
2.1.2.1	Морской	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по оптимизации доставки и вывоза грузов из морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области		К
2.1.3 создание информационно-управляющих логистических центров в морских портах на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок				
2.1.3.1	Внутренний водный	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по повышению роли внутреннего водного транспорта в перевозке грузов по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в том числе в обслуживании грузопотоков, следующих через морские порты		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
2.1.3.2	Морской	Внедрение 1-го этапа интегрированной электронной системы оформления и сопровождения морских (речных) грузовых и пассажирских перевозок (электронная передача данных администрациям морских портов и государственным контрольным органам о судах и автоматизированное планирование пропуска судов в морских пунктах пропуска)		К
2.1.4 создание портово-промышленных зон в зоне тяготения морских портов				
2.1.4.1	Морской		Создание портово-промышленных зон в зоне тяготения морских портов	К
2.1.5 повышение роли внутреннего водного транспорта в перевозке грузов по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в том числе в обслуживании грузопотоков, следующих через морские порты				
2.1.5.1	Внутренний водный	Приведение к нормативным требованиям судоходных гидротехнических сооружений, находящихся в аварийном или опасном состоянии		И
2.1.5.2	Внутренний водный	Увеличение пропускной способности Волго-Балтийского водного пути		И
2.1.6 увеличение объемов перевозки и обработки авиагрузов и почты				
2.1.6.1	Воздушный	Строительство второй очереди грузового терминала АО «Грузовой терминал Пулково»		К
2.1.6.2	Воздушный	Реализация проекта формирования грузовой зоны аэропорта «Пулково»		К
2.1.6.3	Воздушный	Разработка бизнес-плана создания логистического почтового центра в Санкт-Петербурге для обработки внутренних и международных почтовых отправлений	Привлечение инвесторов для реализации проекта создания логистического почтового центра в Санкт-Петербурге для обработки внутренних и международных почтовых отправлений	К
2.1.6.4	Воздушный		Строительство грузового аэропорта «Усть-Луга»	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
2.1.6.5	Воздушный	Разработка Концепции развития грузового терминала аэропорта «Пулково» с целью увеличения объемов обработки авиагрузов и почты, включая определение стратегии развития грузовых авиационных маршрутов и 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, внедрение эффективной системы таможенных процедур в грузовом терминале аэропорта «Пулково»		К
2.2 Увеличение объема услуг добавленной стоимости				
<i>2.2.1 строительство крупных транспортно-логистических центров и увеличения емкости высококласных складских помещений и расширения спектра транспортно-логистических услуг</i>				
2.2.1.1	Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание	Ввод в эксплуатацию качественных складских площадей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области		К
2.2.1.2	Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание	Строительство крупных транспортно-логистических центров и «терминальных деревень» в Санкт-Петербурге и Ленинградской области		К
2.2.1.3	Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание	Создание портово-промышленных зон в районе морского торгового порта Усть-Луга и в районе ММПК Бронка		К
2.2.1.4	Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание	Создание информационно-управляющих логистических центров в Большом порту Санкт-Петербург, морском торговом порту Усть-Луга и на ММПК Бронка на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
2.2.1.5	Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по строительству крупных терминально-логистических комплексов за границами КАД и расширению спектра транспортно-логистических услуг		К
2.2.2 оптимизации размещения существующих складских объектов				
2.2.2.1	Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание	Проведение обследования существующих зон локализации складских объектов на территории Санкт-Петербурга		К
2.2.2.2	Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание	Анализ интенсивности движения грузовых автомобилей, обеспечивающих обслуживание складских объектов на территории Санкт-Петербурга		К
2.2.2.3	Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание	Определение зон, из которых необходимо обеспечить вывод складских объектов		К
2.2.2.4	Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание	Разработка единой Схемы развития терминально-складской инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, предусматривающей комплекс мероприятий по оптимизации размещения складских объектов		К
2.2.2.5	Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание	Разработка перечня мероприятий по развитию территорий, предназначенных для размещения терминально-складских комплексов, и их обустройству инженерными сетями и транспортной инфраструктурой		К
2.2.2.6	Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание	Разработка предложений по схемам реализации проектов развития крупных терминально-складских комплексов с использованием механизмов государственно-частного партнерства		К
2.2.2.7	Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание	Стимулирование вывода складских объектов в новые зоны строительства терминально-складских комплексов за границами КАД		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
2.2.2.8	Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по оптимизации размещения существующих складских объектов на территории Санкт-Петербурга		К
2.2.3 повышения эффективности цепочек поставок				
2.2.3.1	Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание	Совершенствование грузового каркаса Санкт-Петербурга, разработка оптимальных маршрутов движения грузового автотранспорта между зонами локализации грузогенерирующих объектов		К
2.2.3.2	Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание	Обустройство магистралей грузового движения, входящих в состав грузового каркаса (усиление дорожной одежды, уширение проезжей части, увеличение радиуса поворотов, снижение числа пересечений со светофорным регулированием, строительство пешеходных переходов в разных уровнях)		К
2.2.3.3	Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание	Создание парковок грузового автотранспорта, расположенных в зонах локализации грузогенерирующих объектов	Создание парковок грузового автотранспорта, расположенных в зонах локализации грузогенерирующих объектов	К
2.2.3.4	Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание	Создание в зонах концентрации крупных объектов терминально-складской инфраструктуры обязательных площадок технологического отстоя грузового транспорта	Создание в зонах концентрации крупных объектов терминально-складской инфраструктуры обязательных площадок технологического отстоя грузового транспорта	К
2.2.3.5	Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание	Внедрение системы ночной доставки грузов к крупным терминально-складским объектам		К
2.2.3.6	Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по повышению эффективности цепочек поставок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области		К
2.3 Формирование системы управления грузовой логистикой				
2.3.1 создание системы допуска грузовых автомобилей для работы на территории Санкт-Петербурга, ограниченной КАД, ведение мониторинга возрастных, весовых и экологических параметров грузовых автотранспортных средств, организация контроля за их движением по дорожной сети города				

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
2.3.1.1	Автомобильный	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по созданию системы допуска грузовых автомобилей для работы на территории Санкт-Петербурга, ограниченной КАД, введение контроля за возрастными, весовыми и экологическими параметрами грузовых автотранспортных средств и их движения по дорожной сети города		К
2.3.1.2	Автомобильный	Разработка правил перевозок грузов автомобильным транспортом и механизмов государственного регулирования в сфере грузовых автомобильных перевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области		К
2.3.2 оснащение парка грузовых автомобилей, работающих на территории Санкт-Петербурга, навигационными системами ГЛОНАСС				
2.3.2.1	Автомобильный	Оснащение парка грузовых автомобилей, работающих на территории Санкт-Петербурга, навигационными системами ГЛОНАСС		И
2.3.3 строительство парковок для грузового автомобильного транспорта				
2.3.3.1	Автомобильный	Строительство парковок для грузового автомобильного транспорта		И
Цель 3 «Обеспечение спроса на пассажирские перевозки, развитие международных и межрегиональных пассажирских сообщений, совершенствование транспортного обслуживания жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области, создание эффективной системы управления пассажиропотоками»				
3.1 Приоритетное развитие скоростных внеуличных видов пассажирского транспорта общего пользования				
3.1.1 строительство новых линий и станций метрополитена				
3.1.1.1	Городской и пригородный пассажирский	Строительство второй очереди Фрунзенского радиуса от станции «Международная» до станции «Южная» («Шушары»), электродепо «Южное», включая проектирование (стадия рд)		К
3.1.1.2	Городской и пригородный пассажирский	Строительство участка Невско-Василеостровской линии от станции «Приморская» до станции «Улица Савушкина» («Беговая»), включая станцию «Новокрестовская» и «Беговая».		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
3.1.1.3	Городской и пригородный пассажирский	Строительство участка Лахтинско-Правобережной линии от станции «Спасская» до станции «Большой проспект»		К
3.1.1.4	Городской и пригородный пассажирский		Строительство участка Невско-Василеостровской линии от станции «Улица Савушкина» («Беговая») до станции «Зоопарк»	К
3.1.1.5	Городской и пригородный пассажирский		Строительство Лахтинско-Правобережной линии от станции «Улица Дыбенко» до станции «Юго-Восточная», включая электродепо «Юго-Восточное»	И
3.1.1.6	Городской и пригородный пассажирский		Строительство Фрунзенско-Приморской линии от станции «Комендантский проспект» до станции «Шуваловский проспект» («Зоопарк»)	К
3.1.1.7	Городской и пригородный пассажирский		Строительство Красносельско-Калининской линии, от станции «Казаковская» до станции «Обводный Канал-2» («Каретная») с электродепо «Красносельское», включая проектирование.	К
3.1.1.8	Городской и пригородный пассажирский		Строительство участка Красносельско-Калининской линии от станции «Каретная» («Обводный Канал-2») до станции «Ручьи» и электродепо «Ручьи»	И
3.1.1.9	Городской и пригородный пассажирский		Строительство участка кольцевой линии метрополитена от станции «Лесная» до станции «Большой проспект»	И
3.1.1.10	Городской и пригородный пассажирский		Строительство участка Лахтинско-Правобережной линии от станции «Большой проспект» до станции «Новокрестовская»	К
3.1.2 обновление парка вагонов метрополитена				
3.1.2.1	Городской и пригородный пассажирский	Обновление парка вагонов метрополитена подвижным составом с высокими показателями энергоэффективности (закупка шестивагонных составов метро с асинхронным тяговым приводом)	Обновление парка вагонов метрополитена подвижным составом с высокими показателями энергоэффективности (закупка шестивагонных составов метро с асинхронным тяговым приводом)	К
3.1.3 строительство линий легкорельсового транспорта				

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
3.1.3.1	Городской и пригородный пассажирский	Проектирование объекта «Линия легкорельсового транспорта по маршруту: Аэропорт «Пулково» – станция метро «Купчино»		К
3.1.3.2	Городской и пригородный пассажирский		Строительство линии ЛРТ от перспективной станции метрополитена «Южное» до г. Колпино	И
3.1.3.3	Городской и пригородный пассажирский	Строительство линии ЛРТ «Балтийская жемчужина – Путиловская»		К
3.1.3.4	Городской и пригородный пассажирский	Строительство линии ЛРТ по направлению Всеволожск – Санкт-Петербург		К
3.2 Развитие наземных видов пассажирского транспорта общего пользования				
3.2.1 реализация концессионного проекта «Создание, реконструкция и эксплуатация трамвайной сети в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга»				
3.2.1.1	Городской и пригородный пассажирский	Реализация концессионного проекта «Создание, реконструкция и эксплуатация трамвайной сети в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга»		К
3.2.2 строительство новой трамвайной линии в составе проекта по сооружению нового Большого Смоленского моста через реку Неву в створе ул. Коллонтай и Большого Смоленского пр.				
3.2.2.1**	Городской и пригородный пассажирский		Строительство новой трамвайной линии в составе проекта по сооружению нового Большого Смоленского моста через реку Неву в створе ул. Коллонтай и Большого Смоленского пр.	И
3.2.3 развитие троллейбусной сети за счет использования подвижного состава, работающего на автономном ходу на территории Васильевского острова				
3.2.3.1	Городской и пригородный пассажирский	Развитие троллейбусной сети за счет использования подвижного состава, работающего на автономном ходу на территории Васильевского острова	Развитие троллейбусной сети за счет использования подвижного состава, работающего на автономном ходу на территории Васильевского острова	К
3.2.4 обновление парка подвижного состава всех видов наземного пассажирского транспорта, оснащение его современными информационно-коммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС				
3.2.4.1	Городской и пригородный пассажирский	Обновление парка подвижного состава всех видов наземного пассажирского транспорта, оснащение его современными информационно-коммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС	Обновление парка подвижного состава всех видов наземного пассажирского транспорта, оснащение его современными информационно-коммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС	К
3.2.5 модернизация и техническое переоснащение материально-технической базы пассажирского транспорта				

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
3.2.5.1	Городской и пригородный пассажирский	Модернизация и техническое переоснащение материально-технической базы пассажирского транспорта	Модернизация и техническое переоснащение материально-технической базы пассажирского транспорта	К
3.2.6 обеспечение доступности транспортных услуг и объектов транспортной инфраструктуры для инвалидов и других маломобильных групп населения				
3.2.6.1	Городской и пригородный пассажирский	Обеспечение доступности транспортных услуг и объектов транспортной инфраструктуры для инвалидов и других маломобильных групп населения	Обеспечение доступности транспортных услуг и объектов транспортной инфраструктуры для инвалидов и других маломобильных групп населения	К
3.3 Развитие мультимодальных пассажирских перевозок и транспортной инфраструктуры для их обслуживания				
3.3.1 строительство новых автобусных вокзалов				
3.3.1.1	Городской и пригородный пассажирский	Разработка и реализация мероприятий по проектированию и строительству автобусных вокзалов возле станции метро «Парнас» на земельном участке, расположенном по адресу: пр. Энгельса, участок 1 (юго-западнее пересечения с 3-м Верхним пер.), и возле станции метро «Купчино» на земельном участке, расположенном по адресу: севернее дома № 107, литера Б, по Витебскому пр.		К
3.3.2 строительство нового речного вокзала				
3.3.2.1	Внутренний водный		Строительство нового комплекса речного вокзала в акватории р.Невы в районе Рыбацкой заводи и прилегающей к ней территории в Невском районе Санкт-Петербурга	К
3.3.3 создание транспортно-пересадочных узлов				
3.3.3.1	Транспортно-пересадочные узлы	Развитие ТПУ «Парнас»		К
3.3.3.2	Транспортно-пересадочные узлы	Развитие ТПУ «Девяткино»		К
3.3.3.3	Транспортно-пересадочные узлы		Развитие ТПУ «Удельная»	К
3.3.3.4	Транспортно-пересадочные узлы		Развитие ТПУ «Всеволожск»	К
3.3.3.5	Транспортно-пересадочные узлы		Развитие ТПУ «Площадь Ленина»	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
3.3.3.6	Транспортно-пересадочные узлы		Развитие ТПУ «Ладожский вокзал»	К
3.3.3.7	Транспортно-пересадочные узлы		Развитие ТПУ «Московский вокзал»	К
3.3.3.8	Транспортно-пересадочные узлы		Развитие ТПУ «Витебский вокзал»	К
3.3.3.9	Транспортно-пересадочные узлы		Развитие ТПУ «Балтийский вокзал»	К
3.3.3.10	Транспортно-пересадочные узлы		Развитие ТПУ «Юго-Восточное» (Кудрово)	К
3.3.3.11	Транспортно-пересадочные узлы		Развитие ТПУ «Московская»	К
3.3.3.12	Транспортно-пересадочные узлы	Развитие ТПУ «Купчино»		К
3.3.3.13	Транспортно-пересадочные узлы	Развитие ТПУ «Пулково»		К
3.3.3.14	Транспортно-пересадочные узлы	Развитие ТПУ «Рыбацкое»		К
3.3.3.15	Транспортно-пересадочные узлы		Развитие ТПУ «Шушары»	К
3.3.3.16	Транспортно-пересадочные узлы		Создание механизмов по привлечению частных инвестиций на основе механизмов ГЧП для строительства транспортно-пересадочных узлов	К
3.3.3.17	Транспортно-пересадочные узлы		Создание удобной системы информирования о режиме, графике и пути следования маршрутов пассажирского транспорта в транспортно-пересадочном узле на основе использования современных телекоммуникационных и навигационных систем	К
3.3.3.18	Транспортно-пересадочные узлы		Создание системы управления и контроля за предоставлением услуг пассажирского транспорта общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	К
3.3.3.19	Транспортно-пересадочные узлы		Обеспечение доступности транспортно-пересадочных узлов для инвалидов и других маломобильных групп населения	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
3.4 Развитие инфраструктуры для морских пассажирских перевозок				
3.4.1 проведение реконструкции Морского вокзала и включения его в состав Пассажирского порта				
3.4.1.1	Морской	Реконструкция Морского вокзала и включение его в состав Пассажирского порта Санкт-Петербург		И
3.4.2 развитие объектов базирования и обслуживания маломерного флота				
3.4.2.1	Морской	Строительство грузопассажирских паромов для направлений Усть-Луга – Балтийск (2 единицы)		К
3.4.2.2	Морской		Строительство (реконструкция) с участием регионального бюджетов и средств частных инвесторов речных пассажирских вокзалов, причалов, развитие инфраструктуры для обслуживания пассажиров в г. Санкт-Петербурге	К
3.4.2.3	Морской	Проведение реконструкции морского пункта пропуска «Пассажирский порт Санкт-Петербург» с целью создания в морском порту условий для организации круглогодичного грузопассажирского паромного сообщения на регулярной основе и осуществления операций по государственному контролю прибывающего на паромах грузового автотранспорта		К
3.4.2.4	Морской	Развитие международного яхтенного туризма и создание обустроенных стоянок для маломерного флота		К
3.4.2.5	Внутренний водный	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по стимулированию въездного яхтенного туризма		К
3.4.2.6	Внутренний водный	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по развитию объектов базирования и обслуживания маломерного флота		К
3.5 Развитие флота и инфраструктуры для обеспечения перевозок внутренним водным транспортом за счет				
3.5.1 создание сети городских причалов для внутреннего водного транспорта, обеспечивающего городские перевозки				

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
3.5.1.1	Внутренний водный	Передача в собственность Санкт-Петербурга федеральных причалов Речного вокзала, а также причалов на Аптекарской наб., в Кронштадте и в пос. Лисий нос		К
3.5.1.2	Внутренний водный	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по развитию городских причалов общего пользования и иных объектов инфраструктуры водного транспорта на реках и каналах Санкт-Петербурга		К
3.5.1.3	Внутренний водный	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по развитию флота и инфраструктуры для обеспечения пассажирских перевозок внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области		К
3.5.1.4	Внутренний водный	Передача в собственность Ленинградской области и муниципальных образований следующих объектов федерального имущества, находящихся на внутренних водных путях и в речных портах:- передача в собственность Ленинградской области причальной набережной в г. Отрадное Кировского района Ленинградской области; - передача в собственность МО «Лодейнопольский муниципальный район» пассажирского причала «Мунгола» в городском поселке Свирьстрой Лодейнопольского района Ленинградской области; - передача в собственность МО «Подпорожский муниципальный район» причала приема бытовых отходов и причальной набережной с эстакадами и внутриводными железнодорожными путями, находящихся в Никольском городском поселении, а также грузового причала «Черный берег», расположенного в Подпорожском городском поселении Подпорожского района Ленинградской области		К
3.5.2 строительство речных причалов в Пассажирском порту для обеспечения перевозок круизных туристов на речных судах по рекам и каналам Санкт-Петербурга				

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
3.5.2.1	Внутренний водный	Строительство речных причалов в Пассажи́рском порту для обеспечения перевозок круизных туристов в Санкт-Петербурге, прибывающих в город на морских судах		И
3.5.2.2	Внутренний водный	Строительство (реконструкция) с участием регионального бюджетов и средств частных инвесторов речных пассажирских вокзалов, причалов, развитие инфраструктуры для обслуживания пассажиров в г. Санкт-Петербурге		К
3.5.3 стимулирование создания современного флота речных пассажирских судов				
3.5.3.1	Внутренний водный	Строительство грузопассажирских паромов для направлений Усть-Луга – Балтийск (2 единицы)		К
3.6 Развитие системы пассажирских авиасообщений				
3.6.1 расширение маршрутной сети авиаперевозок				
3.6.1.1	Воздушный	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) расширения маршрутной сети авиаперевозок из аэропорта «Пулково»		К
3.6.1.2	Воздушный	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) развития трансферных перевозок за счет увеличения количества стыковочных рейсов для формирования авиационного хаба на базе аэропорта «Пулково»		К
3.6.1.3	Воздушный	Реализация и совершенствование Программы поддержки новых направлений (Мотивационной программы) в аэропорту «Пулково», предусматривающей предоставление скидок на аэропортовые тарифы и сборы»		К
3.6.2 создание (привлечение) базовых авиакомпаний в аэропорт «Пулково»				

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
3.6.2.1	Воздушный	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) создания (привлечение) базовых авиаперевозчиков в аэропорт «Пулково», включая компании, выполняющие магистральные международные и внутренние перевозки, бюджетные авиакомпании (лоукостеры) и компании, выполняющие чартерные, региональные, местные перевозки		К
3.6.2.2	Воздушный	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) повышения эффективности управления активами аэропорта «Пулково» за счет снижения издержек, развития неавиационных видов деятельности, повышения качества аэропортовых услуг (сокращение времени прохождения регистрации, развитие сервиса для пассажиров и т.д.), применения систем мотивации персонала и др.		К
3.6.3 строительство линии скоростного внеуличного вида транспорта в аэропорт «Пулково»				
3.6.3.1	Городской и пригородный пассажирский	Строительство линии ЛРТ от станции метрополитена «Купчино» до аэропорта «Пулково»		К
3.6.3.2	Городской и пригородный пассажирский		Строительство участка Кировско-Выборгской линии от станции метрополитена «Проспект Ветеранов» до станции метрополитена «Пулково»	К
3.7 Повышение привлекательности пассажирского транспорта общего пользования для населения				
3.7.1 оптимизация маршрутной сети Санкт-Петербурга и Ленинградской области				
3.7.1.1	Городской и пригородный пассажирский	Оптимизация маршрутной сети, действующей на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, включая комплексные исследования пассажирских корреспонденций на всех видах городского и пригородного пассажирского транспорта		К
3.7.2 оснащение остановок наземного городского пассажирского транспорта общего пользования электронными табло для информирования пассажиров о прогнозируемом времени прибытия транспортных средств				

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
3.7.2.1**	Городской и пригородный пассажирский	Оснащение остановок наземного городского пассажирского транспорта общего пользования электронными табло для информирования пассажиров о прогнозируемом времени прибытия транспортных средств		К
3.7.3 организация оплаты проезда едиными электронными билетами на всех видах пассажирского транспорта общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области				
3.7.3.1	Городской и пригородный пассажирский	Организация оплаты проезда едиными электронными билетами на всех видах пассажирского транспорта общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области		К
3.7.4 организация выделенных полос для движения наземного пассажирского транспорта, включая участки обособления существующих трамвайных путей				
3.7.4.1	Городской и пригородный пассажирский	Организация выделенных полос для движения наземного пассажирского транспорта, включая участки обособления существующих трамвайных путей		К
3.7.4.2	Городской и пригородный пассажирский	Организация выделенных полос для движения автобусов		К
3.7.5 организация приоритетного проезда наземного пассажирского транспорта через перекрёстки с помощью средств светофорного регулирования				
3.7.5.1**	Городской и пригородный пассажирский	Организация приоритетного проезда наземного пассажирского транспорта через перекрёстки с помощью средств светофорного регулирования		К
3.7.6 строительство перехватывающих парковок				
3.7.6.1	Автомобильный	Организация девяти перехватывающих парковок		К
3.7.6.2	Автомобильный		Организация девятнадцати перехватывающих парковок	К
3.7.6.3	Городской и пригородный пассажирский		Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по повышению привлекательности пассажирского транспорта для населения с целью снижения численности поездок на легковых автомобилях в Санкт-Петербурге	К
3.8 Развитие таксомоторных перевозок				

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
3.8.1	Автомобильный	Принятие Законов Санкт-Петербурга и Ленинградской области, регламентирующих работу таксомоторного транспорта		К
3.8.2	Автомобильный	Регулирование деятельности единых call-центров (Яндекс-такси, UBER и др.), предоставляющие информационные услуги по заказу такси, подписание с ними соответствующих соглашений с целью непредоставления заказов нелегальным перевозчикам, не имеющим разрешений на выполнение таксомоторных перевозок		К
3.8.3	Автомобильный	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по развитию системы стоянок такси, отмеченных специальными знаками, во всех районах Санкт-Петербурга, у вокзалов и станций метрополитена, а также в городах Ленинградской области		К
Цель 4 «Интеграция региональной транспортной системы в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области»				
4.1 Обеспечение роста экспорта транспортных услуг за счет увеличения доли отечественных компаний в перевозке международных грузов, содействие образованию крупных транспортных компаний, способных конкурировать на мировом рынке транспортных услуг				
4.1.1	Морской	Разработка бизнес-плана создания новой судоходной компании, зарегистрированной в Санкт-Петербурге, с современным флотом, которая обеспечит стратегические преимущества России в перевозке российских грузов на Балтике и рост экспорта транспортных услуг		К
4.2 Привлечение крупных экспортеров и импортеров к транспортировке грузов через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области				
4.2.1	Морской	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по переключению российских грузов с зарубежных портов на морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
4.2.2	Морской	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по заключению новых соглашений с российскими экспортерами и импортерами на транспортировку грузов через морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области		К
4.3 Повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, за счет сокращения продолжительности оформления и государственного контроля грузов в морских портах, на международных автомобильных и железнодорожных пунктах пропуска				
4.3.1	Морской	Введение системы предварительного информирования и механизма «Единого окна» в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области		И
4.3.2	Морской	Переход на систему электронного документооборота в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области		К
4.3.3	Морской	Внедрение современных RFID-технологий для повышения скорости обработки судов, контейнеров и грузов, снижения затрат времени для перевалки их на автомобильный и железнодорожный виды транспорта в морских портах		К
4.4 Развитие речных перевозок по трассе МТК «Север – Юг»				
4.4.1	Внутренний водный	Гармонизация функционирования транспортного маршрута с международным транспортным законодательством		К
4.4.2	Внутренний водный	Согласование нормативных и технологических правил работы портов и компаний-операторов перевозок		К
4.4.3	Внутренний водный	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по развитию речных перевозок по МТК «Север – Юг» и повышению привлекательности внутреннего водного транспорта для обслуживания международных грузопотоков		К
4.5 Стимулирование роста авиаперевозок в международном сообщении				

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
4.5.1	Воздушный	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) введения двухсторонних соглашений для аэропорта «Пулково»		К
4.5.2	Воздушный	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) введения 72-х часового безвизового режима для зарубежных граждан, прибывающих в Санкт-Петербург на воздушном транспорте		К
Цель 5 «Повышение экономичности, экологичности, энергоэффективности и безопасности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»				
5.1 Создание системы управления движением транспортных потоков, в том числе				
5.1.1 создание интеллектуальной транспортной системы в Санкт-Петербурге и крупных городах Ленинградской области				
5.1.1.1	ИТС	Разработка и принятие Законов Санкт-Петербурга: «Об организации дорожного движения», «О парковках», «Об интеллектуальной транспортной системе»		К
5.1.1.2	ИТС	Разработка технических регламентов по эксплуатации и содержанию элементов ИТС Санкт-Петербурга и Ленинградской области		К
5.1.1.3	ИТС	Разработка расценок на выполнение работ по эксплуатации и содержанию элементов ИТС Санкт-Петербурга и Ленинградской области		К
5.1.1.4	ИТС	Разработка предложений по развитию сервисов ИТС по информированию участников дорожного движения		К
5.1.1.5	ИТС		Разработка предложений по развитию пользовательских сервисов ИТС	К
5.1.1.6	ИТС	Разработка и сопровождение комплекса методических документов по проектированию и развитию ИТС Санкт-Петербурга и Ленинградской области		К
5.1.1.7	ИТС		Сопровождение комплекса методических документов по проектированию и развитию ИТС Санкт-Петербурга и Ленинградской области	К
5.1.1.8	ИТС	Научное сопровождение реализации создания ИТС Санкт-Петербурга и Ленинградской области		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
5.1.1.9	ИТС		Научно-исследовательские, опытно-конструкторские и проектно-изыскательские работы по развитию и совершенствованию телекоммуникационной системы ИТС	К
5.1.1.10	ИТС	Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по развитию и совершенствованию пользовательских сервисов ИТС. Интеграция ИТС, городского, регионального и федерального уровней.		К
5.1.1.11	ИТС		Научно-исследовательские, опытно-конструкторские и проектно-изыскательские работы по развитию и совершенствованию пользовательских сервисов ИТС. Интеграция ИТС, городского, регионального и федерального уровней.	К
5.1.1.12	ИТС	Научно-исследовательские и проектно-изыскательские работы по строительству и развитию подсистемы мониторинга метеорологической обстановки		К
5.1.1.13	ИТС		Научно-исследовательские и проектно-изыскательские работы по строительству и развитию подсистемы мониторинга метеорологической обстановки	К
5.1.1.14	ИТС	Проектно-изыскательские работы по строительству динамических информационных табло		К
5.1.1.15	ИТС	Проектно-изыскательские работы по строительству автоматизированных комплексов фото-видео фиксации нарушений ПДД		К
5.1.1.16	ИТС	Проектно-изыскательские работы по созданию «Пилотной зоны» ИТС Санкт-Петербурга		К
5.1.1.17	ИТС	Строительно-монтажные работы по созданию «Пилотной зоны» ИТС		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
5.1.1.18	ИТС	Строительно-монтажные работы по созданию телекоммуникационной системы ИТС. Интеграция АСУ ДД Санкт-Петербурга с АСУ ДД продолжения федеральных дорог, находящихся в административных границах Санкт-Петербурга		К
5.1.1.19	ИТС	Разработка и наладка специализированного аппаратно-программного комплекса «Единая система информационно-аналитических сервисов ИТС» в части обеспечения функциональных обязанностей ЕТИАЦ		К
5.1.1.20	ИТС	Разработка (приобретение) и наладка специализированного аппаратно-программного комплекса «Система поддержки принятия решений» в части обеспечения функциональных обязанностей ЕТИАЦ		К
5.1.1.21	ИТС	Разработка (приобретение) и наладка аппаратно-программного комплекса «Система обеспечения информационной безопасности» в части обеспечения функциональных обязанностей ЕТИАЦ.		К
5.1.1.22	ИТС	Строительно-монтажные работы по развитию аппаратно-программного комплекса ЦУДД		К
5.1.1.23	ИТС	Строительно-монтажные работы по развитию автоматизированной системы управления наземным пассажирским транспортом. Поставка и монтаж оборудования и программных средств ЦУ НГПТ		К
5.1.1.24	ИТС	Строительно-монтажные работы по созданию системы мониторинга метеорологической обстановки. Разработка (приобретение) и наладка специализированного программного обеспечения		К
5.1.1.25	ИТС	Строительно-монтажные работы по созданию системы маршрутного ориентирования		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
5.1.1.26	ИТС	Строительно-монтажные работы по установке динамических информационных табло. Разработка (приобретение) и наладка специализированного ПО		К
5.1.1.27	ИТС	Строительно-монтажные работы по установке табло переменной информации о загруженности УДС. Разработка (приобретение) и наладка специализированного ПО		К
5.1.1.28	ИТС		Строительно-монтажные работы по установке табло переменной информации о загруженности УДС. Разработка (приобретение) и наладка специализированного ПО	К
5.1.1.29	ИТС	Строительно-монтажные работы по установке парковочных табло о наличии парковочных мест на перехватывающих автостоянках. Разработка (приобретение) и наладка специализированного ПО		К
5.1.1.30	ИТС	Строительно-монтажные работы по строительству остановочных табло в районе станций метрополитена		К
5.1.1.31	ИТС	Строительно-монтажные работы по установке знаков переменной информации. Разработка (приобретение) и наладка специализированного ПО		К
5.1.1.32	ИТС	Строительно-монтажные работы по установке знаков обратной связи с водителем. Разработка (приобретение) и наладка специализированного ПО		К
5.1.1.33	ИТС	Строительство и монтаж автоматизированных комплексов фото-видео фиксации нарушений ПДД		К
5.1.1.34	ИТС	Поэтапная реализация строительства беспроводной широкополосной сети передачи данных для предоставления пассажирам бесплатного доступа в сеть Интернет в туннелях и на станциях метрополитена		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
5.1.1.35	ИТС	Поэтапное строительство Центра управления транспортом в организационной структуре СПб ГКУ «Организатор перевозок» как элемента АПК «Безопасный город» с размещением на его базе Регионального центра управления пассажирскими перевозками на период проведения Мероприятий КК-2017 и ЧМ-2018		К
5.1.1.36	ИТС	Проектно-изыскательские и строительно-монтажные работы по интеграции Центра управления транспортом в организационной структуре СПб ГКУ «Организатор перевозок» с ЕТИАЦ		К
5.1.1.37	ИТС	Научно-исследовательская и опытно-конструкторская работа по интеграции систем электронных платежей на пассажирском транспорте Санкт-Петербурга и Ленинградской области, Москвы, Московской области		К
5.1.1.38	ИТС	Разработка и реализация международного проекта «Балтийская дуга», предусматривающего создание ИТС автодорог «Скандинавия» и «Нарва» от Санкт-Петербурга до Хельсинки и от Санкт-Петербурга до Таллина		К
5.1.1.39	ИТС	Проектирование и создание центра координации интеграции автоматизированных систем управления дорожным движением		К
5.1.1.40	ИТС	ПИР по созданию Единого центра управления метрополитеном (ЕЦУМ)		К
5.1.1.41	ИТС		Строительство Единого центра управления метрополитеном (ЕЦУМ)	К
5.1.2 внедрение АСУДД на автомобильных дорогах общего пользования				

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
5.1.2.1	ИТС	Проектно-изыскательские работы по созданию телекоммуникационной системы ИТС. Интеграция АСУ ДД Санкт-Петербурга с подсистемами (сервисами) ИТС, существующими и планируемыми городскими, областными, федеральными и находящимися в частной собственности элементами ИТС (в том числе с АСУ НГПТ) и смежными системами		К
5.1.2.2	ИТС	Научно-исследовательские, опытно-конструкторские и проектно-изыскательские работы по пространственному развитию АСУ ДД Санкт-Петербурга и Ленинградской области		К
5.1.2.3	ИТС		Научно-исследовательские, опытно-конструкторские и проектно-изыскательские работы по пространственному развитию АСУ ДД Санкт-Петербурга и Ленинградской области	К
5.1.2.4	ИТС	Научно-исследовательские и проектно-изыскательские работы по оптимизации режимов и сценариев функционирования существующих АСУ ДД Санкт-Петербурга и Ленинградской области		К
5.1.2.5	ИТС		Научно-исследовательские и проектно-изыскательские работы по оптимизации режимов и сценариев функционирования существующих АСУ ДД Санкт-Петербурга и Ленинградской области	К
5.1.2.6	ИТС	Проектно-изыскательские работы по развитию аппаратно-программного комплекса ЦУДД		К
5.1.2.7	ИТС	Научно-исследовательские и проектно-изыскательские работы по развитию автоматизированной системы управления наземным городским пассажирским транспортом Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Информационная интеграция АСУ НГПТ с АСУ ДД		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
5.1.2.8	ИТС	Научно-исследовательские и проектно-изыскательские работы по развитию системы мониторинга параметров транспортных потоков и созданию центра обработки данных в ЦУДД		К
5.1.2.9	ИТС	Строительно-монтажные работы по созданию телекоммуникационной системы ИТС. Интеграция АСУ ДД Санкт-Петербурга с подсистемами (сервисами) ИТС, существующими и планируемыми городскими, областными, федеральными и находящимися в частной собственности элементами ИТС (в том числе с АСУ НГПТ) и смежными системами. Разработка (приобретение) ПО по обеспечению приоритетного проезда общественного транспорта		К
5.1.2.10	ИТС	Разработка (приобретение) и наладка аппаратно-программного комплекса «Общесистемное интеграционное программное обеспечение» (в том числе обеспечения интеграции с АСУ ДД продолжения федеральных дорог, находящихся в административных границах Санкт-Петербурга и с подсистемами (сервисами) ИТС, существующими и планируемыми городскими, областными, федеральными и находящимися в частной собственности элементами ИТС и смежными системами)		К
5.1.2.11	ИТС	Строительно-монтажные работы по пространственному развитию АСУ ДД Санкт-Петербурга		К
5.1.2.12	ИТС		Строительно-монтажные работы по пространственному развитию АСУ ДД Санкт-Петербурга	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
5.1.2.13	ИТС	Строительно-монтажные работы по внедрению технологий ситуационного управления в ЦУДД с учетом ситуаций на АСУ ДД продолжения федеральных дорог, находящихся в административных границах Санкт-Петербурга		К
5.1.2.14	ИТС	Строительно-монтажные работы по обеспечению взаимодействия АСУ ДД в части автоматизированной системы контроля технологических параметров периферийного оборудования с локальными светофорными объектами		К
5.1.2.15	ИТС	Строительно-монтажные работы по развитию автоматизированной системы управления наземным пассажирским транспортом. Поставка и монтаж бортового оборудования подвижного состава		К
5.1.2.16	ИТС	Строительно-монтажные работы по созданию системы мониторинга параметров транспортных потоков. Создание центра обработки данных в ЦУДД Поставка (разработка) и наладка специализированного программного обеспечения		К
5.1.2.17	ИТС		Строительно-монтажные работы по созданию системы мониторинга параметров транспортных потоков. Создание центра обработки данных в ЦУДД Поставка (разработка) и наладка специализированного программного обеспечения	К
5.1.3 создание системы предварительного электронного бронирования очереди на международных автомобильных пунктах пропуска в Ленинградской области				
5.1.3.1	Автомобильный	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по созданию системы предварительного электронного бронирования очереди для пересечения автотранспортными средствами государственной границы РФ		К
5.1.3.2	Автомобильный	Обустройство удобных зон ожидания возле МАПП, оборудованных необходимыми сервисами		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
5.1.3.3	Автомобильный	Внедрение процедуры электронного таможенного декларирования товаров и транспортных средств, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза автомобильным транспортом		К
5.2 Повышение уровня безопасности транспортной системы, в том числе:				
5.2.1 повышение уровня безопасности морского транспорта				
5.2.1.1	Морской	Обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского транспорта		К
5.2.1.1.1	Морской	Проведение категорирования всех объектов транспортной инфраструктуры морского транспорта		К
5.2.1.1.2	Морской	Проведение оценки уязвимости транспортных средств		К
5.2.1.1.3	Морской	Оснащение вокзалов системами интеллектуального видеонаблюдения		К
5.2.1.1.4	Морской	Оборудование вокзалов досмотровыми рентгеновскими установками для персонального досмотра пассажиров		К
5.2.1.2	Морской	Создание и реконструкция систем управления движением судов в морских портах и на внутренних водных путях		К
5.2.1.3	Морской	Проведение освидетельствований объектов и систем, поставляемых на суда, в целях обеспечения их соответствия предъявляемым требованиям		К
5.2.1.4	Морской		Проведение освидетельствований объектов и систем, поставляемых на суда, в целях обеспечения их соответствия предъявляемым требованиям	К
5.2.1.5	Морской	Проведение инспекций судов в целях установления соответствия требованиям международных конвенций		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
5.2.1.6	Морской	Оснащение (проектирование оснащения) современными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности акваторий объектов транспортной инфраструктуры морских портов		К
5.2.1.7	Морской		Оснащение (проектирование оснащения) современными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности акваторий объектов транспортной инфраструктуры морских портов	К
5.2.2 повышение уровня безопасности внутреннего водного транспорта				
5.2.2.1	Внутренний водный	Реализация мероприятий по обеспечению безопасности судоходства на реках и каналах Санкт-Петербурга и Ленинградской области		К
5.2.2.2	Внутренний водный	Развитие системы мониторинга, анализа и управления судами на реках и каналах Санкт-Петербурга и Ленинградской области		К
5.2.2.3	Внутренний водный	Обеспечение транспортной безопасности внутренних водных путей и флота внутреннего водного транспорта		К
5.2.2.3.1	Внутренний водный	Проведение категорирования всех объектов внутренних водных путей		К
5.2.2.3.2	Внутренний водный	Проведение оценки уязвимости речного флота		К
5.2.2.3.3	Внутренний водный	Оснащение вокзалов системами интеллектуального видеонаблюдения		К
5.2.2.3.4	Внутренний водный	Оборудование вокзалов досмотровыми рентгеновскими установками для персонального досмотра пассажиров		К
5.2.2.4	Внутренний водный	Модернизация береговых производственных объектов и сооружений		К
5.2.2.5	Внутренний водный	Проведение освидетельствований объектов и систем, поставляемых на суда, в целях обеспечения их соответствия предъявляемым требованиям		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
5.2.2.6	Внутренний водный		Проведение освидетельствований объектов и систем, поставляемых на суда, в целях обеспечения их соответствия предъявляемым требованиям	К
5.2.2.7	Внутренний водный	Проведение инспекций судов в целях установления соответствия требованиям международных конвенций		К
5.2.2.8	Внутренний водный	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Балтийского водного пути (12 объектов)		К
5.2.2.9	Внутренний водный	Оснащение (проектирование оснащения) современными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности судоходных гидротехнических сооружений, находящихся в оперативном управлении администраций бассейнов внутренних водных путей		К
5.2.2.10	Внутренний водный		Оснащение (проектирование оснащения) современными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности судоходных гидротехнических сооружений, находящихся в оперативном управлении администраций бассейнов внутренних водных путей	К
5.2.3 повышение уровня безопасности железнодорожного транспорта				
5.2.3.1	Железнодорожный	Обеспечение транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта и транспортных средств		К
5.2.3.1.1	Железнодорожный	Проведение категорирования всех объектов железнодорожного транспорта		К
5.2.3.1.2	Железнодорожный	Проведение оценки уязвимости транспортных средств		К
5.2.3.1.3	Железнодорожный	Оснащение станций, вокзалов, транспортно-пересадочных узлов системами интеллектуального видеонаблюдения		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
5.2.3.1.4	Железнодорожный	Оборудование вокзалов досмотровыми рентгеновскими установками для персонального досмотра пассажиров		К
5.2.3.2	Железнодорожный	Оснащение (проектирование оснащения) современными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности железных дорог и искусственных сооружений		К
5.2.3.3	Железнодорожный		Оснащение (проектирование оснащения) современными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности железных дорог и искусственных сооружений	К
5.2.4 повышение уровня безопасности воздушного транспорта				
5.2.4.1	Воздушный	Строительство технологического здания и оснащение автоматизированной системой организации воздушного движения Санкт-Петербургского укрупненного центра ЕС ОрВД		К
5.2.4.2	Воздушный	Строительство зданий и сооружений для размещения авиационного поисково-спасательного центра с координационным центром поиска и спасения, г. Санкт-Петербург		К
5.2.4.3	Воздушный	Развитие системы вертолетного сообщения		К
5.2.4.3.1	<i>Воздушный</i>	<i>Строительство 2-х аварийных посадочных площадок для вертолетов в пределах Санкт-Петербурга</i>		<i>К</i>
5.2.4.3.2	<i>Воздушный</i>		<i>Строительство 2-х аварийных посадочных площадок для вертолетов в пределах Санкт-Петербурга</i>	<i>К</i>
5.2.4.3.3	<i>Воздушный</i>	<i>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</i>		<i>К</i>

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
5.2.4.3.4	Воздушный		Строительство посадочной площадки для вертолетов на территории, прилегающей к Детской городской больнице №22, расположенной на юго-западе города по адресу г. Колпино, Заводской пр., д. 1, литера А	И
5.2.4.3.5	Воздушный		Строительство посадочной площадки для вертолетов на территории, прилегающей к Дорожной клинической больнице ОАО «РЖД», расположенной на северо-западе города по адресу пр. Мечникова, д. 27	И
5.2.4.3.6	Воздушный		Строительство посадочной площадки для вертолетов на территории, прилегающей к Клинической больнице № 122 им. Л. Г. Соколова, расположенной на севере города по адресу пр. Культуры, д. 2, литера А	К
5.2.4.3.7	Воздушный		Строительство посадочной площадки для вертолетов на территории, прилегающей к Городскому клиническому онкологическому диспансеру, расположенному на юго-востоке города по адресу пр. Ветеранов, д. 56, литера А	К
5.2.4.3.8	Воздушный	Строительство двух посадочных площадок для вертолетов на территории, прилегающей к медицинским учреждениям, расположенным в Ленинградской области	Строительство двух посадочных площадок для вертолетов на территории, прилегающей к медицинским учреждениям, расположенным в Ленинградской области	К
5.2.4.3.9	Воздушный	Строительство двух посадочных площадок для вертолетов на территории, прилегающей к медицинским учреждениям, расположенным в Ленинградской области	Строительство пяти посадочных площадок для вертолетов на территории, прилегающей к медицинским учреждениям, расположенным в Ленинградской области	И
5.2.4.4	Воздушный	Обеспечение транспортной безопасности объектов аэропортовой инфраструктуры и транспортных средств		К
5.2.4.4.1	Воздушный	Проведение категорирования всех объектов аэропортовой инфраструктуры		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
5.2.4.4.2	<i>Воздушный</i>	<i>Проведение оценки уязвимости транспортных средств</i>		<i>К</i>
5.2.4.4.3	<i>Воздушный</i>	<i>Оснащение аэропортов системами интеллектуального видеонаблюдения</i>		<i>К</i>
5.2.4.4.4	<i>Воздушный</i>	<i>Оборудование аэропортов досмотровыми рентгеновскими установками для персонального досмотра пассажиров</i>		<i>К</i>
5.2.4.4.5	Воздушный	Оснащение (проектирование оснащения) современными инженерно-техническими средствами обеспечения авиационной безопасности		К
5.2.4.6	Воздушный		Оснащение (проектирование оснащения) современными инженерно-техническими средствами обеспечения авиационной безопасности	К
5.2.5 повышение уровня организации и безопасности дорожного движения				
5.2.5.1	Автомобильные дороги	Оснащение (проектирование оснащения) современными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности автомобильных дорог и искусственных сооружений		К
5.2.5.2	Автомобильные дороги		Оснащение (проектирование оснащения) современными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности автомобильных дорог и искусственных сооружений	К
5.2.5.3	Автомобильные дороги	Мероприятия по ликвидации участков концентрации ДТП на автомобильных дорогах общего пользования		К
5.2.5.3.1	<i>Автомобильные дороги</i>	<i>Мероприятия по ликвидации участков концентрации ДТП на сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения</i>		<i>К</i>
5.2.5.3.2	<i>Автомобильные дороги</i>	<i>Мероприятия по ликвидации участков концентрации ДТП на УДС г. Санкт-Петербурга</i>		<i>К</i>

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
5.2.5.3.3	Автомобильные дороги	<i>Мероприятия по ликвидации участков концентрации ДТП на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области</i>		К
5.2.5.4	Автомобильные дороги	Строительство и реконструкция светофорных объектов на УДС г. Санкт-Петербурга		К
5.2.5.5	Автомобильные дороги	Мероприятия по снижению аварийности на сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, включая обустройство наружным освещением		К
5.2.5.6	Автомобильные дороги	Мероприятия по повышению уровня обустройства автомобильных дорог федерального значения		К
5.2.5.7	Автомобильные дороги	Строительство пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения		К
5.2.5.7.1	Автомобильные дороги	<i>Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на автомобильной дороге М-10 "Россия" от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга в н.п. Ульяновка, Ленинградская область</i>		К
5.2.5.7.2	Автомобильные дороги	<i>Строительство пешеходного перехода в разных уровнях на автомобильной дороге М-10 "Россия" от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга в н.п. Трубников Бор на км 602+170, Ленинградская область</i>		К
5.2.5.7.3	Автомобильные дороги	<i>Строительство пешеходного перехода в разных уровнях на автомобильной дороге М-10 "Россия" от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга в н.п. Любань на км 616+048 Ленинградская область</i>		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
5.2.5.7.4	Автомобильные дороги	Строительство пешеходного перехода в разных уровнях на автомобильной дороге М-10 "Россия" от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга в н.п. Рябово на км 624+200, Ленинградская область		К
5.2.5.7.5	Автомобильные дороги	Строительство пешеходного перехода в разных уровнях на автомобильной дороге М-10 "Россия" от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга в н.п. Ушаки на км 633+300, Ленинградская область		К
5.2.5.8	Автомобильные дороги	Строительство пешеходных переходов в разных уровнях на УДС Санкт-Петербурга		К
5.2.5.8.1*	Автомобильные дороги	Строительство пешеходного перехода на пересечении пр. Большевиков и с ул. Коллонтай у ст. метро Большевиков		К
5.2.5.8.2*	Автомобильные дороги	Строительство пешеходного перехода на пересечении Индустриального пр. с пр. Косыгина		К
5.2.5.8.3*	Автомобильные дороги	Строительство пешеходного перехода на пересечении пр. Науки с Гражданским пр. у ст. метро Академическая		К
5.2.5.8.4*	Автомобильные дороги	Строительство пешеходного перехода на пересечении Гражданского пр. с пр. Просвещения у ст. метро Гражданский пр.		К
5.2.5.8.5*	Автомобильные дороги	Строительство пешеходного перехода на пр. Энгельса у ст. метро Озерки		К
5.2.5.8.6	Автомобильные дороги		Строительство пешеходного перехода на ул. Савушкина у ст. метро Черная Речка	К
5.2.5.8.7	Автомобильные дороги		Строительство пешеходного перехода на ул. Дыбенко в районе ст. метро Улица Дыбенко	К
5.2.5.8.8	Автомобильные дороги		Строительство пешеходного перехода на Приморском ш. у ж.д станции Александровская	К
5.2.5.8.9	Автомобильные дороги		Строительство пешеходного перехода на пересечении Ленинского пр. и ул. Зины Портновой	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
5.2.5.8.10	Автомобильные дороги		Строительство пешеходного перехода Ленинском пр. в районе пл. Конституции	К
5.2.5.8.11	Автомобильные дороги		Строительство пешеходного перехода на пересечении Индустриального пр. с пр. Энтузиастов	К
5.2.5.8.12	Автомобильные дороги		Строительство пешеходного перехода на Малоохтинском пр. на пересечении с Таллинской ул.	К
5.2.5.8.13	Автомобильные дороги		Строительство пешеходного перехода на пересечении Заневского пр. с пр. Энергетиков	К
5.2.5.8.14	Автомобильные дороги		Строительство пешеходных переходов в районе пл. Мужества	К
5.2.5.8.15	Автомобильные дороги		Строительство пешеходного перехода на пересечении пр. Просвещения с пр. Энгельса ст. метро Проспект Просвещения	К
5.2.5.8.16	Автомобильные дороги		Строительство пешеходного перехода на пересечении Коломяжского пр. с пр. Испытателей у ст. метро Пионерская	К
5.2.5.8.17	Автомобильные дороги		Строительство пешеходного перехода на Московском пр. в районе ст. метро Московские ворота	К
5.2.5.8.18	Автомобильные дороги		Строительство пешеходного перехода на пересечении Дальневосточного пр. и Народной ул.	К
5.2.5.8.19	Автомобильные дороги		Строительство пешеходного перехода на Политехнической ул. у ст. метро Политехническая	К
5.2.5.8.20	Автомобильные дороги		Строительство пешеходного перехода на Ленинском пр. в районе ж.д станции Ленинский пр.	К
5.2.5.8.21	Автомобильные дороги		Строительство пешеходного перехода на Приморском ш. у дома №329	К
5.2.5.9	Автомобильные дороги		Строительство пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах регионального значения Ленинградской области	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
5.2.5.9.1	Автомобильные дороги		Устройство пешеходного перехода на разных уровнях на автомобильной дороге общего пользования регионального значения «Санкт - Петербург – Морье» на км 10	К
5.2.5.9.2	Автомобильные дороги		Устройство пешеходного перехода на разных уровнях на автомобильной дороге общего пользования регионального значения «Парголово-Огоньки» на км 26	К
5.2.5.10	Автомобильные дороги	Разработка регламента работы дорожно-эксплуатационных предприятий по обеспечению безопасных дорожных условий на основе информации АДМС		К
5.2.5.11	Автомобильные дороги		Разработка регламента работы дорожно-эксплуатационных предприятий по обеспечению безопасных дорожных условий на основе информации АДМС	К
5.2.5.12	Автомобильные дороги	Разработка Комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД) Санкт-Петербурга и Ленинградской области		К
5.2.5.13	Автомобильные дороги		Разработка Комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД) Санкт-Петербурга	К
5.2.5.14	Автомобильные дороги	Разработка и введение в действие регламента применения диспетчерских режимов управления		К
5.3 Обеспечение эффективной деятельности специализированных аварийно-спасательных служб				
5.3.1 создание инфраструктуры и системы подготовки кадров, необходимых для обеспечения функционирования морских поисково-спасательных служб				
5.3.1.1	Морской	Реконструкция системы управления движением судов на подходах к морским портам Российской Федерации: система управления движением судов порта Высоцк		К
5.3.1.2	Морской	Реконструкция системы управления движением судов на подходах к морским портам Российской Федерации: система управления движением судов порта Приморск		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
5.3.1.3	Морской		Модернизация береговых объектов связи и навигации, обеспечивающих безопасность мореплавания и судоходства	К
5.3.1.4	Морской	Строительство и реконструкция объектов морского научно-образовательного комплекса Государственного университета морского и речного флота им. Адмирала С.О. Макарова		К
5.3.1.5	Морской	Совершенствование функциональной подсистемы организации работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на внутренних водных путях с судов и объектов морского и речного транспорта		К
5.3.2 создание инфраструктуры и системы подготовки кадров, необходимых для обеспечения функционирования поисково-спасательных служб на внутреннем водном транспорте				
5.3.2.1	Внутренний водный	Развитие услуг по комплексному обслуживанию судов внутреннего водного транспорта, включая прием и обработку хозяйственно-бытовых и нефтесодержащих вод, других отходов		К
5.3.2.2	Внутренний водный		Развитие услуг по комплексному обслуживанию судов внутреннего водного транспорта, включая прием и обработку хозяйственно-бытовых и нефтесодержащих вод, других отходов	К
5.3.2.3	Внутренний водный	Проведение контроля за размещением и функционированием объектов природоохранного назначения на внутренних водных путях		К
5.3.2.4	Внутренний водный		Проведение контроля за размещением и функционированием объектов природоохранного назначения на внутренних водных путях	К
5.4 Обеспечение снижения негативного влияния всех видов транспорта на состояние окружающей среды				
5.4.1 в сфере морского транспорта				

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
5.4.1.1	Морской	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по обеспечению поэтапного перехода морского флота, выполняющего перевозки в акватории Балтийского моря, на использование СПГ в качестве моторного топлива, и создание инфраструктуры в морских портах для bunkеровки судов СПГ		К
5.4.1.2	Морской	Применение программы строительства технологически совершенных судов (сборщиков льянных вод, станций комплексной очистки судов и нефтемусоросборщиков) для замены существующего природоохранного флота		К
5.4.1.3	Морской		Применение программы строительства технологически совершенных судов (сборщиков льянных вод, станций комплексной очистки судов и нефтемусоросборщиков) для замены существующего природоохранного флота	К
5.4.1.4	Морской	Разработка предложений по организационно-экономическим мероприятиям, обеспечивающим расширение использования экологически чистых судовых источников энергии и экологически безопасных перегрузочных технологий		К
5.4.1.5	Морской	Разработка и реализация ежегодного плана мероприятий морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, по снижению негативного влияния морского транспорта и портовой деятельности на состояние окружающей среды		К
5.4.1.5.1	Морской	Внедрение систем экологического менеджмента и управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на территории морских портов		К
5.4.1.5.2	Морской	Применение современных технологий и способов сбора и утилизации отходов на территории морских портов		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
5.4.1.5.3	Морской	Создание системы мониторинга загрязнения окружающей среды в морских акваториях и на припортовых территориях		К
5.4.2 в сфере внутреннего водного транспорта				
5.4.2.1	Внутренний водный	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по обеспечению поэтапного перехода речного флота на использование СПГ в качестве моторного топлива, и создание инфраструктуры в речных портах для бункеровки судов СПГ		К
5.4.2.2	Внутренний водный	Разработка и реализация ежегодного плана мероприятий по снижению негативного влияния внутреннего водного транспорта и портовой деятельности на состояние окружающей среды		К
5.4.2.2.1	<i>Внутренний водный</i>	<i>Внедрение систем экологического менеджмента и управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на территории речных портов</i>		К
5.4.2.2.2	<i>Внутренний водный</i>	<i>Применение современных технологий и способов сбора и утилизации отходов на территории речных портов</i>		К
5.4.2.2.3	<i>Внутренний водный</i>	<i>Создание системы мониторинга загрязнения окружающей среды на реках и каналах и на припортовых территориях</i>		К
5.4.2.3	Внутренний водный	Информационное обслуживание судовладельцев и капитанов судов по вопросам экологической безопасности		К
5.4.2.4	Внутренний водный		Информационное обслуживание судовладельцев и капитанов судов по вопросам экологической безопасности	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
5.4.2.5	Внутренний водный	Обеспечение экологической безопасности при эксплуатации судов, предотвращение загрязнения с судов хозяйственно-бытовыми, сточными и нефтесодержащими водами, нефтью и другими вредными для здоровья людей и водных биологических ресурсов веществами		К
5.4.2.6	Внутренний водный		Обеспечение экологической безопасности при эксплуатации судов, предотвращение загрязнения с судов хозяйственно-бытовыми, сточными и нефтесодержащими водами, нефтью и другими вредными для здоровья людей и водных биологических ресурсов веществами	К
5.4.2.7	Внутренний водный	Оснащение портов средствами для защиты окружающей среды		К
5.4.2.8	Внутренний водный		Оснащение портов средствами для защиты окружающей среды	К
5.4.2.9	Внутренний водный	Совершенствование функциональной подсистемы организации работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на внутренних водных путях с судов и объектов морского и речного транспорта		К
5.4.3 в сфере железнодорожного транспорта				
5.4.3.1	Железнодорожный	Разработка и реализация ежегодного плана мероприятий по снижению негативного влияния железнодорожного транспорта на состояние окружающей среды		К
5.4.3.1.1	Железнодорожный	<i>Внедрение систем экологического менеджмента и управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на объектах железнодорожного транспорта</i>		К
5.4.3.1.2	Железнодорожный	<i>Применение современных технологий и способов сбора и утилизации отходов на объектах железнодорожного транспорта</i>		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
5.4.3.1.3	Железнодорожный	Создание системы мониторинга загрязнения окружающей среды на объектах железнодорожного транспорта		К
5.4.3.1.4	Железнодорожный	Снижение шумового воздействия железнодорожного транспорта на прилегающие селитебные территории		К
5.4.4 в сфере воздушного транспорта				
5.4.4.1	Воздушный	Разработка и реализация ежегодного плана мероприятий аэропорта «Пулково» по снижению негативного влияния воздушного транспорта на состояние окружающей среды		К
5.4.4.1.1	Воздушный	Внедрение систем экологического менеджмента и управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на территории аэропорта «Пулково»		К
5.4.4.1.2	Воздушный	Проведение мониторинга реализации мероприятий по созданию санитарно-защитной зоны и зоны санитарного разрыва аэропорта «Пулково»		К
5.4.4.1.3	Воздушный	Применение современных технологий и способов сбора и утилизации мусора, противообледенительной жидкости и прочих отходов на территории аэропорта «Пулково»		К
5.4.4.1.4	Воздушный	Создание системы мониторинга выбросов парниковых газов воздушным транспортом в зоне тяготения аэропорта «Пулково»		К
5.4.5 в сфере автомобильного транспорта				
5.4.5.1	Автомобильный	Обеспечение поэтапного перехода автомобильного транспорта на использование газомоторного топлива, создание сети АГНКС и КриоАЗС для заправки автотранспортных средств		И

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
5.4.5.2	Автомобильный	Разработка и реализация ежегодного плана мероприятий по снижению негативного влияния автомобильного транспорта на состояние окружающей среды		И
5.4.5.2.1	Автомобильный	Внедрение систем экологического менеджмента и управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности в автотранспортных предприятиях		И
5.4.5.2.2	Автомобильный	Применение современных технологий и способов сбора и утилизации отходов в автотранспортных предприятиях		И
5.4.5.2.3	Автомобильный	Создание системы мониторинга загрязнения окружающей среды в автотранспортных предприятиях		И
5.4.5.2.4	Автомобильный	Разработка постановления Правительства Российской Федерации, устанавливающего срок эксплуатации транспортных средств для конкретных видов транспортной деятельности с определением порядка вывода из эксплуатации и обновления физически устаревших и отработавших нормативный срок службы транспортных средств, не обеспечивающих необходимую эксплуатационную надежность		И
Цель 6 «Формирование инновационного кластера разработки нового поколения транспортных средств и технологий, эффективных методов строительства, содержания и ремонта объектов транспортной инфраструктуры на основе использования научно-производственного и образовательного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области»				
6.1 Развитие инфраструктуры инновационной деятельности в транспортном комплексе				
6.1.1 создание научно-исследовательских и внедренческих центров при транспортных ВУЗах				
6.1.1.1	Морской	Создание научно-исследовательских и внедренческих центров на базе Государственного университета морского и речного флота им. Адмирала С.О. Макарова		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
6.1.1.2	Железнодорожный	Создание научно-исследовательских и внедренческих центров на базе Санкт-Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I		К
6.1.1.3	Воздушный	Создание научно-исследовательских и внедренческих центров на базе Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации		К
6.1.1.4	Автомобильный	Создание научно-исследовательских и внедренческих центров на базе Санкт-Петербургских университетов, осуществляющих подготовку специалистов в области автотранспорта		К
6.1.1.5	Городской и пригородный пассажирский	Создание научно-исследовательских и внедренческих центров в сфере развития городского и пригородного пассажирского транспорта на базе ВУЗов Санкт-Петербурга		К
6.1.1.6	Автомобильные дороги		Создание научно-исследовательских и внедренческих центров на базе профильных вузов г. Санкт-Петербурга	К
6.1.1.7	Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание		Создание в профильных ВУЗах научно-исследовательских центров и лабораторий, обеспечивающих разработку и реализацию комплексных научных исследований в области логистики и управления цепями поставок, в том числе по изучению, обобщению и применению лучшего мирового и российского опыта в этой сфере	К
6.1.2 создание испытательных полигонов для дорожного хозяйства и ИТС				
6.1.2.1	Автомобильные дороги		Строительство кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербурга. Реконструкция кольцевой автомобильной дороги вокруг города Санкт-Петербург. Строительство Центрального дорожного наблюдательного полигона, г. Санкт-Петербург	И
6.1.2.2	ИТС	Разработка Концепции создания ИТС полигонов		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
6.2 Сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров				
6.2.1	Морской	Поставка тренажеров для Государственного университета морского и речного флота им. Адмирала С.О. Макарова		К
6.2.2	Железнодорожный	Развитие материально-технической базы Санкт-Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I		К
6.2.3	Воздушный	Поставка тренажеров для ФГБУ ВПО «СПб ГУГА»		К
6.2.4	Воздушный	Приобретение воздушных судов для ФГБУ ВПО «СПб ГУГА»		К
6.2.5	Морской	Развитие и содействие деятельности входящих в систему транспортного образования корпоративных образовательных подразделений		К
6.2.6	Морской		Развитие и содействие деятельности входящих в систему транспортного образования корпоративных образовательных подразделений	К
6.2.7	Морской	Проведение мониторинга потребностей в подготовке и повышении квалификации кадров для морского транспорта и портовой деятельности		К
6.2.8	Внутренний водный	Проведение мониторинга потребностей в подготовке и повышении квалификации кадров для внутреннего водного транспорта и портовой деятельности		К
6.2.9	Железнодорожный	Проведение мониторинга потребностей в подготовке и повышении квалификации кадров для железнодорожного транспорта		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
6.2.10	Воздушный	Проведение мониторинга потребностей в подготовке и повышении квалификации кадров для гражданской авиации, разработка учебно-методических модулей образовательных программ с учетом передового российского и зарубежного опыта и разработок в сфере развития воздушного транспорта, создание центра оценки компетенции выпускников с участием работодателей, разработка программы по созданию авиационно-учебных центров для подготовки авиационного персонала		К
6.2.11	Автомобильный	Проведение мониторинга потребностей в подготовке и повышении квалификации кадров для автомобильного транспорта, разработка учебно-методических модулей образовательных программ с учетом передового российского и зарубежного опыта и разработок в сфере развития автомобильного транспорта, создание центра оценки компетенции выпускников с участием работодателей		К
6.2.12	Городской и пригородный пассажирский	Проведение мониторинга потребностей в подготовке и повышении квалификации кадров для городского и пригородного пассажирского транспорта, разработка учебно-методических модулей образовательных программ с учетом передового российского и зарубежного опыта и разработок в сфере развития городского и пригородного пассажирского транспорта, создание центра оценки компетенции выпускников с участием работодателей		К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
6.2.13	Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание	Проведение мониторинга потребностей в подготовке и повышении квалификации кадров в сфере терминально-складской инфраструктуры и логистического обслуживания, разработка и внедрение систем профессиональной подготовки и повышения квалификации персонала предприятий и организаций в области логистики и управления цепями поставок, создание центра оценки компетенции выпускников с участием работодателей		К
6.2.14	Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание	Открытие в ВУЗах отдельного направления обучения бакалавров и магистров «Логистика и управление цепями поставок» с целью подготовки специалистов в области интегрированной логистики и управления цепями поставок, соответствующих международным стандартам		К
6.2.15	ИТС	Повышение квалификации и переподготовка специалистов подразделений Администрации Санкт-Петербурга и подведомственных учреждений и предприятий, занимающихся вопросами ИТС		К
6.2.16	ИТС		Повышение квалификации и переподготовка специалистов подразделений Администрации Санкт-Петербурга и подведомственных учреждений и предприятий, занимающихся вопросами ИТС	К
6.2.17	ИТС	Повышение квалификации и переподготовка специалистов компаний, осуществляющих проектирование, строительство и эксплуатацию ИТС		К
6.2.18	ИТС		Повышение квалификации и переподготовка специалистов компаний, осуществляющих проектирование, строительство и эксплуатацию ИТС	К
7 Комплексные мероприятия				

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
7.1	Все виды	Разработка и внедрение транспортных стандартов, регламентирующих показатели качества предоставления услуг пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области		К
7.2	Все виды	Разработка Объединенной комплексной транспортной схемы Санкт-Петербурга и Ленинградской области		К
7.3	Все виды	Разработка транспортной модели Санкт-Петербурга и Ленинградской области		К
7.4	Все виды	Создание Центра управления транспортом Санкт-Петербурга с подсистемами управления грузовой логистикой, городскими и пригородными пассажирскими перевозками на всех видах транспорта общего пользования		К
7.5	Все виды	Создание системы оценки и организация мониторинга результативности деятельности предприятий транспортного комплекса, включая налоговые поступления в бюджетную систему Российской Федерации		К
7.6	Все виды	Формирование и ведение информационной базы потребностей транспортного комплекса в инновационных продуктах и услугах и соответствующих предложений субъектов инновационной деятельности		К
7.7	Все виды	Совершенствование форм и методов статистического наблюдения за деятельностью в сфере транспорта и логистики		К
7.8	Все виды	Мониторинг реализации и проведение актуализации Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года	Мониторинг реализации и проведение актуализации Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года	К

№	Виды транспорта	2017 – 2020	2021 – 2030	Сценарий
7.9	Все виды	Разработка Концепции развития международных транспортных коридоров на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, предусматривающей создание системы управления товарно-транспортными потоками, сопряжение и интеграцию с проектами развития Северного морского пути, Экономического пояса Шелкового пути и МТК «Европа – Западный Китай»		К
7.10	Все виды	Мониторинг реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 № 1032-р, Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.02.2016 № 327-р, государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15.04.2014 № 319, федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 № 848 с изменениями и дополнениями от 6 октября 2015 г., в части, касающейся развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области; подготовка и внесение в Министерство транспорта Российской Федерации предложений по внесению изменений в указанные правовые акты	Мониторинг реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 № 1032-р, Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.02.2016 № 327-р, государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15.04.2014 № 319, федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 № 848 с изменениями и дополнениями от 6 октября 2015 г., в части, касающейся развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области; подготовка и внесение в Министерство транспорта Российской Федерации предложений по внесению изменений в указанные правовые акты	К

* - реализация объекта начинается в период 2017-2020 гг.

** - финансирование мероприятия предусмотрено в рамках реализации другого объекта

*** - мероприятие предусматривает осуществление инвестиционных платежей по концессионному соглашению

Приложение 5

Крупные инвестиционные проекты

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд руб.	Финансирование (источники)	Сроки реализации	Стадия работ	Географическая привязка	Сценарий
Морской транспорт и морские порты								
1	Порт Усть-Луга	Формирование акватории южной и северной частей порта, включая операционную акваторию контейнерного терминала	14,8	Федеральный бюджет	2017 – 2020 гг.	Проектирование , строительство	Усть-Луга	К
2	Порт Усть-Луга	Развитие мощностей порта Усть-Луга	41,5	Внебюджетные источники	2017 – 2030 гг.	Проектирование , строительство	Усть-Луга	К
3	Порт Высоцк	Проект по строительству терминала по производству и перегрузке сжиженного природного газа (СПГ). Производительность терминала составит 660 тысяч тонн СПГ в год. Также проект включает строительство газопровода-отвода от магистрального газопровода «Ленинград – Выборг – Госграница».	5,1	Государственно-частное партнерство	2017 – 2018 гг.	Проектирование , строительство	Выборгский район, Ленинградская область	К
4	Порт Санкт-Петербург	Реконструкция объектов инфраструктуры морского порта Санкт-Петербург (реконструкция акватории порта в районе Лесной гавани, Барочного, Восточного и Екатерингофского бассейнов, включая снос Кривой дамбы и реконструкцию причалов порта)	13,9	Государственно-частное партнерство	2017 – 2020 гг.	Проектирование , реконструкция	Санкт-Петербург	К
5	Порты Санкт-Петербурга и Ленинградской	Строительство и реконструкция объектов морского научно-	2,1	Федеральный бюджет	2017 – 2020 гг.	Проектирование , строительство и реконструкция	Санкт-Петербург, Ленинградск	К

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд руб.	Финансирование (источники)	Сроки реализации	Стадия работ	Географическая привязка	Сценарий
	области	образовательного комплекса ГМА имени адм. С.О. Макарова: Реконструкция учебных городков № 1 (г. Санкт-Петербург, Васильевский остров, Косая линия, д. 15а), № 2 (г. Санкт-Петербург, Заневский проспект, д. 5), № 3 (г. Санкт-Петербург, Васильевский остров, 21 линия, д. 14), строительство Морского колледжа (г. Санкт-Петербург, Большой Смоленский проспект, д. 36)					ая область	
6	Порт Санкт-Петербург	Строительство морского топливного терминала «Турухтанские острова»	3	Внебюджетные источники	2017 – 2020 гг.	Проектирование, строительство	Санкт-Петербург	К
Внутренний водный транспорт								
1	Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	Установка, демонтаж причалов и иных объектов инфраструктуры водного транспорта Санкт-Петербурга	0,117	Бюджет Санкт-Петербурга	2017 – 2020 гг.	Проектирование, строительство	Санкт-Петербург	К
2	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Балтийского водного пути	Проект включает реконструкцию 12 гидроузлов на Волго-Балтийском водном пути. Реализация проекта снизит удельный вес гидроузлов с неудовлетворительным уровнем безопасности и сведет к нулю удельный вес гидроузлов с опасным уровнем безопасности,	12,1	Федеральный бюджет	2017 – 2020 гг.	Проектирование, строительство	Санкт-Петербург	К

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд руб.	Финансирование (источники)	Сроки реализации	Стадия работ	Географическая привязка	Сценарий
		обеспечит надежную и безаварийную работу судопропускных гидротехнических сооружений						
3	Безопасность судоходства на внутренних водных путях	Модернизация береговых производственных объектов и сооружений	0,7	Федеральный бюджет	2017 г.	Проектирование , строительство	Участки внутренних водных путей	К
Железнодорожный транспорт								
1	Комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и подходов к портам на южном берегу Финского залива	Увеличение пропускной способности участков железнодорожных путей	66,2	Средства ОАО «РЖД»	2016 – 2020	Проектирование , реконструкция	Ленинградская область	К
2	Разработка обоснования инвестиций и основных проектных решений по строительству новой Сортировочной станции в связи с выносом за административные границы Санкт-Петербурга станции Санкт-Петербург - Сортировочный – Московский	Оптимизация сортировочной работы с минимизацией размеров движения грузовых поездов на связях с сортировочными станциями внутри ядра Петербургской городской агломерации	4,1	Федеральный бюджет, внебюджетные источники	2026 – 2030	Обоснование инвестиций	Ленинградская область	К
3	Комплексная реконструкция сортировочной станции Шушары	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	41,3	Дополнительная потребность*	до 2020 г.	Проектирование , реконструкция	Санкт-Петербург	К

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд руб.	Финансирование (источники)	Сроки реализации	Стадия работ	Географическая привязка	Сценарий
4	Строительство вторых железнодорожных путей и электрификация участка Выборг – Приморск – Ермилово	Реализация проекта будет способствовать пропуску грузовых поездов в направлении портов Северного побережья Финского залива и в Финляндию	40,8	Федеральный бюджет	2016 – 2020	Проектирование , строительство	Ленинградская область	К
5	Строительство северо-восточного железнодорожного обхода Санкт-Петербурга (по одному из двух вариантов: Мяглово – Токсово или Манушкино – Токсово)	Реализация проекта будет способствовать пропуску грузовых поездов в направлении портов Северного побережья Финского залива и в Финляндию	68,9	Дополнительная потребность*	2026 – 2030	Проектирование , строительство	Ленинградская область	И
6	Строительство 2-го главного пути на участке Мга – Кириши – Будогощь	Реализация проекта будет способствовать пропуску части грузопотока в направлении портов на Южном побережье Финского залива	6,6	Дополнительная потребность*	2016 – 2025	Проектирование , строительство	Ленинградская область	К
7	Комплексная реконструкция Волховстроевского узла	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	51,1	Дополнительная потребность*	до 2025 г.	Проектирование , реконструкция	Ленинградская область	К
8	Строительство 2-го главного пути на участке Новинка – Оредеж	Проект предусмотрен в рамках задачи по обеспечению пропуска части грузопотока в железнодорожный узел Санкт-Петербурга и Ленинградской области со стороны станции Дно с учетом потребностей в пригородных перевозках	85,1	Дополнительная потребность*	2026 – 2030	Проектирование , строительство	Ленинградская область	К

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд руб.	Финансирование (источники)	Сроки реализации	Стадия работ	Географическая привязка	Сценарий
9	Строительство II главного пути на участке Ручьи – Дача Долгорукова	Увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети	25,3	Внебюджетные источники	2016 – 2020 г.	Проектирование , строительство	Санкт-Петербург	К
10	Организация интермодального сообщения Балтийский вокзал - Аэропорт «Пулково» (реконструкция станций Санкт-Петербург Балтийский, Броневая, Шоссейная, строительство двух дополнительных главных путей Санкт-Петербург- Балтийский – Броневая, новой двухпутной электрифицированной линии Шоссейная – Аэропорт «Пулково»)	Строительство новых и реконструкция существующих железнодорожных линий для организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения	26,3	Федеральный бюджет	до 2020 г.	Проектирование , строительство	Санкт-Петербург	К
11	Организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург – Бусловская Октябрьской железной дороги (реконструкция станций Капитолово, Токсово, Пери, Грузино, Васкелово,	Проект предусмотрен в целях организации скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов	15,2	Федеральный бюджет, внебюджетные источники	2016 – 2020	Проектирование , строительство	Ленинградская область	К

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд руб.	Финансирование (источники)	Сроки реализации	Стадия работ	Географическая привязка	Сценарий
	Орехово, Сосново)							
12	Реконструкция железнодорожной станции Обухово	Проект предусмотрен в целях исключения враждебных маршрутов приема и отправления на главные пути	0,7	средства ОАО «РЖД» (дополнительная потребность)*	2026—2030	–	Ленинградская область	К
13	Электрификация соединительного пути Полюстрово—Ржевка	Проект предусмотрен в целях внедрения тактового движения железнодорожных поездов на связях Санкт-Петербурга и пригородных районов	1,0	средства ОАО «РЖД» (дополнительная потребность)*	2026—2030	–	Санкт-Петербург, Ленинградская область	К
Воздушный транспорт								
1	Строительство грузового аэропорта «Усть-Луга»	Строительство грузового аэропорта «Усть-Луга» в районе расположения морского порта Усть-Луга, железнодорожного узла и автомобильной дороги федерального значения М-11 с целью образования транспортного хаба на западной границе Российской Федерации, обеспечивающего реализацию транзитного потенциала г. Санкт-Петербурга, Ленинградской области и Российской Федерации в целом. На аэродроме планируются перрон для грузовых самолетов, пассажирский сектор для самолетов бизнес-авиации и вертолетных перевозок с аэровокзальным комплексом.	13,5	Внебюджетные источники	2021 – 2030 гг.	Проектирование , строительство	Кингиспский район Ленинградской области	К
2	Расширение	Строительство терминала	26,4	Внебюджетные	2023 – 2037 гг.	Проектирование	Санкт-	К

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд руб.	Финансирование (источники)	Сроки реализации	Стадия работ	Географическая привязка	Сценарий
	терминала внутренних воздушных линий аэропорта «Пулково»	общей площадью 85 тыс. кв. м с целью увеличения пассажиропотока на внутренних воздушных линиях аэропорта «Пулково».		источники		, строительство	Петербург	
3	Строительство второй очереди грузового терминала АО «Грузовой терминал Пулково»	Строительство второй очереди грузового терминала позволит увеличить мощности грузового терминала до 60 тыс. тонн грузов	1,6	Внебюджетные источники	2017–2019 гг.	Строительство	Санкт-Петербург	К
4	Строительство технологического здания и оснащение автоматизированной системой организации воздушного движения Санкт-Петербургского укрупненного центра ЕС ОрВД	Организация и оснащение центров полетно-информационного обслуживания в нижнем воздушном пространстве для развития полетов авиации общего назначения и частной авиации; осуществление модернизации и технического перевооружения опорных подсетей укрупненного центра интегрированной авиационной фиксированной связи, включая средства спутниковой связи, в целях обеспечения функционирования создаваемого укрупненного центра ЕС; техническое перевооружение подсистем управления, формирования и обработки сообщений цифровой сети интегрированной авиационной фиксированной связи и перспективной цифровой сети авиационной электросвязи в целях обеспечения	0,2	Федеральный бюджет	2017 г.	Строительство	Санкт-Петербург	К

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд руб.	Финансирование (источники)	Сроки реализации	Стадия работ	Географическая привязка	Сценарий
		<p>функционирования создаваемого укрупненного центра ЕС, модернизацию и техническое перевооружение опорных подсетей укрупненных центров цифровой сети интегрированной авиационной фиксированной связи, включая средства спутниковой связи, в целях обеспечения функционирования создаваемого укрупненного центра Единой системы; техническое перевооружение приемо-передающих центров, ретрансляторов, средств связи и передачи данных связи «воздух-земля» в диапазоне очень высоких частот в целях обеспечения функционирования создаваемого укрупненного центра Единой системы.</p>						
5	<p>Строительство зданий и сооружений для размещения авиационного поисково-спасательного центра с координационным центром поиска и спасения</p>	<p>Строительство объекта позволит повысить уровень охвата территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области в целом поисково-спасательным обеспечением полетов, сократить время поиска и спасения пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие в рамках реализации мероприятий по развитию единой системы поиска и спасения в Российской</p>	0,2	Федеральный бюджет	2017 г.	Строительство	Санкт-Петербург	К

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд руб.	Финансирование (источники)	Сроки реализации	Стадия работ	Географическая привязка	Сценарий
		Федерации.						
6	Создание логистического почтового центра	<p>Центр будет включать: автоматизированный сортировочный центр, подразделение международного почтового обмена, центр гибридной печати и отделение почтовой связи. Центр будет обрабатывать как внутреннюю почту, так и международные почтовые отправления.</p> <p>Создание автоматизированного сортировочного центра обеспечит сокращение сроков прохождения почтовых отправлений.</p>	2,1	Внебюджетные источники	2021 – 2030 г.	Проектирование , строительство	Санкт-Петербург	К
Городской и пригородный пассажирский транспорт								
1	Строительство второй очереди Фрунзенского радиуса от станции «Международная» до станции «Южная» («Шушары»), электродепо «Южное»	<p>Новый участок протяжённостью около 6,5 км включает в себя 3 станции: «Проспект Славы», «Дунайская» и «Южная» («Шушары») а также новое электродепо ТЧ-7 «Южное».</p> <p>Станция «Проспект Славы» по конструкции будет пилонной, глубокого заложения. Станция «Дунайская» будет колонной мелкого заложения с боковыми платформами. Станция «Шушары» будет наземной, крытой. За станцией будет построено новое электродепо с целью обслуживания</p>	12,9	Бюджет Санкт-Петербурга	2017 – 2018 гг.	Строительство	Санкт-Петербург, Ленинградская область	К

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд руб.	Финансирование (источники)	Сроки реализации	Стадия работ	Географическая привязка	Сценарий
		Фрунзенско-Приморской линии, не имеющей собственного депо. Это позволит увеличить количество вагонов в составах поездов с 6 до 8.						
2	Строительство участка Невско-Василеостровской линии от станции «Приморская» до станции «Улица Савушкина», включая станцию «Новокрестовская»	Строительство Невско-Василеостровской линии от станции «Приморская» до станции «Улица Савушкина» является приоритетным, входит в состав мероприятий по обеспечению транспортного обслуживания Чемпионата Мира по футболу 2018 года. Проектом на участке длиной 5,8 км предусмотрены две станции мелкого заложения – «Улица Савушкина» («Беговая») и «Новокрестовская». Станция «Новокрестовская» будет сооружена на намывной территории Крестовского острова в непосредственной близости от строящегося стадиона.	17,8	Бюджет Санкт-Петербурга	2018 г.	Строительство	Санкт-Петербург, Ленинградская область	К
3	Строительство Лахтинско-Правобережной линии от ст. «Спаская» до ст. «Морской Фасад», в том числе 1-й пусковой комплекс от ст. «Спаская» до ст. «Большой пр.» («Горный институт»)	Новый участок Правобережной линии будет состоять из двух станций: «Театральная» и «Большой проспект», глубокого заложения с двумя вестибюлями на каждой станции. Станция «Большой проспект» позволит частично разгрузить станции Васильевского острова.	13,5	Бюджет Санкт-Петербурга	2019 – 2020 г.	Строительство	Санкт-Петербург, Ленинградская область	К

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд руб.	Финансирование (источники)	Сроки реализации	Стадия работ	Географическая привязка	Сценарий
4	Строительство участка Невско-Василеоостровской линии от станции «Улица Савушкина» до станции «Зоопарк»	Участок Невско-Василеоостровской будет состоять из двух станций: «Яхтенная» и «Зоопарк» и проходить в жилые массивы микрорайона «Юнтолово».	27,3	Бюджет Санкт-Петербурга	2022 – 2025 гг.	Проектирование, строительство	Санкт-Петербург, Ленинградская область	К
5	Строительство Лахтинско-Правобережной линии от станции «Улица Дыбенко» до станции «Юго-Восточная»	В южном направлении от станции метрополитена «Улица Дыбенко» планируется продлить Лахтинско-Правобережную линию до станции «Юго-Восточная» в жилые массивы микрорайона «Кудрово».	51,0	Бюджет Санкт-Петербурга	2018 – 2020 гг.	Проектирование, строительство	Санкт-Петербург, Ленинградская область	И
6	Строительство Фрунзенско-Приморской линии от станции «Комендантский проспект» до станции «Шуваловский проспект»	Развитие Фрунзенско-Приморской линии от станции «Комендантский проспект» до станции «Шуваловский проспект» позволит улучшить качество транспортного обслуживания жилых комплексов «Каменка» и «Юбилейный квартал».	18,4	Бюджет Санкт-Петербурга	2020 – 2030 гг.	Проектирование, строительство	Санкт-Петербург, Ленинградская область	К
7	Строительство Красносельско-Калининской линии, от станции «Казаковская» до станции «Обводный Канал-2» с электродепо «Красносельское», включая проектирование	Строительство первой очереди шестой, Красносельско-Калининской линии включает в себя 5 станций: «Юго-Западная» («Казаковская»), «Путиловская», «Броневая», «Заставская» и «Обводный канал-2» («Каретная»).	54,1	Бюджет Санкт-Петербурга	2020 – 2025 гг.	Проектирование, строительство	Санкт-Петербург, Ленинградская область	К
8	Строительство линии ЛРТ от станции метрополитена	Линия ЛРТ обеспечит транспортную связь пассажиров аэропорта	13,7	Федеральный бюджет, бюджет Санкт-Петербурга	2018 – 2020 гг.	Проектирование, строительство	Санкт-Петербург	К

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд руб.	Финансирование (источники)	Сроки реализации	Стадия работ	Географическая привязка	Сценарий
	«Купчино» до аэропорта «Пулково»	«Пулково» с транспортно-пересадочным узлом, включающим станцию метрополитена «Купчино», автобусный вокзал, остановки наземного пассажирского транспорта. В соответствии с имеющейся проектной документацией, легкорельсовый трамвай по ходу следования будет делать несколько остановок: Пулковское шоссе, Шереметьевская улице, 5-м Предпортовый проезд, станции метро «Звездная», проспект Космонавтов и станция метро «Купчино».		внебюджетные источники				
9	Строительство участка Красносельско-Калининской линии от станции «Каретная» до станции «Ручьи» и электродепо «Ручьи»	Строительство участка Красносельско-Калининской линии предусматривает этапы: от станции «Обводный канал-2» до станции «Полюстровский проспект-1», от станции «Полюстровский проспект-1» до станции «Ручьи» с электродепо «Ручьи».	56,1	Бюджет Санкт-Петербурга	2020 – 2030 гг.	Проектирование , строительство	Санкт-Петербург, Ленинградская область	И
10	Строительство участка кольцевой линии метрополитена от станции «Лесная» до станции «Большой проспект»	Развитие кольцевой линии метрополитена позволит соединить линии, проходящие в центральной части города и снизить нагрузку на транспортно-пересадочные узлы.	84,5	Бюджет Санкт-Петербурга	2020 – 2030 гг.	Проектирование , строительство	Санкт-Петербург, Ленинградская область	И
11	Строительство участка Кировско-Выборгской линии от	Развитие сети метрополитена до аэропорта Пулково позволит обеспечить	63,5	Бюджет Санкт-Петербурга	2020 – 2030 гг.	Проектирование , строительство	Санкт-Петербург, Ленинградск	К

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд руб.	Финансирование (источники)	Сроки реализации	Стадия работ	Географическая привязка	Сценарий
	станции метрополитена «Проспект Ветеранов» до станции «Пулково»	транспортной сообщение пассажиров в одной скоростной внеуличной системе городского транспорта, охватывающей всю территорию города.					ая область	
12	Строительство линии ЛРТ от перспективной станции метрополитена «Южное» до г. Колпино	Трасса ЛРТ пройдет от станции «Рыбацкая» по Прибрежной улице, Шлиссельбургскому проспекту, Советскому проспекту и Петрозаводскому шоссе до г. Колпино. По дороге трамвай пройдет мимо существующего микрорайона в северо-восточной части Рыбацкого, а затем – перспективных кварталов, которые появятся в Петро-Славянке. По трассе трамвай будет делать свыше 30 остановок.	13,9	Внебюджетные источники	2030 г.	Проектирование , строительство	Санкт-Петербург	И
13	Строительство линии ЛРТ «Балтийская жемчужина – Путиловская»	Создание линии ЛРТ позволит обеспечить подвоз пассажиров к станции метрополитена «Кировский завод» («Путиловская»).	8,1	Внебюджетные источники	2030 г.	Проектирование , строительство	Санкт-Петербург	К
14	Строительство линии ЛРТ по направлению Всеволожск – Санкт-Петербург	Линия ЛРТ обеспечит транспортную связь пассажиров Всеволожского района Ленинградской области с транспортно-пересадочным узлом «Ладожский вокзал».	9,4	Федеральный бюджет, бюджет Санкт-Петербурга, бюджет Ленинградской области, внебюджетные источники	2020 г.	Проектирование , строительство	Санкт-Петербург, Ленинградская область	К

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд руб.	Финансирование (источники)	Сроки реализации	Стадия работ	Географическая привязка	Сценарий
Транспортно-пересадочные узлы								
1	Развитие ТПУ «Парнас»	ТПУ включает станцию метрополитена, остановки наземных видов пассажирского транспорта, пешеходные галереи, систему паркингов.	3,2	Внебюджетные источники	2020 г.	Проектирование , строительство	Санкт-Петербург	К
2	Развитие ТПУ «Девяткино»	Современный ТПУ «Девяткино» включает автовокзал, станцию метрополитена и железной дороги, транспортную развязку в разных уровнях и Кольцевую автодорогу.	20,0	Федеральный бюджет, бюджет Ленинградской области, внебюджетные источники	2020 г.	Проектирование , строительство	Санкт-Петербург, Ленинградская область	К
3	Развитие ТПУ «Удельная»	Проектом предусмотрено строительство пешеходного перехода через железнодорожные пути, пешеходных галерей, автобусного кольца, перехватывающего паркинга.	1,3	Внебюджетные источники	2025 г.	Проектирование , строительство	Санкт-Петербург	К
4	Развитие ТПУ «Всеволожск»	Проектом предусмотрено строительство перехватывающих парковок, пешеходных галерей между железнодорожной станцией и остановками наземного пассажирского транспорта.	2,9	Внебюджетные источники	2030 г.	Проектирование , строительство	Ленинградская область	К
5	Развитие ТПУ «Площадь Ленина»	Проектом предусмотрено строительство подземных пешеходных переходов, паркинга под площадью. Генеральная схема развития петербургского транспортного узла предполагает мощное развитие пригородного	1,2	Внебюджетные источники	2025 г.	Проектирование , строительство	Санкт-Петербург	К

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд руб.	Финансирование (источники)	Сроки реализации	Стадия работ	Географическая привязка	Сценарий
		сообщения по Сестрорецкому, Выборгскому направлениям, а также усиление направления на станцию «Ручьи».						
6	Развитие ТПУ «Ладужский вокзал»	ТПУ включает станцию метрополитена, остановки наземных видов пассажирского транспорта, пешеходные галереи, систему паркингов, поезда дальнего и пригородного сообщения.	0,5	Внебюджетные источники	2030 г.	Проектирование , строительство	Санкт-Петербург	К
7	Развитие ТПУ «Московский вокзал»	ТПУ включает станцию метрополитена, остановки наземных видов пассажирского транспорта, пешеходные галереи, систему паркингов, поезда дальнего и пригородного сообщения.	2,3	Внебюджетные источники	2025 г.	Проектирование , строительство	Санкт-Петербург	К
8	Развитие ТПУ «Витебский вокзал»	ТПУ включает: станции Фрунзенской и Кировско-Выборгской линий метрополитена, паркинг для легкового транспорта, а также остановки наземного пассажирского транспорта.	4,1	Внебюджетные источники	2030 г.	Проектирование , строительство	Санкт-Петербург	К
9	Развитие ТПУ «Балтийский вокзал»	Проектом предусмотрена реконструкция набережных Обводного канала, строительство второго выхода со станции метро, строительство подземного паркинга. Изменится схема движения у вокзала. Планируется перенос посадочных платформ и организации места отстоя транспорта – как общественного, так и	3,1	Внебюджетные источники	2030 г.	Проектирование , строительство	Санкт-Петербург	К

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд руб.	Финансирование (источники)	Сроки реализации	Стадия работ	Географическая привязка	Сценарий
		индивидуального.						
10	Развитие ТПУ «Юго-Восточное» (Кудрово)	ТПУ включает станцию перспективную станцию метрополитена, остановки наземных видов пассажирского транспорта, пешеходные галереи, перехватывающие парковки.	4,4	Внебюджетные источники	2030 г.	Проектирование , строительство	Санкт-Петербург	К
11	Развитие ТПУ «Московская»	ТПУ включает станцию метрополитена, остановки наземных видов пассажирского транспорта, пешеходные галереи, остановки автобусов пригородного сообщения.	4,1	Внебюджетные источники	2030 г.	Проектирование , строительство	Санкт-Петербург	К
12	Развитие ТПУ «Купчино»	ТПУ «Купчино» – это еще один ключевой узел на связи города Колпино – Санкт-Петербурга. Он будет состоять из новых автовокзала, паркинга и ветки легкого рельсового транспорта от аэропорта «Пулково».	2,5	Внебюджетные источники	2020 г.	Проектирование , строительство	Санкт-Петербург	К
13	Развитие ТПУ «Пулково»	В составе ТПУ «Пулково» предусмотрено строительство коридора для прохождения трассы легкорельсового транспорта.	0,3	Внебюджетные источники	2020 г.	Проектирование , строительство	Санкт-Петербург, Ленинградская область	К
14	Развитие ТПУ «Рыбацкое»	ТПУ «Рыбацкое» предполагает строительство трамвайного пути, пешеходных галерей и перехватывающего паркинга.	1,4	Внебюджетные источники	2020 г.	Проектирование , строительство	Санкт-Петербург	К
15	Развитие ТПУ «Шушары»	ТПУ "Шушары-Южная" появится на территории квартала, ограниченного улицами Автозаводской,	1,9	Внебюджетные источники	2030 г.	Проектирование , строительство	Санкт-Петербург, Ленинградская	К

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд руб.	Финансирование (источники)	Сроки реализации	Стадия работ	Географическая привязка	Сценарий
		Софийской, проектируемой магистралью и Автозаводским проездом и включит в себя станцию метро "Южная" и остановки наземного пассажирского транспорта.					Географическая привязка область	
Автомобильные дороги								
1	Строительство широтной скоростной магистрали с мостом через р. Неву в створе Фаянсовой ул. и Зольной ул.	Автомобильная дорога планируется, как ответвление южного участка ЗСД. Эксплуатацию автомобильной дороги планируется осуществлять на платной основе. Перспективная дорога должна по аналогии с ЗСД обеспечить перераспределение транспортных потоков с существующей УДС города (в первую очередь с ее центральной части) и обеспечить высокую скорость сообщения. Для соединения перспективной автомобильной дороги и КАД необходимо строительство участка на территории Ленинградской области.	223	Бюджет Санкт-Петербурга, внебюджетные источники	2021 – 2030 гг.	Проектирование , строительство	Санкт-Петербург	К
2	Строительство магистрали N 7 от Арсенальной наб. до Выборгского ш. с мостом через р. Неву	Перспективная магистральная дорога позволит повысить транспортную доступность не только северной части города (Выборгского и Приморского районов), но и прилегающих территорий Ленинградской области (Сертолово, Южки, Вартемяги), так как она будет	4,4	Бюджет Санкт-Петербурга	2021 – 2030 гг.	Проектирование , строительство	Санкт-Петербург	И

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд руб.	Финансирование (источники)	Сроки реализации	Стадия работ	Географическая привязка	Сценарий
		иметь вылетной участок, идущий до Заречной ул. в г. Сертолово.						
3	Строительство с последующей эксплуатацией на платной основе скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург	Скоростная автомобильная дорога Москва – Санкт-Петербург обеспечит дополнительную транспортную связь со столицей РФ. Кроме того, строящийся на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области участок автодороги обеспечит повышение транспортной доступности территорий, расположенных в непосредственной близости от него.	53,5	Федеральный бюджет, внебюджетные источники	2016 – 2017 гг.	Проектирование, строительство	Санкт-Петербург, Ленинградская область	К
4	Формирование Южной широтной магистрали	Формирование магистральной улицы непрерывного движения позволит значительно сократить время движения по южной части Санкт-Петербурга.	30,2	Бюджет Санкт-Петербурга	2021 – 2030 гг.	Проектирование, строительство	Санкт-Петербург	К
5	Формирование транспортной магистрали от пр. Стачек до пр. Энергетиков с мостом через р. Неву в створе Б. Смоленского пр. – ул. Коллонтай	Формирование новой магистральной улицы непрерывного движения позволит обеспечить дополнительную транспортную связь Кировского, Московского, Фрунзенского, Невского и Красногвардейского районов. Кроме того, автодорога обеспечит глубокий обход центральной части УДС.	5,8	Бюджет Санкт-Петербурга	2021 – 2030 гг.	Проектирование, строительство	Санкт-Петербург	И
6	Строительство автомобильной	Строительство автомобильной дороги	13,7	Ленинградской области,	2021 – 2030 гг.	Проектирование, строительство	Ленинградская область	И

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд руб.	Финансирование (источники)	Сроки реализации	Стадия работ	Географическая привязка	Сценарий
	дороги Кириши – Рябово	обеспечит сокращение длины маршрута от Санкт-Петербурга до Кириши примерно на 30 км. Высокий уровень существующей и перспективной интенсивности позволяет реализовать мероприятие по строительству автодороги с привлечением средств частного инвестора с последующей эксплуатацией на платной основе.		внебюджетные источники				
7	Строительство автомобильной дороги «Подъезд к ММТП Усть-Луга – Кириши – Тихвин»	Строительство автомобильной дороги позволит повысить транспортную доступность ММТП Усть-Луга по сети автомобильных дорог общего пользования. Автодорога «Подъезд к ММТП Усть-Луга – Кириши – Тихвин» соединит между собой автомобильные дороги общего пользования федерального значения А-180 «Нарва», Р-23 «Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель – граница с Республикой Белоруссия», М-10 «Россия», А-114 «Вологда – Тихвин – автомобильная дорога Р-21 «Кола», а также строящуюся автомобильную дорогу М-11 Москва – Санкт-Петербург.	78,4	Федеральный бюджет, Бюджет Ленинградской области, внебюджетные источники	2021 – 2030 гг.	Проектирование , строительство	Ленинградская область	И
8	Реконструкция автомобильной дороги Петродворец	Мероприятие осуществляется с целью организации альтернативного	24,0	Бюджет Ленинградской области,	2016 – 2030 гг.	Проектирование , реконструкция	Ленинградская область	И

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд руб.	Финансирование (источники)	Сроки реализации	Стадия работ	Географическая привязка	Сценарий
	– Кейкино	автодорожного маршрута от Санкт-Петербурга до ММТП Усть-Луга и границы с Эстонской Республикой. Предполагается реализация мероприятия на принципах государственно-частного партнерства с последующей эксплуатацией дороги на платной основе.		внебюджетные источники				
Системы управления, информирования и мониторинга транспортных потоков								
1	Создание «Пилотной зоны» ИТС Санкт-Петербурга	- ПИР по созданию «Пилотной зоны» ИТС Санкт-Петербурга - СМР по созданию «Пилотной зоны» ИТС Санкт-Петербурга.	0,2	Бюджет Санкт-Петербурга	2018 г.	Проектирование, строительство	Санкт-Петербург	К
2	Создание Единого транспортного информационно-аналитического центра ИТС Санкт-Петербурга	- Проектно-изыскательские работы по созданию Единого транспортного информационно-аналитического центра ИТС Санкт-Петербурга. - Строительно-монтажные работы по созданию Единого транспортного информационно-аналитического центра ИТС Санкт-Петербурга.	0,34	Бюджет Санкт-Петербурга	2017 – 2019 гг.	Проектирование, строительство	Санкт-Петербург	КИ
3	Строительство Единого центра управления метрополитеном (ЕЦУМ)	- ПИР по созданию Единого центра управления метрополитеном (ЕЦУМ)	1,6	Внебюджетные источники	2017 – 2018 гг.	Проектирование, строительство	Санкт-Петербург, Ленинградская область	К
		Строительство Единого центра управления метрополитеном (ЕЦУМ)		Внебюджетные источники	2019 – 2021 гг.	Проектирование, строительство	Санкт-Петербург, Ленинградская область	К
Терминально-логистическая инфраструктура и логистическое обслуживание								
1	Ввод в эксплуатацию качественных	Проектирование и строительство складских	5,7	Внебюджетные источники	на протяжении	Проектирование, строительство	Санкт-Петербург,	К

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд руб.	Финансирование (источники)	Сроки реализации	Стадия работ	Географическая привязка	Сценарий
	складских площадей	комплексов.			всего периода реализации Стратегии		Ленинградская область	
2	Строительство крупных транспортно-логистических центров и «терминальных деревень»	Проектирование и строительство крупных транспортно-логистических центров и «терминальных деревень».	4,3	Внебюджетные источники	на протяжении всего периода реализации Стратегии	Проектирование, строительство	Санкт-Петербург, Ленинградская область	К
3	Создание портово-промышленных зон в районе морского торгового порта Усть-Луга и в районе ММПК Бронка	Проектирование и строительство портово-промышленных зон в районе морского торгового порта Усть-Луга и в районе ММПК Бронка.	4,9	Внебюджетные источники	на протяжении всего периода реализации Стратегии	Проектирование, строительство	Ленинградская область	К
4	Создание информационно-управляющих логистических центров в Большом порту Санкт-Петербург, морском торговом порту Усть-Луга и на ММПК Бронка на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок	Разработка НИОКР, проектирование и создание информационно-управляющих логистических центров в Большом порту Санкт-Петербург, морском торговом порту Усть-Луга и на ММПК Бронка.	0,6	Федеральный бюджет, внебюджетные источники	до 2020 г.	Проектирование, строительство	Санкт-Петербург, Ленинградская область	К

* - проекты развития железнодорожного транспорта, финансирование которых не предусмотрено в «Программе развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области до 2020 г.» и в «Генеральной схеме развития железнодорожного узла транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»

Приложение 6

Оценка объемов необходимого ресурсного обеспечения реализации мероприятий Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года (капитальные вложения)

Консервативный сценарий

(млн рублей с учетом НДС в ценах соответствующих лет)

Источник	2017 - 2030 годы	В том числе:	
		2017 - 2020 годы	2021 - 2030 годы
Затраты в целом по Стратегии			
Всего	2 455 518,4	1 009 764,5	1 445 753,9
Федеральный бюджет	661 859,4	367 261,9	294 597,6
Бюджет Санкт-Петербурга	603 862,6	95 896,7	507 965,9
Бюджет Ленинградской области	28 185,0	2 948,9	25 236,0
Внебюджетные источники	596 189,3	237 481,8	358 707,5
Средства ОАО «РЖД»	542 205,9	282 958,9	259 247,0
Средства ГК «Автодор»	23 216,3	23 216,3	0,0
Развитие морского транспорта и морских портов			
Всего	260555,7	116110,1	144445,6
Федеральный бюджет	30394,5	21147,9	9246,6
Бюджет Санкт-Петербурга	7017,1	12,1	7005,0
Бюджет Ленинградской области	1,1	1,1	0,0
Внебюджетные источники	223142,9	94948,9	128194,0
Развитие внутреннего водного транспорта			
Всего	24303,6	13359,4	10944,3
Федеральный бюджет	23878,9	12934,6	10944,3
Бюджет Санкт-Петербурга	280,6	280,6	0,0
Бюджет Ленинградской области	1,1	1,1	0,0
Внебюджетные источники	143,0	143,0	0,0

Источник	2017 - 2030 годы	В том числе:	
		2017 - 2020 годы	2021 - 2030 годы
Развитие железнодорожного транспорта			
Всего	719651,6	423703,3	295948,3
Федеральный бюджет	106352,5	90754,3	15598,2
Бюджет Санкт-Петербурга	1980,2	1077,9	902,3
Бюджет Ленинградской области	0,0	0,0	0,0
Средства ОАО «РЖД»	542205,9	282958,9	259247,0
Внебюджетные источники	69113,0	48912,2	20200,8
Развитие воздушного транспорта			
Всего	21412,5	4662,1	16750,3
Федеральный бюджет	2828,9	2788,8	40,1
Бюджет Санкт-Петербурга	55,5	20,5	34,9
Бюджет Ленинградской области	63,7	30,9	32,8
Внебюджетные источники	18464,4	1821,8	16642,5
Развитие системы терминально-складской инфраструктуры и логистического обслуживания			
Всего	19480,1	17407,3	2072,8
Федеральный бюджет	2095,3	312,7	1782,6
Бюджет Санкт-Петербурга	1833,9	1833,9	0,0
Бюджет Ленинградской области	0,9	0,9	0,0
Внебюджетные источники	15550,0	15259,8	290,2
Развитие автомобильного транспорта			
Всего	3168,3	2590,0	578,3
Федеральный бюджет	1928,0	1928,0	0,0
Бюджет Санкт-Петербурга	926,2	347,9	578,3
Бюджет Ленинградской области	1,1	1,1	0,0
Внебюджетные источники	313,0	313,0	0,0
Развитие автомобильных дорог общего пользования			
Всего	981772,0	293428,0	688344,0
Федеральный бюджет	486800,6	229814,8	256985,8

Источник	2017 - 2030 годы	В том числе:	
		2017 - 2020 годы	2021 - 2030 годы
Бюджет Санкт-Петербурга	301094,2	30934,7	270159,6
Бюджет Ленинградской области	25826,1	1796,9	24029,3
Средства ГК «Автодор»	23216,3	23216,3	0,0
Внебюджетные источники	144834,7	7665,4	137169,3
Развитие городского и пригородного пассажирского транспорта			
Всего	414467,3	129662,6	284804,7
Федеральный бюджет	7580,7	7580,7	0,0
Бюджет Санкт-Петербурга	281993,6	53909,7	228083,9
Бюджет Ленинградской области	1822,8	817,8	1005,0
Внебюджетные источники	123070,2	67354,4	55715,8
Развитие систем управления, информирования и мониторинга транспортных потоков			
Всего	10707,2	8841,7	1865,5
Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
Бюджет Санкт-Петербурга	8681,1	7479,3	1201,8
Бюджет Ленинградской области	468,1	299,1	168,9
Внебюджетные источники	1558,0	1063,2	494,8

Оценка объемов необходимого ресурсного обеспечения реализации мероприятий Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года (капитальные вложения)

Инновационный сценарий

(млн рублей с учетом НДС в ценах соответствующих лет)

Источник	2017 - 2030 годы	В том числе:	
		2017 - 2020 годы	2021 - 2030 годы
Затраты в целом по Стратегии			
Всего	4 695 803,3	1 027 537,7	3 668 265,6
Федеральный бюджет	1 066 573,1	367 778,3	698 794,8
Бюджет Санкт-Петербурга	825 990,0	97 127,5	728 862,5
Бюджет Ленинградской области	102 375,0	6 088,0	96 287,1
Внебюджетные источники	1 565 542,7	250 368,7	1 315 174,0
Средства ОАО «РЖД»	870 013,4	282 958,9	587 054,5
Средства ГК «Автодор»	265 309,1	23 216,3	242 092,8
Развитие морского транспорта и морских портов			
Всего	1110666,6	116221,0	994445,6
Федеральный бюджет	30440,9	21194,3	9246,6
Бюджет Санкт-Петербурга	7017,1	12,1	7005,0
Бюджет Ленинградской области	1,1	1,1	0,0
Внебюджетные источники	1073207,4	95013,4	978194,0
Развитие внутреннего водного транспорта			
Всего	31955,5	21011,2	10944,3
Федеральный бюджет	23878,9	12934,6	10944,3
Бюджет Санкт-Петербурга	280,6	280,6	0,0
Бюджет Ленинградской области	1,1	1,1	0,0
Внебюджетные источники	7794,9	7794,9	0,0
Развитие железнодорожного транспорта			

Источник	2017 - 2030 годы	В том числе:	
		2017 - 2020 годы	2021 - 2030 годы
Всего	1327343,0	423703,3	903639,7
Федеральный бюджет	379343,5	90754,3	288589,2
Бюджет Санкт-Петербурга	1980,2	1077,9	902,3
Бюджет Ленинградской области	0,0	0,0	0,0
Средства ОАО «РЖД»	870013,4	282958,9	587054,5
Внебюджетные источники	76005,8	48912,2	27093,6
Развитие воздушного транспорта			
Всего	37933,4	4690,2	33243,2
Федеральный бюджет	2828,9	2788,8	40,1
Бюджет Санкт-Петербурга	86,5	20,5	66,0
Бюджет Ленинградской области	174,6	58,9	115,7
Внебюджетные источники	34843,3	1821,8	33021,5
Развитие системы терминально-складской инфраструктуры и логистического обслуживания			
Всего	19480,1	17407,3	2072,8
Федеральный бюджет	2095,3	312,7	1782,6
Бюджет Санкт-Петербурга	1833,9	1833,9	0,0
Бюджет Ленинградской области	0,9	0,9	0,0
Внебюджетные источники	15550,0	15259,8	290,2
Развитие автомобильного транспорта			
Всего	3168,3	2590,0	578,3
Федеральный бюджет	1928,0	1928,0	0,0
Бюджет Санкт-Петербурга	926,2	347,9	578,3
Бюджет Ленинградской области	1,1	1,1	0,0
Внебюджетные источники	313,0	313,0	0,0
Развитие автомобильных дорог общего пользования			
Всего	1524614,9	293428,0	1231186,9
Федеральный бюджет	618006,8	229814,8	388192,0
Бюджет Санкт-Петербурга	355878,2	30934,7	324943,6

Источник	2017 - 2030 годы	В том числе:	
		2017 - 2020 годы	2021 - 2030 годы
Бюджет Ленинградской области	71289,1	1796,9	69492,2
Средства ГК «Автодор»	265309,1	23216,3	242092,8
Внебюджетные источники	214131,6	7665,4	206466,2
Развитие городского и пригородного пассажирского транспорта			
Всего	629353,0	139063,6	490289,4
Федеральный бюджет	8050,8	8050,8	0,0
Бюджет Санкт-Петербурга	449015,3	54849,8	394165,5
Бюджет Ленинградской области	30148,3	3638,1	26510,2
Внебюджетные источники	142138,7	72525,0	69613,7
Развитие систем управления, информирования и мониторинга транспортных потоков			
Всего	11288,6	9423,1	1865,5
Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
Бюджет Санкт-Петербурга	8971,8	7770,0	1201,8
Бюджет Ленинградской области	758,8	589,8	168,9
Внебюджетные источники	1558,0	1063,2	494,8

**План мероприятий
по реализации Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области
на среднесрочный период (2017 – 2020 годы)**

№ пп	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
1. Комплексные мероприятия по реализации Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области				
1.1.	Разработка и внедрение транспортных стандартов, регламентирующих показатели качества предоставления услуг пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	постановление Правительства Санкт-Петербурга, постановление Правительства Ленинградской области	КТ, КРТИ, УТ, КДХ	2017-2018
1.2.	Разработка Объединенной комплексной транспортной схемы Санкт-Петербурга и Ленинградской области	Объединенная комплексная транспортная схема Санкт-Петербурга и Ленинградской области	АНО «ДРТС СПб ЛО», КТ, КРТИ, УТ, КДХ, ОЖД	2016-2017
1.3.	Разработка транспортной модели Санкт-Петербурга и Ленинградской области	программный комплекс	АНО «ДРТС СПб ЛО», КТ, КРТИ, УТ, КДХ, ОЖД	2017
1.4.	Создание Центра управления транспортом Санкт-Петербурга с подсистемами управления грузовой логистикой, городскими и пригородными пассажирскими перевозками на всех видах транспорта общего пользования	программный комплекс	ОГРП (КТ), КИС	2017
1.5.	Создание системы оценки и организация мониторинга результативности деятельности предприятий транспортного комплекса, включая налоговые поступления в бюджетную систему Российской Федерации	нормативный документ и программный комплекс	КТ, КРТИ, УТ, КДХ, ОЖД, АНО «ДРТС СПб ЛО»,	2017
1.6.	Формирование и ведение информационной базы потребностей транспортного комплекса в инновационных продуктах и услугах и соответствующих предложений субъектов инновационной деятельности	программный комплекс	КТ, КРТИ, УТ, КДХ, ОЖД, АНО «ДРТС СПб ЛО»	2017
1.7.	Совершенствование форм и методов статистического наблюдения за деятельностью в сфере транспорта и логистики	нормативный документ	КТ, КРТИ, УТ, КДХ, ОЖД, АНО «ДРТС СПб ЛО»	2017

№ пп	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
1.8.	Мониторинг реализации и проведение актуализации Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года	ежегодный доклад для Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области	КТ, УТ, КРТИ, КИ, КЭРиИД, АНО «ДРТС СПб ЛО», предприятия и организации транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области	2017-2020
1.9.	Разработка Концепции развития международных транспортных коридоров на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, предусматривающей создание системы управления товарно-транспортными потоками, сопряжение и интеграцию с проектами развития Северного морского пути, Экономического пояса Шелкового пути и МТК «Европа – Западный Китай»	Концепция	АНО «ДРТС СПб ЛО», КТ, КРТИ, УТ, КДХ,	2017-2018
1.10.	Мониторинг реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 № 1032-р, Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.02.2016 № 327-р, государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15.04.2014 № 319, федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 № 848 с изменениями и дополнениями от 6 октября 2015 г., в части, касающейся развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области; подготовка и внесение в Министерство транспорта Российской Федерации предложений по внесению изменений в указанные правовые акты	ежегодный доклад для Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, постановление Правительства Российской Федерации	КТ, КРТИ, УТ, КДХ, АНО «ДРТС СПб ЛО»	2017-2020
1.11.	Проектирование и создание центра координации интеграции автоматизированных систем управления дорожным движением	НИОКР, проектная документация	АНО «ДРТС СПб ЛО»	2017 г.
2. Цель 1 «Формирование сбалансированной эффективной транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области в составе единого транспортного пространства Российской Федерации»				

№ пп	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
	2.1. Железнодорожный транспорт			
2.1.1.	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по оптимизации использования железнодорожной инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга на основе: - проведения диагностики загрузки путей и станций Октябрьской железной дороги с целью оптимизации транспортной работы узла, закрытия малодеятельных станций и передачи их работы на крупные станции; - проведения обследования железнодорожных подъездных путей необщего пользования, примыкающих к железнодорожным станциям Октябрьской железной дороги, с целью выявления их загрузки и принятия решения о демонтаже неиспользуемых или малоиспользуемых подъездных путей и целесообразности размещения предприятий, выполняющих грузовую работу на подъездных путях необщего пользования, на занимаемых территориях города	план мероприятий (дорожная карта)	КТ, ОЖД	2017
	2.2. Воздушный транспорт			
2.2.1.	Разработка концепции развития бизнес-авиации в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, подготовка бизнес-планов проектов	Концепция, бизнес-планы	КТ, УТ, АНО «ДРТС СПб ЛО»	2017-2018
2.2.2.	Разработка концепции развития инфраструктуры для авиации общего назначения, региональной и местной авиации, обоснование выбора места размещения аэродромов на территории Ленинградской области (включая аэродромы «Любань», «Вещево», «Сиверский» и др.), подготовка бизнес-планов и предпроектных проработок создания аэродромов, специализирующихся на обслуживании воздушных судов авиации общего назначения, региональной и местной коммерческой авиации	концепция, бизнес-планы, предпроектная документация	УТ, КГА ЛО	2017-2020
2.2.3.	Разработка бизнес-плана создания регионального центра технического обслуживания и ремонта авиационной техники на территории Санкт-Петербурга	бизнес-план	КТ, ООО «ВВСС», ОАО «АП»	2017-2018
	2.3. Городской и пригородный пассажирский транспорт			
2.3.1.	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по реализации проектов развития транспортно-пересадочных узлов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	план мероприятий (дорожная карта)	АНО «ДРТС СПб ЛО», КТ, УТ,	2017
	2.4. Автомобильные дороги			

№ пп	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
2.4.1.	<p>Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по повышению эффективности дорожного хозяйства Санкт-Петербурга и Ленинградской области, предусматривающего:</p> <ul style="list-style-type: none"> - создание системы планирования дорожной деятельности, основанной на проектировании жизненного цикла автомобильных дорог; - переход к системе долгосрочных контрактов, ориентированных на достижение высоких показателей транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети; - привлечение внебюджетных средств для строительства и содержания платных дорожных объектов, в том числе за счет долгосрочных заимствований на финансовом рынке, сбора доходов от использования придорожных полос и полос отвода автомобильных дорог, использования инвестиционных и концессионных схем реализации проектов, выпуска специальных облигационных займов на эти цели. 	план мероприятий (дорожная карта)	КРТИ, КДХ, АНО «ДРТС СПб ЛО»	2017-2019
2.4.2.	Создание единой интегрированной системы автоматизированного весогабаритного контроля и взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам общего пользования регионального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	бизнес-план, ведомственные нормативные акты, концессионное соглашение	КРТИ, КДХ	2017-2019
2.4.3.	Разработка и утверждение Порядка осуществления весового и габаритного контроля и взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам общего пользования регионального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн	ведомственный нормативный акт	КРТИ, КДХ	2017-2019
2.4.4.	Создание единой информационной системы «Мониторинг интенсивности движения транспортных средств, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, осуществляющих перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам общего пользования регионального значения».	проект	КРТИ, КДХ, АНО «ДРТС СПб ЛО»,	2017-2019
3. Цель 2 «Обеспечение спроса на грузовые перевозки, создание эффективной системы управления грузопотоками, применение передовых логистических технологий, формирование добавленной стоимости за счет обработки грузов и предоставления широкого спектра транспортно-логистических услуг в Санкт-Петербурге и Ленинградской области»				
3.1. Морской транспорт				

№ пп	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
3.1.1.	Разработка Стратегии развития морской портовой инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года	научно-исследовательская работа, план мероприятий (дорожная карта)	КТ, УТ, АНО «ДРТС СПб ЛО»	2017-2018
3.1.2.	Разработка концепции расширения использования технологий контейнерных перевозок, стимулирования роста объемов перевалки грузов в контейнерах, на паромовых и накатных грузах (ро-ро) в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области	научно-исследовательская работа, концепция, план мероприятий (дорожная карта)	КТ, УТ, Администрация морских портов, с привлечением крупных грузовладельцев, Российской палаты судоходства, Ассоциации морских торговых портов, стивидорных и транспортно-логистических компаний, ОАО «РЖД», операторов железнодорожного подвижного состава, АНО «ДРТС СПб ЛО»	2017-2018
3.1.3.	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по оптимизации доставки и вывоза грузов из морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области	научно-исследовательская работа, план мероприятий (дорожная карта)	АНО «ДРТС СПб ЛО», КТ, УТ	2017-2020
3.1.4.	Создание информационно-управляющих логистических центров в морских портах на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок	НИОКР, проектная документация, создание логистических центров	Минтранс России, АНО «ДРТС СПб ЛО» с привлечением стивидорных и транспортно-логистических компаний, ОАО «РЖД», операторов железнодорожного подвижного состава	2017-2020

№ пп	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
3.1.5.	Создание портово-промышленных зон в зоне тяготения морских портов	научно-исследовательская работа, план мероприятий (дорожная карта), проектная документация, создание портово-промышленных зон	АНО «ДРТС СПб ЛО», операторы морских портов, КЭПиСП, КЭРиИД, КИ	2017-2020
3.2. Внутренний водный транспорт				
3.2.1.	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по повышению роли внутреннего водного транспорта в перевозке грузов по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в том числе в обслуживании грузопотоков, следующих через морские порты	научно-исследовательская работа, план мероприятий (дорожная карта)	АНО «ДРТС СПб ЛО», КТ, УТ	2017-2020
3.3. Воздушный транспорт				
3.3.1.	Разработка Концепции развития грузового терминала аэропорта «Пулково» с целью увеличения объемов обработки авиагрузов и почты, включая определение стратегии развития грузовых авиационных маршрутов и 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, внедрение эффективной системы таможенных процедур в грузовом терминале аэропорта «Пулково»	концепция, план мероприятий (дорожная карта)	АНО «ДРТС СПб ЛО», КТ, ООО «ВВСС», ОАО «АП», АО «ГТП»	2017-2020
3.3.2.	Реализация проекта формирования грузовой зоны аэропорта «Пулково»	бизнес-план	КТ, ООО «ВВСС», ОАО «АП», АО «ГТП»	2017-2020
3.3.3.	Разработка бизнес-плана создания логистического почтового центра в Санкт-Петербурге для обработки внутренних и международных почтовых отправлений	бизнес-план	КТ, ООО «ВВСС», ОАО «АП», АО «ГТП»	2017
3.4. Автомобильный транспорт				
3.4.1.	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по созданию системы допуска грузовых автомобилей для работы на территории Санкт-Петербурга, ограниченной КАД, введение контроля за возрастными, весовыми и экологическими параметрами грузовых автотранспортных средств и их движения по дорожной сети города	научно-исследовательская работа, план мероприятий (дорожная карта)	КТ, КРТИ, КБ, АВТ	2017-2018

№ пп	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
3.4.2.	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по созданию автоматизированной навигационно-информационной системы, осуществляющей централизованный сбор телематической информации о движении транспортных средств, оснащенных оборудованием ГЛОНАСС	научно-исследовательская работа, план мероприятий (дорожная карта)	КТ, КРТИ, КБ, АВТ	2017-2018
3.4.3.	Разработка правил перевозок грузов автомобильным транспортом и механизмов государственного регулирования в сфере грузовых автомобильных перевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	ведомственный нормативный акт	КТ	2017
	3.5. Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание			
3.5.1.	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по строительству крупных терминально-логистических комплексов за границами КАД и расширению спектра транспортно-логистических услуг	научно-исследовательская работа, план мероприятий (дорожная карта)	АНО «ДРТС СПб ЛО», КТ, КРТИ, КБ, АВТ,КИ, КГА, КЭПиСП, УТ, ҚДХ, КЭРиИД, ОАО «РЖД»	2017-2018
3.5.2.	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по повышению эффективности цепочек поставок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, предусматривающего: - совершенствование грузового каркаса Санкт-Петербурга, разработку оптимальных маршрутов движения грузового автотранспорта между зонами локализации грузогенерирующих объектов; - обустройство магистралей грузового движения, входящих в состав грузового каркаса; - создание парковок грузового автотранспорта, расположенных в зонах локализации грузогенерирующих объектов; - создание в зонах концентрации крупных объектов терминально-складской инфраструктуры обязательных площадок технологического отстоя грузового транспорта; - внедрение системы ночной доставки к крупным терминально-складским объектам	научно-исследовательская работа, план мероприятий (дорожная карта)	АНО «ДРТС СПб ЛО», КТ, КРТИ, КБ, АВТ,КИ, КГА, КЭПиСП, УТ, ҚДХ, КЭРиИД, ОАО «РЖД»	2017-2018
3.5.3.	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по оптимизации размещения существующих складских объектов на территории Санкт-Петербурга	научно-исследовательская работа, план мероприятий (дорожная карта)	АНО «ДРТС СПб ЛО», КТ, КРТИ, КБ, АВТ, КИ, КГА, КЭПиСП, УТ, ҚДХ, КЭРиИД	2017-2018
4. Цель 3 «Обеспечение спроса на пассажирские перевозки, развитие международных и межрегиональных пассажирских сообщений, совершенствование транспортного обслуживания жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области, создание эффективной системы управления пассажиропотоками»				

№ пп	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
	4.1. Внутренний водный транспорт			
4.1.1.	Передача в собственность Санкт-Петербурга федеральных причалов Речного вокзала, а также причалов на Аптекарской наб., в Кронштадте и в пос. Лисий Нос	распоряжение Правительства РФ	КТ, КИО, Росимущество, АВТ	2017-2020
4.1.2.	Передача в собственность Ленинградской области и муниципальных образований следующих объектов федерального имущества, находящихся на внутренних водных путях и в речных портах: - передача в собственность Ленинградской области причальной набережной в г. Отрадное Кировского района Ленинградской области; - передача в собственность МО «Лодейнопольский муниципальный район» пассажирского причала «Мунгола» в городском поселке Свирьстрой Лодейнопольского района Ленинградской области; - передача в собственность МО «Подпорожский муниципальный район» причала приема бытовых отходов и причальной набережной с эстакадами и внутрипортовыми железнодорожными путями, находящиеся в Никольском городском поселении, а также грузового причала «Черный берег», расположенного в Подпорожском городском поселении Подпорожского района Ленинградской области	распоряжение Правительства РФ	УТ, Росимущество	2017-2020
4.1.3.	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по развитию городских причалов общего пользования и иных объектов инфраструктуры водного транспорта на реках и каналах Санкт-Петербурга	план мероприятий (дорожная карта)	КТ, АВТ	2017-2020
4.1.4.	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по развитию флота и инфраструктуры для обеспечения пассажирских перевозок внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	план мероприятий (дорожная карта)	КТ, УТ, КЭПиСП, КЭРиИД, КИ	2017-2018
4.1.5.	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по стимулированию въездного яхтенного туризма	план мероприятий (дорожная карта)	КТ, КРТ, АВТ, УТ	2017-2018
4.1.6.	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по развитию объектов базирования и обслуживания маломерного флота	дорожная карта	КТ, КРТИ, КРТ, АВТ, УТ	2017-2018
	4.2. Железнодорожный транспорт			

№ пп	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
4.2.1.	Разработка документов, предусматривающих наделение ОАО «СЗППК» имуществом в виде железнодорожного подвижного состава ОАО «РЖД», задействованного в организации пригородных железнодорожных перевозок	пакет документов о передаче в уставный капитал ОАО «СЗППК» железнодорожного подвижного состава ОАО «РЖД», задействованного в организации пригородных железнодорожных перевозок	ОАО «РЖД», ОЖД, ОАО «СЗППК»	2017
4.2.2.	Разработка Программы обновления парка подвижного состава пригородного электротранспорта с привлечением финансирования за счет различных источников: собственных средств ОАО «СЗППК», выпуска ценных бумаг под гарантии бюджетов различных уровней, использования механизма финансового лизинга и др.	программа	ОАО «СЗППК»	2017-2018
4.3. Воздушный транспорт				
4.3.1.	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) расширения маршрутной сети авиаперевозок из аэропорта «Пулково» на основании	план мероприятий (дорожная карта)	АНО «ДРТС СПб ЛО», КТ, ООО «ВВСС», ОАО «АП»	2017-2018
4.3.2.	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) развития трансферных перевозок за счет увеличения количества стыковочных рейсов для формирования авиационного хаба на базе аэропорта «Пулково»	план мероприятий (дорожная карта)	АНО «ДРТС СПб ЛО», КТ, ООО «ВВСС», ОАО «АП»	2017-2018
4.3.3.	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) создания (привлечения) базовых пассажирских и грузовых авиаперевозчиков в аэропорт «Пулково», включая компании, выполняющие магистральные международные и внутренние перевозки, бюджетные авиакомпании (лоукостеры), а также компании, выполняющие чартерные (пассажирские и грузовые), региональные и местные перевозки	план мероприятий (дорожная карта)	КТ, ООО «ВВСС», ОАО «АП»	2017-2018
4.3.4.	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) повышения эффективности управления активами аэропорта «Пулково» за счет снижения издержек, развития неавиационных видов деятельности, повышения качества аэропортовых услуг, применения систем мотивации персонала и др.	план мероприятий (дорожная карта)	ООО «ВВСС», ОАО «АП»	2017-2018
4.3.5.	Реализация и совершенствование Программы поддержки новых направлений (Мотивационной программы) в аэропорту «Пулково», предусматривающей предоставление скидок на аэропортовые тарифы и сборы	программа	ООО «ВВСС», ОАО «АП»	2017-2020

№ пп	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
	4.4. Автомобильный транспорт			
4.4.1.	Принятие Законов Санкт-Петербурга и Ленинградской области, регламентирующих работу таксомоторного транспорта	региональные законы	КТ, УТ	2017
4.4.2.	Регулирование деятельности единых call-центров (Яндекс-такси, UBER и др.), предоставляющие информационные услуги по заказу такси, подписание с ними соответствующих соглашений с целью непредоставления заказов нелегальным перевозчикам, не имеющим разрешений на выполнение таксомоторных перевозок	соглашения	КТ, УТ	2017-2018
4.4.3.	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по развитию системы стоянок такси, отмеченных специальными знаками, во всех районах Санкт-Петербурга, у вокзалов и станций метрополитена, а также в городах Ленинградской области	дорожная карта	КТ, КРТИ, УТ	2017-2020
	4.5. Городской и пригородный пассажирский транспорт			
4.5.1.	Реализация концессионного проекта «Создание, реконструкция и эксплуатация трамвайной сети в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга»	концессионное соглашение	КРТИ, КТ, КИ	2017-2020
4.5.2.	Оптимизация маршрутной сети, действующей на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, включая комплексные исследования пассажирских корреспонденций на всех видах городского и пригородного пассажирского транспорта	научно-исследовательские работы, план мероприятий	КТ, УТ, ОАО «СЗППК»	2017-2020
4.5.3.	Организация оплаты проезда едиными электронными билетами на всех видах пассажирского транспорта общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	проект, ведомственный нормативный акт	КТ, УТ, ОАО «СЗППК»	2017-2018
4.5.4.	Создание механизмов по привлечению частных инвестиций на основе механизмов ГЧП для строительства транспортно-пересадочных узлов	научно-исследовательская работа, план мероприятий	АНО «ДРТС СПб ЛО», КТ, УТ, КИ, КЭРиИД	2017-2020
4.5.5.	Создание системы управления и контроля за предоставлением услуг пассажирского транспорта общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	научно-исследовательская работа, план мероприятий	АНО «ДРТС СПб ЛО», КТ, УТ	2017-2018
4.5.6.	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по повышению привлекательности пассажирского транспорта для населения с целью снижения численности поездок на легковых автомобилях в Санкт-Петербурге	план мероприятий (дорожная карта)	КТ	2017
5. Цель 4 «Интеграция региональной транспортной системы в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области»				
	5.1. Морской транспорт			

№ пп	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
5.1.1.	Разработка бизнес-плана создания новой судоходной компании, зарегистрированной в Санкт-Петербурге, с современным флотом, которая обеспечит стратегические преимущества России в перевозке российских грузов на Балтике и рост экспорта транспортных услуг	бизнес-план	АНО «ДРТС СПб ЛО», Минтранс России	2017
5.1.2.	Разработка Концепции по переключению российских грузов с зарубежных портов на морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	научно-исследовательская работа, план мероприятий (дорожная карта)	АНО «ДРТС СПб ЛО», КТ, КЭПиСП, УТ, КЭРИИД Минтранс России	2017-2018
5.1.3.	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по заключению новых соглашений с российскими экспортерами и импортерами на транспортировку грузов через морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области	научно-исследовательская работа, план мероприятий (дорожная карта)	АНО «ДРТС СПб ЛО», КТ, УТ, КЭПиСП, КЭРИИД	2017-2020
5.1.4.	Введение системы предварительного информирования и механизма «Единого окна» в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	проведение мониторинга и подготовка докладов в Минтранс России	АНО «ДРТС СПб ЛО», КТ, УТ, Минтранс России, ФТС	2017-2020
5.1.5.	Переход на систему электронного документооборота в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	проведение мониторинга и подготовка докладов в Минтранс России	АНО «ДРТС СПб ЛО», КТ, УТ, Минтранс России, ФТС	2017-2020
5.1.6.	Внедрение современных RFID-технологий для повышения скорости обработки судов, контейнеров и грузов, снижения затрат времени для перевалки их на автомобильный и железнодорожный виды транспорта в морских портах	НИОКР, проектная документация, создание системы и ее внедрение	АНО «ДРТС СПб ЛО», Минтранс России	2017-2020
	5.2. Внутренний водный транспорт			
5.2.1.	Согласование нормативных и технологических правил работы речных портов и компаний-операторов перевозок в целях развития речных перевозок по трассе МТК «Север-Юг»	ведомственный нормативный акт	АНО «ДРТС СПб ЛО», КТ, УТ, Минтранс РФ	2017-2018
5.2.2.	Гармонизация функционирования транспортного маршрута «Север-Юг» с международным транспортным законодательством	научно-исследовательская работа, нормативные акты	АНО «ДРТС СПб ЛО», Минтранс РФ	2017-2020
5.2.3.	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по развитию речных перевозок по МТК «Север – Юг» и повышению привлекательности внутреннего водного транспорта для обслуживания международных грузопотоков	научно-исследовательская работа, план мероприятий (дорожная карта)	АНО «ДРТС СПб ЛО», КТ, УТ, Минтранс России	2017-2020
	5.3. Воздушный транспорт			

№ пп	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
5.3.1.	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) введения двухсторонних соглашений для расширения маршрутной сети аэропорта «Пулково»	план мероприятий (дорожная карта), ведомственный нормативный акт	АНО «ДРТС СПб ЛО», КТ, ООО «ВВСС», ОАО «АП», Минтранс России	2017-2018
5.3.2.	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) введения 72-х часового безвизового режима для зарубежных граждан, прибывающих в Санкт-Петербург на воздушном транспорте	дорожная карта, внесение изменений в федеральный закон № 114-ФЗ	АНО «ДРТС СПб ЛО», КТ, КРТ, ООО «ВВСС», ОАО «АП», Минтранс России, МИД России	2017-2018
5.4. Автомобильный транспорт				
5.4.1.	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по созданию системы предварительного электронного бронирования очереди для пересечения автотранспортными средствами государственной границы РФ	дорожная карта, ведомственный нормативный акт	АНО «ДРТС СПб ЛО», Минтранс России	2017-2018
5.4.2.	Внедрение процедуры электронного таможенного декларирования товаров и транспортных средств, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза автомобильным транспортом	подготовка докладов на основе ведения мониторинга	АНО «ДРТС СПб ЛО», ФТС России, Минтранс России	2017-2018
6. Цель 5 «Повышение экономичности, экологичности, энергоэффективности и безопасности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»				
6.1. Морской транспорт				
6.1.1.	Обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского транспорта, в том числе: проведение категорирования всех объектов транспортной инфраструктуры морского транспорта; проведение оценки уязвимости транспортных средств	ведомственный нормативный акт	КТ, УТ, КВЗПБ, КПБ	2017-2020
6.1.2.	Обеспечение поэтапного перехода морского флота, выполняющего перевозки в акватории Балтийского моря, на использование СПГ в качестве моторного топлива, и создание инфраструктуры в морских портах для бункеровки судов СПГ	научно-исследовательская работа, проектная документация	АНО «ДРТС СПб ЛО», КТ, УТ, ГГМТ	2017-2020
6.1.3.	Разработка и реализация ежегодного плана мероприятий морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, по снижению негативного влияния морского транспорта и портовой деятельности на состояние окружающей среды	план мероприятий, ведомственные нормативные акты	КПП ООС и ОБЭБ, КГЭН	2017-2020
6.2. Внутренний водный транспорт				

№ пп	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
6.2.1.	Реализация мероприятий по обеспечению безопасности судоходства на реках и каналах Санкт-Петербурга и Ленинградской области	план мероприятий, ведомственные нормативные акты	КТ, УТ	2017-2020
6.2.2.	Развитие системы мониторинга, анализа и управления судами на реках и каналах Санкт-Петербурга и Ленинградской области	план мероприятий, ведомственные нормативные акты	КТ, УТ	2017-2020
6.2.3.	Обеспечение транспортной безопасности внутренних водных путей и флота внутреннего водного транспорта, в том числе: проведение категорирования всех объектов внутренних водных путей; проведение оценки уязвимости речного флота	план мероприятий, ведомственные нормативные акты	КТ, УТ, КВЗПБ, КПБ	2017-2020
6.2.4.	Разработка Плана мероприятий (дорожной карты) по обеспечению поэтапного перехода речного флота на использование СПГ в качестве моторного топлива, и создание инфраструктуры в речных портах для бункеровки судов СПГ	Дорожная карта	АНО «ДРТС СПб ЛО», КТ, УТ, ГГМТ	2017-2020
6.2.5.	Разработка и реализация ежегодного плана мероприятий по снижению негативного влияния внутреннего водного транспорта и портовой деятельности на состояние окружающей среды	план мероприятий, ведомственные нормативные акты	КТ, УТ, КПП ООС И ОБЭБ, КГЭН	2017-2020
	6.3. Железнодорожный транспорт			
6.3.1.	Обеспечение транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта и транспортных средств, в том числе: проведение категорирования всех объектов железнодорожного транспорта, проведение оценки уязвимости транспортных средств	ведомственный нормативный акт	КТ, УТ, КВЗПБ, КПБ, ОЖД, ОАО «СЗППК»	2017-2020
6.3.2.	Разработка и реализация ежегодного плана мероприятий по снижению негативного влияния железнодорожного транспорта на состояние окружающей среды	план мероприятий, ведомственные нормативные акты	КПП ООС И ОБЭБ, КГЭН, ОЖД	2017-2020
	6.4. Воздушный транспорт			
6.4.1.	Обеспечение транспортной безопасности объектов аэропортовой инфраструктуры и транспортных средств, в том числе: проведение категорирования всех объектов аэропортовой инфраструктуры, проведение оценки уязвимости транспортных средств	ведомственный нормативный акт	КТ, УТ, КВЗПБ, КПБ, ООО «ВВСС», АО «ГТП», ОАО «АП»	2017-2020
6.4.2.	Разработка и реализация ежегодного плана мероприятий аэропорта «Пулково» по снижению негативного влияния воздушного транспорта на состояние окружающей среды	план мероприятий, ведомственные нормативные акты	КПП ООС И ОБЭБ, КГЭН, ООО «ВВСС», АО «ГТП», ОАО «АП»	2017-2020
	6.5. Автомобильный транспорт			

№ пп	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
6.5.1.	Разработка постановления Правительства Российской Федерации, устанавливающего срок эксплуатации транспортных средств для конкретных видов транспортной деятельности с определением порядка вывода из эксплуатации и обновления физически устаревших и отработавших нормативный срок службы транспортных средств, не обеспечивающих необходимую эксплуатационную надежность	постановление Правительства РФ	Минтранс России, Минпромторг России, АНО «ДРТС СПб ЛО»	2017
6.5.2.	Обеспечение поэтапного перехода автомобильного транспорта на использование газомоторного топлива, создание сети АГНКС и КриоАЗС для заправки автотранспортных средств	научно-исследовательские, проектно-изыскательские работы, доклады в КТ, КДХ и УТ	КТ, УТ, ГГМТ, АНО «ДРТС СПб ЛО»	2017-2020
6.5.3.	Разработка и реализация ежегодного плана мероприятий по снижению негативного влияния автомобильного транспорта на состояние окружающей среды	план мероприятий, ведомственные нормативные акты	КТ, КПП ООС и ОБЭБ, КГЭН	2017-2020
	6.6. Городской и пригородный пассажирский транспорт			
6.6.1.	Разработка пилотного проекта по обслуживанию жилых микрорайонов города маршрутами электротранспорта, работающего на автономном ходу	научно-исследовательская работа	КТ	2017-2018
6.6.2.	Создание механизмов по стимулированию перевозчиков к закупке подвижного состава, работающего на альтернативных видах топлива	научно-исследовательская работа	КТ, УТ	2017
6.6.3.	Реализация комплексной программы, предусматривающей перевод автобусного транспорта на использование компримированного природного газа и строительство сети АГНКС на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области с целью снижения транспортных издержек, повышения эффективности перевозок и уменьшения негативного влияния транспорта на состояние окружающей среды	план мероприятий (дорожная карта)	КТ, УТ, ГГМТ	2017-2020
6.6.4.	Обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств за счет: проведения категорирования всех объектов транспортной инфраструктуры городского и пригородного транспорта общего пользования; проведения оценки уязвимости транспортных средств	ведомственный нормативный акт	КТ, УТ, КВЗПБ, КПБ	2017-2020
6.6.5.	Разработка и реализация ежегодного плана мероприятий по снижению негативного влияния городского и пригородного пассажирского транспорта на состояние окружающей среды	план мероприятий, ведомственные нормативные акты	КТ, УТ, КПП ООС и ОБЭБ, КГЭН	2017-2020

№ пп	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
	6.7. Системы управления, информирования и мониторинга транспортных потоков			
6.7.1.	Разработка технических регламентов по эксплуатации и содержанию элементов ИТС Санкт-Петербурга и Ленинградской области	регламент	КРТИ, КДХ, ФКУ «Севзапуправтодор», АНО «ДРТС СПб ЛО»	2017
6.7.2.	Разработка Комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД) Санкт-Петербурга и крупных городов Ленинградской области	ведомственный нормативный акт	КРТИ, КДХ ЛО	2017
6.7.3.	Разработка предложений по развитию сервисов ИТС по информированию участников дорожного движения	научно-исследовательская работа, проект	КРТИ, КДХ, ФКУ «Севзапуправтодор», АНО «ДРТС СПб ЛО»	2017-2018
6.7.4.	Научно-исследовательские, опытно-конструкторские и проектно-изыскательские работы по развитию и совершенствованию пользовательских сервисов ИТС. Интеграция ИТС городского, регионального и федерального уровней	научно-исследовательские, опытно-конструкторские и проектно-изыскательские работы	КРТИ, КДХ, ФКУ «Севзапуправтодор», АНО «ДРТС СПб ЛО»	2017-2020
6.7.5.	Научно-исследовательские и проектно-изыскательские работы по строительству и развитию подсистемы мониторинга метеорологической обстановки	научно-исследовательские и проектно-изыскательские работы	КРТИ, КДХ, ФКУ «Севзапуправтодор»	2017-2020
6.7.6.	Научно-исследовательские и проектно-изыскательские работы по развитию комплексов мониторинга параметров транспортных потоков и созданию центра обработки данных в ЦУДД	научно-исследовательские и проектно-изыскательские работы	КРТИ, КДХ, ФКУ «Севзапуправтодор», АНО «ДРТС СПб ЛО»	2017-2019
6.7.7.	Научно-исследовательская и опытно-конструкторская работа по интеграции систем электронных платежей на пассажирском транспорте Санкт-Петербурга и Ленинградской области, Москвы и Московской области	научно-исследовательская и опытно-конструкторская работа	АНО «ДРТС СПб ЛО», КТ, УТ	2017-2020
6.7.8.	Разработка расценок на выполнение работ по эксплуатации и содержанию элементов ИТС Санкт-Петербурга и Ленинградской области для разработки проектно-сметной документации	регламент	КРТИ, КДХ, ФКУ «Севзапуправтодор»	2017-2020
6.7.9.	Разработка и сопровождение комплекса методических документов по проектированию и развитию ИТС Санкт-Петербурга и Ленинградской области	методические рекомендации	КРТИ, КДХ, ФКУ «Севзапуправтодор»	2017-2020
6.7.10.	Научное сопровождение реализации создания ИТС Санкт-Петербурга и Ленинградской области	научно-исследовательская работа, план мероприятий	КРТИ, КДХ, ФКУ «Севзапуправтодор»	2017-2020
6.7.11.	Разработка и наладка специализированного аппаратно-программного комплекса «Единая система информационно-аналитических сервисов ИТС» в части обеспечения функциональных обязанностей ЕТИАЦ	научно-исследовательская работа	КРТИ, КДХ, ФКУ «Севзапуправтодор»	2017-2020

№ пп	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
6.7.12.	Разработка (приобретение) и наладка специализированного аппаратно-программного комплекса «Система поддержки принятия решений» в части обеспечения функциональных обязанностей ЕТИАЦ	научно-исследовательская работа	КРТИ, КДХ, ФКУ «Севзапуправтодор»	2017-2020
6.7.13.	Разработка (приобретение) и наладка аппаратно-программного комплекса «Система обеспечения информационной безопасности» в части обеспечения функциональных обязанностей ЕТИАЦ	научно-исследовательская работа	КРТИ, КДХ, ФКУ «Севзапуправтодор»	2017-2020
6.7.14.	Научно-исследовательские, опытно-конструкторские и проектно-изыскательские работы по пространственному развитию АСУ ДД Санкт-Петербурга и Ленинградской области	научно-исследовательские, опытно-конструкторские и проектно-изыскательские работы	КРТИ, КДХ, ФКУ «Севзапуправтодор», АНО «ДРТС СПб ЛО»	2017-2020
6.7.15.	Научно-исследовательские и проектно-изыскательские работы по оптимизации режимов и сценариев функционирования существующих АСУ ДД Санкт-Петербурга и Ленинградской области	научно-исследовательские и проектно-изыскательские работы	КРТИ, КДХ, ФКУ «Севзапуправтодор», АНО «ДРТС СПб ЛО», ГУ ДОДД	2017-2020
6.7.16.	Разработка и введение в действие регламента применения диспетчерских режимов управления	регламент	КРТИ, КДХ, ФКУ «Севзапуправтодор»	2017-2018
6.7.17.	Разработка и принятие Законов Санкт-Петербурга: «Об организации дорожного движения», «О парковках», «Об интеллектуальной транспортной системе»	региональные законы	КРТИ, КТ, КИС	2017-2018
6.7.18.	Разработка и реализация международного проекта «Балтийская дуга», предусматривающего создание ИТС автодорог «Скандинавия» и «Нарва» от Санкт-Петербурга до Хельсинки и от Санкт-Петербурга до Таллина	региональные законы	АНО «ДРТС СПб ЛО», ФКУ «Севзапуправтодор», КРТИ, КДХ, КТ, УТ,	2017-2018
7. Цель 6 «Формирование инновационного кластера разработки нового поколения транспортных средств и технологий, эффективных методов строительства, содержания и ремонта объектов транспортной инфраструктуры на основе использования научно-производственного и образовательного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области»				
	7.1. Морской транспорт			
7.1.1.	Создание научно-исследовательских и внедренческих центров на базе Государственного университета морского и речного флота им. Адмирала С.О. Макарова	государственная программа	КНВШ, КТ, ГУМРФ им. С.О. Макарова	2017-2018

№ пп	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
7.1.2.	Проведение мониторинга потребностей в подготовке и повышении квалификации кадров для морского транспорта и портовой деятельности, разработка учебно-методических модулей образовательных программ с учетом передового российского и зарубежного опыта и разработок в сфере развития морского транспорта и морских портов, создание центра оценки компетенции выпускников с участием работодателей	план мероприятий (дорожная карта)	КНВШ, КТ, УТ, КТЗ, КТЗ ЛО	2017-2020
7.2. Внутренний водный транспорт				
7.2.1	Проведение мониторинга потребностей в подготовке и повышении квалификации кадров для внутреннего водного транспорта и портовой деятельности, разработка учебно-методических модулей образовательных программ с учетом передового российского и зарубежного опыта и разработок в сфере развития речного транспорта и речных портов, создание центра оценки компетенции выпускников с участием работодателей	план мероприятий (дорожная карта)	КНВШ, КТ, УТ, КТЗ, КТЗ ЛО	2017-2020
7.3. Железнодорожный транспорт				
7.3.1.	Создание научно-исследовательских и внедренческих центров на базе Санкт-Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I	государственная программа	КНВШ, КТ, ПГУПС	2017-2018
7.3.2.	Проведение мониторинга потребностей в подготовке и повышении квалификации кадров для железнодорожного транспорта, разработка учебно-методических модулей образовательных программ с учетом передового российского и зарубежного опыта и разработок в сфере развития железнодорожного транспорта, создание центра оценки компетенции выпускников с участием работодателей	план мероприятий (дорожная карта)	КНВШ, КТ, УТ, КТЗ, КТЗ ЛО, ОЖД	2017-2020
7.4. Воздушный транспорт				
7.4.1.	Создание научно-исследовательских и внедренческих центров на базе Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации	государственная программа	КНВШ, СЗМТУ Росавиации, СПбГУГА	2017-2018

№ пп	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
7.4.2.	Проведение мониторинга потребностей в подготовке и повышении квалификации кадров для гражданской авиации, разработка учебно-методических модулей образовательных программ с учетом передового российского и зарубежного опыта и разработок в сфере развития воздушного транспорта, создание центра оценки компетенции выпускников с участием работодателей, разработка программы по созданию авиационно-учебных центров для подготовки авиационного персонала	план мероприятий (дорожная карта)	КНВШ, КТ, УТ, КТЗ, КТЗ ЛО, СПбГУГА	2017
	7.5. Автомобильный транспорт			
7.5.1.	Создание научно-исследовательских и внедренческих центров на базе Санкт-Петербургских университетов, осуществляющих подготовку специалистов в области автотранспорта	государственная программа	КНВШ, КРТИ, СПбГАСУ	2017-2018
7.5.2.	Проведение мониторинга потребностей в подготовке и повышении квалификации кадров для автомобильного транспорта, разработка учебно-методических модулей образовательных программ с учетом передового российского и зарубежного опыта и разработок в сфере развития автомобильного транспорта, создание центра оценки компетенции выпускников с участием работодателей	план мероприятий (дорожная карта)	КНВШ, КТ, УТ, КТЗ, КТЗ ЛО	2017-2020
	7.6. Городской и пригородный пассажирский транспорт			
7.6.1.	Создание научно-исследовательских и внедренческих центров в сфере развития городского и пригородного пассажирского транспорта на базе ВУЗов Санкт-Петербурга	государственная программа	КНВШ, КТ, СПбГАСУ	2017-2018
7.6.2.	Проведение мониторинга потребностей в подготовке и повышении квалификации кадров для городского и пригородного пассажирского транспорта, разработка учебно-методических модулей образовательных программ с учетом передового российского и зарубежного опыта и разработок в сфере развития городского и пригородного пассажирского транспорта, создание центра оценки компетенции выпускников с участием работодателей	план мероприятий (дорожная карта)	КНВШ, КТ, УТ, КТЗ, КТЗ ЛО	2017-2020
	7.7. Автомобильные дороги			

№ пп	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
7.7.1.	Проведение мониторинга потребностей в подготовке и повышении квалификации кадров в сфере дорожного хозяйства, разработка учебно-методических модулей образовательных программ с учетом передового российского и зарубежного опыта и разработок в сфере развития дорожного хозяйства, создание центра оценки компетенции выпускников с участием работодателей	план мероприятий (дорожная карта)	КРТИ, КДХ, КТЗ, КТЗ ЛО	2017-2020
	7.8. Системы управления, информирования и мониторинга транспортных потоков			
7.8.1.	Повышение квалификации и переподготовка специалистов подразделений Администрации Санкт-Петербурга и подведомственных учреждений и предприятий, занимающихся вопросами ИТС	ведомственный нормативный акт	КТ, КРТИ, КНВШ	2017-2020
7.8.2.	Повышение квалификации и переподготовка специалистов компаний, осуществляющих проектирование, строительство и эксплуатацию ИТС	ведомственный нормативный акт	КТ, КРТИ, КНВШ	2017-2020
	7.9. Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание			
7.9.1.	Открытие в ВУЗах отдельного направления обучения бакалавров и магистров «Логистика и управление цепями поставок» с целью подготовки специалистов в области интегрированной логистики и управления цепями поставок, соответствующих международным стандартам	ведомственный нормативный акт	КНВШ, Минобрнауки России	2017-2019
7.9.2.	Проведение мониторинга потребностей в подготовке и повышении квалификации кадров в сфере терминально-складской инфраструктуры и логистического обслуживания, разработка и внедрение систем профессиональной подготовки и повышения квалификации персонала предприятий и организаций в области логистики и управления цепями поставок, создание центра оценки компетенции выпускников с участием работодателей	план мероприятий (дорожная карта)	КНВШ, КТ, УТ, КТЗ, КТЗ ЛО	2017-2020

Принятые сокращения:

АВТ – Санкт-Петербургское государственное казенное учреждение «Агентство внешнего транспорта»

ГГМТ – ООО «Газпром газомоторное топливо»;

ГУМРФ им. С.О. Макарова – Государственный университет морского и речного флота им. Адмирала С.О. Макарова;

КБ – Комитет по благоустройству Санкт-Петербурга;

КГА – Комитет по градостроительству и архитектуре;

КГА ЛО – Комитет по архитектуре и градостроительству Ленинградской области;

КГЭН – Комитет государственного экологического надзора Ленинградской области;
КДХ – Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области;
КВЗПБ – Комитет по вопросам законности, правопорядка и безопасности;
КИ – Комитет по инвестициям Санкт-Петербурга;
КИО – Комитет имущественных отношений Санкт-Петербурга;
КНВШ – Комитет по науке и высшей школе Санкт-Петербурга;
КПБ – Комитет правопорядка и безопасности Ленинградской области;
КПП ООС и ОБЭБ – Комитет по природопользованию, охране окружающей среды и обеспечению экологической безопасности Санкт-Петербурга;
КРТ – Комитет по развитию туризма Санкт-Петербурга;
КРТИ – Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга;
КС – Комитет по строительству Санкт-Петербурга;
КТ – Комитет по транспорту Санкт-Петербурга;
КТЗ – Комитет по труду и занятости населения Санкт-Петербурга;
КТЗ ЛО – Комитет по труду и занятости населения Ленинградской области;
КЭРиИД – Комитет экономического развития и инвестиционной деятельности Ленинградской области;
КЭПиСП – Комитет по экономической политике и стратегическому планированию Санкт-Петербурга;
Росимущество – Федеральное агентство по управлению федеральным имуществом;
СЗМТУ Росавиации – Северо-Западное межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта;
РСУДС – Региональная служба управления движением судов Северо-Западного бассейнового филиала;
СПбГАСУ – Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет;
СПбГУГА – Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации;
АНО «ДРТС СПб ЛО» – автономная некоммерческая организация «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»;
АО «ГТП» – акционерное общество «Грузовой терминал Пулково»;
КАД – кольцевая автомобильная дорога вокруг Санкт-Петербурга;
ОАО «АП» – открытое акционерное общество «Аэропорт «Пулково»;
ОАО «ПП СПб МФ» – открытое акционерное общество «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской Фасад»;
ОАО «СЗППК» – открытое акционерное общество «Северо-Западная пригородная пассажирская компания»;
ОЖД – Октябрьская железная дорога – филиал ОАО «Российские железные дороги»;
ООО «ВВСС» – общество с ограниченной ответственностью «Воздушные Ворота Северной Столицы»;
ФТС – Федеральная таможенная служба России;
УТ – Управление Ленинградской области по транспорту.

**Стратегия развития транспортной системы
Санкт-Петербурга и Ленинградской области
на период до 2030 года**

Том 3. Табличные и картографические материалы

Разработчик: ООО «Транспортная интеграция»

**Санкт-Петербург
2016**

Оглавление

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ.....	3
ПРИЛОЖЕНИЕ 2. МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ И МОРСКИЕ ПОРТЫ.....	23
ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ	42
ПРИЛОЖЕНИЕ 4. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ	47
ПРИЛОЖЕНИЕ 5. ТРУБОПРОВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ	53
ПРИЛОЖЕНИЕ 6. ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ	58
ПРИЛОЖЕНИЕ 7. АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ	62
ПРИЛОЖЕНИЕ 8. ГОРОДСКОЙ И ПРИГОРОДНЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ.....	74
ПРИЛОЖЕНИЕ 9. АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ.....	92
ПРИЛОЖЕНИЕ 10. СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ, ИНФОРМИРОВАНИЯ И МОНИТОРИНГА ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ	98
ПРИЛОЖЕНИЕ 11. ТЕРМИНАЛЬНО-СКЛАДСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И ЛОГИСТИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ.....	100

Приложение 1. Показатели развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Таблица П-1.1.

Доля различных видов транспорта, работающих на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в обеспечении перевозки и перевалки международных грузов России в 2015 г.

Вид транспорта	Объем перевозок (перевалки) международных грузов на различных видах транспорта, работающих на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в 2015 г., млн тонн	Доля от общего объема перевозок (перевалки) международных грузов в России в 2015 г., %
Объем перевалки грузов в морских портах, всего, в том числе:	214,3	34,5
- объем перевалки контейнерных грузов в морских портах	20,7	51,6
Объем перевозок международных грузов на железнодорожном транспорте через пограничные переходы	13,9	4,8
Объем перевозок международных грузов на автомобильном транспорте через пограничные переходы	4,5	19,3
ВСЕГО	232,7	25,0

Источник: данные Минтранса России, ОАО «РЖД», СЗТУ, ЗАО «Морцентр ТЭК»

Таблица П-1.2.

Динамика поступления налогов и сборов в бюджетную систему Российской Федерации от транспортных предприятий, зарегистрированных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, за период 2011-2015 гг., тыс. руб.

Показатели	2011	2012	2013	2014	2015
Поступление налогов и сборов в бюджетную систему Российской Федерации от транспортных предприятий, зарегистрированных на территории Санкт-Петербурга, всего, в том числе:	25 294 156	17 498 044	25 208 280	37 226 860	36 901 000
<i>в федеральный бюджет</i>	21 109 122	12 765 014	19 829 436	31 798 597	31 049 256
<i>в региональный бюджет</i>	3 378 821	3 810 330	4 383 412	4 407 512	4 705 669
<i>в местный бюджет</i>	123 521	157 921	191 071	182 390	191 026
<i>налоги со специальным налоговым режимом</i>	682 692	764 779	804 361	838 361	955 049

Показатели	2011	2012	2013	2014	2015
Поступление налогов и сборов в бюджетную систему Российской Федерации от транспортных предприятий, зарегистрированных на территории Ленинградской области, всего, в том числе:	7 051 914	5 234 477	9 742 683	8 197 325	11 621 104
<i>в федеральный бюджет</i>	5 631 888	3 688 067	7 827 124	5 791 452	8 138 741
<i>в региональный бюджет</i>	1 222 096	1 305 901	1 670 758	2 153 991	3 204 221
<i>в местный бюджет</i>	58 385	75 364	84 723	95 574	109 257
<i>налоги со специальным налоговым режимом</i>	139 545	165 145	160 078	156 308	168 885
Поступление налогов и сборов в бюджетную систему Российской Федерации от транспортных предприятий, зарегистрированных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, всего, в том числе:	32 346 070	22 732 521	34 950 963	45 424 185	48 522 104
<i>в федеральный бюджет</i>	26 741 010	16 453 081	27 656 560	37 590 049	39 187 997
<i>в региональный бюджет</i>	4 600 917	5 116 231	6 054 170	6 561 503	7 909 890
<i>в местный бюджет</i>	181 906	233 285	275 794	277 964	300 283
<i>налоги со специальным налоговым режимом</i>	822 237	929 924	964 439	994 669	1 123 934

Источник: ФНС России

Таблица П-1.3

Внешнеторговый оборот Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2014-2015 гг., млрд долларов США, млн тонн / %

Показатели	2014 г.		2015 г.		2015 г. к 2014 г.	
	млрд долларов США	млн тонн	млрд долларов США	млн тонн	%	%
Санкт-Петербург						
Внешнеторговый оборот, всего, в том числе:	50,14	42,63	33,13	37,5	66,1	88
Экспорт	20,32	31,75	13,84	30,32	68,1	95
Импорт	29,83	10,88	19,29	7,18	64,7	66
Сальдо	-9,51		-5,45			
Ленинградская область						
Внешнеторговый оборот, всего, в том числе:	19,74	26,45	12,84	24,03	65	91
Экспорт	15,51	23,98	9,8	22,63	63	94
Импорт	4,23	2,47	3,04	1,4	72	56
Сальдо	11,28		6,75			

Таблица П-1.4.

Динамика объемов перевозок грузов и пассажиров в Санкт-Петербурге и Ленинградской области в 2010-2015 гг.

Показатели	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2015 г. к 2010 г., %
Объем перевозок грузов - всего, млн тонн, в том числе:	259,3	274,8	276,9	287,9	277,5	107
Железнодорожный транспорт - всего, в том числе:	159,7	171,3	176	185,6	183	114,6
- Санкт-Петербург	52,6	52,2	50,1	51,9	51,8	98,5
- Ленинградская область	107,1	119,1	125,9	133,7	131,2	122,5
Автомобильный транспорт - всего, в том числе:	88,9	93,9	91,5	95,4	89,2	100,3
- Санкт-Петербург	55,5	58	55,9	54,4	51,1	92
- Ленинградская область	33,4	35,9	35,6	41	38,1	114,1
Внутренний водный транспорт	10,7	9,6	9,4	6,9	5,3	49,5
Воздушный транспорт	0,029	0,031	0,031	0,03	0,027	93,1
Объем перевалки грузов в морских портах - всего, млн тонн, в том числе:	172,3	194,5	201,7	210	218,1	126,6
- на территории Санкт-Петербурга	60	57,8	57,6	61,2	51,5	85,8
- на территории Ленинградской области	112,3	136,7	144,1	148,8	166,6	148,4
Объем перевозок пассажиров транспортом общего пользования - всего, млн. человек, в том числе:	1914,2	1943,2	1943,9	1949,2	1934,3	101,1
Железнодорожный транспорт – всего, в том числе:	84,2	86,5	83,8	82,1	81,8	97,1
- Санкт-Петербург	58,5	59,6	57,9	55,9	55,7	95,2
- Ленинградская область	25,7	26,9	25,9	26,2	26,1	101,6
Автобусный транспорт – всего, в том числе:	718,3	747,2	757	759,3	774,3	107,8
- Санкт-Петербург	642,3	670,2	681	677	706,5	110
- Ленинградская область	76	77	76	82,3	67,8	89,2
Воздушный транспорт	9,6	11,2	12,9	14,3	13,5	140,6
Внутренний водный транспорт	2,6	2,5	2,5	2,5	2,2	84,6
- на территории Санкт-Петербурга	2,3	2,3	2,3	2,3	2,1	91,3
- на территории нескольких субъектов	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	66,7

Показатели	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2015 г. к 2010 г., %
РФ (многодневные туристские поездки)						
Морской транспорт	0,5	0,4	0,5	0,8	0,8	160
Наземный городской электрический транспорт Санкт-Петербурга (трамвай и троллейбус)	331	330,7	328,6	327,1	319,9	96,6
Метрополитен Санкт-Петербурга	768	764,7	758,6	763,1	741,8	96,6

Источник: данные Росстата, Минтранса России, ОАО «РЖД», СЗТУ, ЗАО «Морцентр ТЭК», Комитета по транспорту Санкт-Петербурга

Таблица П-1.5.

Распределение объемов доставки и вывоза международных грузов, проходящих через морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области, между различными видами транспорта в 2015 г.

Вид транспорта	Объем перевозок международных грузов в порты и из портов, млн тонн			Доля различных видов транспорта в общем объеме перевозок портовых грузов, %		
	всего	экспорт	импорт	всего	экспорт	импорт
Всего,	214,3	199,7	14,6	100	100	100
в том числе:						
железнодорожный	96,1	94,1	2	44,8	47,1	13,7
внутренний водный	1	0,9	0,1	0,5	0,5	0,7
автомобильный	22,1	9,9	12,2	10,3	5	83,6
трубопроводный	93,2	93,2	0	43,5	46,7	0
морской	1,9	1,6	0,3	0,9	0,8	2,1

Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Таблица П-1.6.

Динамика экспорта и импорта транспортных услуг в Санкт-Петербурге и Ленинградской области за период 2011-2015 гг., млн долларов США

Показатели	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Экспорт транспортных услуг, всего, в том числе:	1115	1153,4	1292,8	2401,2	2130,6	1812
Санкт-Петербург	1007	994,5	1108,9	1967,8	1588,4	1275
Ленинградская область	108	158,9	183,9	433,4	542,2	537
Импорт транспортных услуг, всего, в том числе:	462,8	408,8	501,9	1005,1	949,4	642
Санкт-Петербург	392,2	390,5	498,6	967,6	926,5	626
Ленинградская область	70,6	18,3	3,3	37,5	22,9	16
Итого экспорт и импорт транспортных услуг, всего, в том числе:	1577,8	1562,2	1794,7	3406,3	3080	2454
Санкт-Петербург	1399,2	1385	1607,5	2935,4	2514,9	1901
Ленинградская область	178,6	177,2	187,2	470,9	565,1	553

Таблица П-1.7.

Основные показатели прогноза социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года, в % к предыдущему году

Показатели	Варианты*	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	Среднегодовые темпы роста, %		
						2016–2020 гг.	2021–2025 гг.	2026–2030 гг.

Валовой внут- ренний продукт	1	97,9	99,6	100,7	101,6	100,4	102,5	101,8
	2	99,8	100,8	101,8	102,2	101,8	103,7	103,1
	3	99,8	100,4	102,9	104,5	102,7	105,4	103,9
Промышленное производство	1	98,4	100,1	100,7	101,3	100,6	102,1	101,9
	2	100	101,1	101,7	102,1	101,6	102,8	102,5
	3	100	101,7	102,6	103,2	101,8	103,4	103,1
Сельское хо- зяйство	1	101,5	101,3	101,5	101,5	101,4	101,4	101,5
	2	101,5	102	102,4	102,6	102	101,8	101,8
	3	101,5	102,6	102,9	103	102,4	102,1	102
Инвестиции	1	90,6	98,3	100,6	102,7	99,3	104,4	102,9
	2	96,9	100,8	103	104,2	102,5	106,3	104,2
	3	96,9	103,8	105,3	107,1	104,8	106,9	103
Реальные рас- полагаемые доходы насе- ления	1	95	98,6	99,9	100,4	99,4	103,1	102,1
	2	97,2	100,7	101	101,1	100,8	103,6	103,4
	3	97,2	99,7	101	102,7	101,5	106,3	104,4
Экспорт	1	100,4	100	100,8	101,7	101,2	101,1	100,9
	2	100,8	100,8	101,6	101,7	101,7	103,3	103,5
	3	100,8	101,1	102,1	102,4	102	104,4	105,8
Импорт	1	82,6	101,1	102,2	103,6	98,5	102,5	102,2
	2	96,7	103,5	104,2	105,7	103	104,6	104,1
	3	96,7	103,3	104,5	108,2	104	104,9	103,6

*вариант 1 – консервативный

вариант 2 – базовый (умеренно-оптимистичный в долгосрочном прогнозе до 2030 года)

вариант 3 – целевой (форсированный (целевой) в долгосрочном прогнозе до 2030 года)

Источник: прогнозы Минэкономразвития России на 2017 год и плановый период 2018 и 2019 годов (06.05.2016) и долгосрочный прогноз до 2030 года (08.11.2013)¹

Таблица П-1.8.

Основные количественные параметры трех сценариев социально-экономического разви-
тия Санкт-Петербурга в 2030 г.*

Наименование показателя, единица измерения	Консервативный сценарий	Умеренно-оптимистичный сценарий	Инновационный сценарий
Среднегодовая числен- ность постоянного населе- ния, млн чел.	5,5	5,8	5,9
Доля занятого в экономике населения в общей чис- ленности постоянного населения, процентов	47,7	48,6	49,6
Увеличение ВРП в сравне- нии с 2012 г. (в сопостави- мых ценах), раз	1,8	2,2	2,6
Увеличение объема инве- стиций в основной капитал в сравнении с 2012 г. (в со- поставимых ценах), раз	1,9	2,6	3,5
Прямые иностранные инве- стиции, млрд долл. США	1,5	3,9	5,4

Источник: «Стратегия экономического и социального развития Санкт-Петербурга на период
до 2030 года», утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга № 355 от
13.05.2014

Таблица П-1.9.

Основные показатели социально-экономического развития Ленинградской области
до 2030 г.

Показатель	2015 г.	Темпы роста в 2015-2030 гг., %	
		Вариант 1	Вариант 2
Численность населения (на конец года) (тыс. чел)	1775,5	103,4 (1835,9 тыс. чел.)	105 (1864,3 тыс. чел.)
Индекс физического объема валового регионального продукта, в % к предыдущему году	99,3	149,4	183,1
Индекс промышленного производства, в % к предыдущему году	99,1	140,4	176
Индекс производства продукции сельского хозяйства, в % к предыдущему году	101,8	148	181,7
Инвестиции в основной капитал (млрд. руб.)	199,7	145,2 (290,0 млрд. руб.)	154,4 (308,3 млрд. руб.)
Оборот розничной торговли (млрд. руб.)	311,3	161,1 (501,5 млрд. руб.)	187,5 (583,7 млрд. руб.)
Реальные денежные доходы населения, в % к предыдущему году	108,8	157,6	186,4
Реальная заработная плата, в % к предыдущему году	91,6	171,7	в 2 раза

Источник: Петростат, «Прогноз социально-экономического развития Ленинградской области на период до 2030 года», утвержденный Постановлением Правительства Ленинградской области № 360 от 18.11.2015 г

Таблица П-1.10.

Прогноз объемов экспорта и импорта предприятий г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 г., млн тонн

Показатель	2015 г.	Консервативный вариант		Инновационный вариант	
		2020 г.	2030 г.	2020 г.	2030 г.
Санкт-Петербург					
Экспорт	30,3	32,2	43,6	33,5	55
Импорт	7,2	6,6	8,4	8,8	13,3
Итого	37,5	38,8	52	42,3	68,3
Ленинградская область					
Экспорт	22,6	24	32,6	25	41
Импорт	1,4	1,3	1,6	1,7	2,6
Итого	24	25,3	34,2	26,7	43,6
По двум субъектам					
Экспорт	52,9	56,2	76,2	58,5	96
Импорт	8,6	7,9	10	10,5	15,9
Итого	61,5	64,1	86,2	69	111,9

Источник: прогноз ООО «Транспортная интеграция»

Таблица П-1.11.

Прогноз объемов перевозки и перевалки международных грузов Российской Федерации, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, на период до 2030 г., млн тонн

Пункты пропуска	2015 г.			2020 г.			2030 г.		
	Импорт	Экспорт	Итого	Импорт	Экспорт	Итого	Импорт	Экспорт	Итого
Консервативный вариант									
Морские порты	14,8	199,5	214,3	35,9	218,1	254	55,6	265,1	320,7
Автомобильные пункты пропуска	2,6	1,9	4,5	2,6	2,4	5	3,7	4	7,7
Железнодорожные пункты пропуска	0,6	13,3	13,9	0,7	14,4	15,1	0,8	20,1	20,9
Итого	18	214,7	232,7	39,2	234,9	274,1	60,1	289,2	349,3

Инновационный вариант									
Морские порты	14,8	199,5	214,3	37,3	234,2	271,5	68,1	295	363,1
Автомобильные пункты пропуска	2,6	1,9	4,5	3,1	2,5	5,6	4,6	4,9	9,5
Железнодорожные пункты пропуска	0,6	13,3	13,9	0,9	14,6	15,5	1,2	23,9	25,1
Итого	18	214,7	232,7	41,3	251,3	292,6	73,9	323,8	397,7

Источник: прогноз ООО «Транспортная интеграция»

Таблица П-1.12.

Прогноз объемов межрегионального обмена г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 г.

Показатель	2015 г. (оценка)	2020 г.		2030 г.	
		Консервативный вариант	Инновационный вариант	Консервативный вариант	Инновационный вариант
Санкт-Петербург					
Ввоз	51,6	52,7	59	65,2	92,7
в том числе:					
из Ленинградской области	38,4	41,6	43	55,5	66,7
Вывоз	2,2	2,4	2,7	3,7	5,1
в том числе:					
в Ленинградскую область	0,3	0,3	0,4	0,5	0,8
Всего межрегиональный обмен	53,8	55,1	61,7	68,9	97,8
в том числе:					
обмен с Ленинградской областью	38,7	41,9	43,4	56	67,5
Ленинградская область					
Ввоз	14,9	15,2	17	18,8	26,7
в том числе:					
из Санкт-Петербурга	0,3	0,3	0,4	0,5	0,8
Вывоз	47,2	51,1	52,9	68,1	82
в том числе:					
в Санкт-Петербург	38,4	41,6	43	55,5	66,7
Всего межрегиональный обмен	62,1	66,3	69,9	86,9	108,7
в том числе:					
обмен с Санкт-Петербургом	38,7	41,9	43,4	56	67,5

Источник: прогноз ООО «Транспортная интеграция»

Таблица П-1.13.

Прогнозные показатели, определяющие объемы перевозок международных и внутрироссийских грузов по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2030 г., млн тонн

Показатель	2015 г. (отчет)	2030 г.	
		Консервативный вариант	Инновационный вариант
Объем производства			
Санкт-Петербург	10,9	16,3	19,7
Ленинградская область	110,9	156,1	191,9
Объем экспорта			

Санкт-Петербург	30,3	43,6	55
Ленинградская область	22,6	32,6	41
Объём импорта			
Санкт-Петербург	7,2	8,4	13,3
Ленинградская область	1,4	1,6	2,6
Объём экспортных грузов, следующих через морские порты и сухопутные погранпереходы			
Санкт-Петербург	214,7	289,2	232,8
Ленинградская область			
Объём импортных грузов, следующих через морские порты и сухопутные погранпереходы			
Санкт-Петербург	18	60,1	73,9
Ленинградская область			
Объём межрегионального обмена			
Санкт-Петербург	53,8	68,9	97,8
<i>в т. ч. обмен с Ленинградской областью</i>	38,7	56	67,5
Ленинградская область	62,1	86,9	108,7
<i>в т. ч. обмен с г. Санкт-Петербургом</i>	38,7	56	67,5

Источник: прогноз ООО «Транспортная интеграция»

Таблица П-1.14.

Прогноз объемов перевозок грузов и пассажиров в Санкт-Петербурге и Ленинградской области на период до 2030 года (консервативный вариант)

Показатели	2015 год	2020 год	2025 год	2030 год	2030 г. к 2015 г., %
Объём перевозок грузов - всего, млн тонн, в том числе:	277,5	338,5	396,7	433,5	156,2
- Санкт-Петербург	102,9	118,6	134,6	143	139,0
- Ленинградская область	169,3	204,9	246,1	273,4	161,5
в том числе по видам транспорта:					
железнодорожный общего пользования, всего, в том числе:	183,0	225,0	267,3	291,1	159,1
- Санкт-Петербург	51,8	65,0	75,4	79,2	152,9
- Ленинградская область	131,2	160,0	191,9	211,9	161,5
автомобильный, всего, в том числе:	89,2	98,5	113,4	125,3	140,5
- Санкт-Петербург	51,1	53,6	59,2	63,8	124,9
- Ленинградская область	38,1	44,9	54,2	61,5	161,4
воздушный	0,027	0,03	0,04	0,06	в 2,2 р.
внутренний водный	5,3	15	16	17	в 3,2 р.
Объём перевалки грузов в морских портах, всего, в том числе:	218,1	260,8	292,9	329,3	151,0
- на территории Санкт-Петербурга	51,5	69,0	73,4	78,0	151,5
- на территории Ленинградской области	166,6	191,8	219,5	251,3	150,8
Объёмы перевалки контейнерных грузов в морских портах, млн т, всего, в том числе:	20,6	35,0	56,8	73,1	в 3,5 р.
- на территории Санкт-Петербурга	19,8	30,4	45,2	50,6	в 2,6 р.
- на территории Ленинградской области	0,8	4,6	11,6	22,5	в 28,1 р.
Объём перевозок пассажиров	1934,7	2068,9	2130,0	2194,9	113,5

Показатели	2015 год	2020 год	2025 год	2030 год	2030 г. к 2015 г., %
транспортом общего пользования - всего, млн человек, в том числе:					
- Санкт-Петербург	1840,2	1971,3	2027	2086,9	113,4
- Ленинградская область	94,5	97,6	103,0	108,0	114,3
в том числе по видам транспорта:					
железнодорожный	82,1	84,3	91,3	100,2	122,1
- Санкт-Петербург	55,6	57,1	61,4	67,4	121,2
- в дальнем сообщении	8,0	8,1	9,5	12	150,0
- в пригородном сообщении	47,6	49,0	51,9	55,4	116,4
- Ленинградская область	26,5	27,2	29,9	32,8	123,8
- в дальнем сообщении	0,1	0,2	0,3	0,5	в 5 р.
- в пригородном сообщении	26,4	27,0	29,6	32,3	122,3
автобусный	774,3	812,2	822,3	832,2	107,5
- Санкт-Петербург	706,5	741,8	749,2	757	107,1
- Ленинградская область	67,8	70,4	73,1	75,2	110,9
воздушный	13,5	19	24	29	в 2,1 р.
внутренний водный	2,3	3,1	3,4	3,8	в 1,7р.
морской	0,8	3,9	5,1	6,7	в 8,4 р.
наземный городской электрический	319,9	332,0	337,0	346,0	108,2
метрополитен	741,8	814,4	846,9	877,0	118,2

Источник: прогноз ООО «Транспортная интеграция»

Таблица П-1.15.

Прогноз объемов перевозок грузов и пассажиров в Санкт-Петербурге и Ленинградской области на период до 2030 года (инновационный вариант)

Показатели	2015 год	2020 год	2025 год	2030 год	2030 г. к 2015 г., %
Объем перевозок грузов - всего, млн тонн, в том числе:	277,5	370,5	461,1	548,8	197,8
- Санкт-Петербург	102,9	129,1	154,9	178,7	173,7
- Ленинградская область	169,3	226,3	289,1	350,0	в 2,1 р.
в том числе по видам транспорта:					
железнодорожный общего пользования, всего, в том числе:	183,0	246,3	311,5	374,3	в 2,0 р.
- Санкт-Петербург	51,8	67,1	80,5	93,3	180,1
- Ленинградская область	131,2	179,2	231,0	281,0	в 2,1 р.
автомобильный, всего, в том числе:	89,2	109,1	132,5	154,4	173,1
- Санкт-Петербург	51,1	62,0	74,4	85,4	167,1
- Ленинградская область	38,1	47,1	58,1	69,0	181,1
воздушный	0,027	0,06	0,08	0,1	в 3,7 р.
внутренний водный	5,3	15	17	20	в 3,8 р.
Объем перевалки грузов в морских портах, всего, в том числе:	218,1	278,8	322,2	372,8	170,9
- на территории Санкт-Петербурга	51,5	72,0	77,8	84,0	163,1
- на территории Ленинградской области	166,6	206,8	244,4	288,8	173,3
Объемы перевалки контей-	20,6	40,0	64,5	80,1	в 3,9 р.

Показатели	2015 год	2020 год	2025 год	2030 год	2030 г. к 2015 г., %
нерных грузов в морских портах, млн т, всего, в том числе:					
- на территории Санкт-Петербурга	19,8	34,0	48,3	55,1	в 2,8 р.
- на территории Ленинградской области	0,8	6,0	16,2	25,0	в 31,2 р.
Объем перевозок пассажиров транспортом общего пользования - всего, млн человек, в том числе:	1934,7	2139,1	2216,9	2322,3	120,4
- Санкт-Петербург	1840,2	2040,7	2108,4	2202,4	119,7
- Ленинградская область	94,5	98,4	108,5	119,9	126,9
в том числе по видам транспорта:					
железнодорожный	82,1	88,0	102,9	117,3	142,9
- Санкт-Петербург	55,6	60,0	69,6	78,7	141,6
- в дальнем сообщении	8,0	9,0	11,0	14,0	175,0
- в пригородном сообщении	47,6	51,0	58,6	64,7	135,9
- Ленинградская область	26,5	28,0	33,3	38,6	145,7
- в дальнем сообщении	0,1	0,3	0,5	0,7	в 7 раз
- в пригородном сообщении	26,4	27,7	32,8	37,9	143,6
автобусный	774,3	818,0	835,5	858,3	110,8
- Санкт-Петербург	706,5	747,6	760,3	777	110,0
- Ленинградская область	67,8	70,4	75,2	81,3	119,9
воздушный	13,5	19	28	33	в 2,4 р.
внутренний водный	2,3	3,2	3,7	4,3	в 1,9 р.
морской	0,8	3,9	6,2	9,0	в 11,3 р.
наземный городской электрический	319,9	332,0	353,0	372,0	116,3
метрополитен	741,8	875,0	887,6	928,4	125,2

Источник: прогноз ООО «Транспортная интеграция»

Таблица П-1.16.

Прогноз экспорта сырой нефти и природного газа Российской Федерации на период до 2030 года

Показатели	2015 г. отчет	2020 г. прогноз	2025 г. прогноз	2030 г. прогноз
Экспорт сырой нефти, млн тонн				
- базовый сценарий	244,5	239	266	266
- консервативный сценарий		252	257	248
Экспорт природного газа, млрд м ³				
- базовый сценарий	185,5	244	324	324
- консервативный сценарий		184	240	273

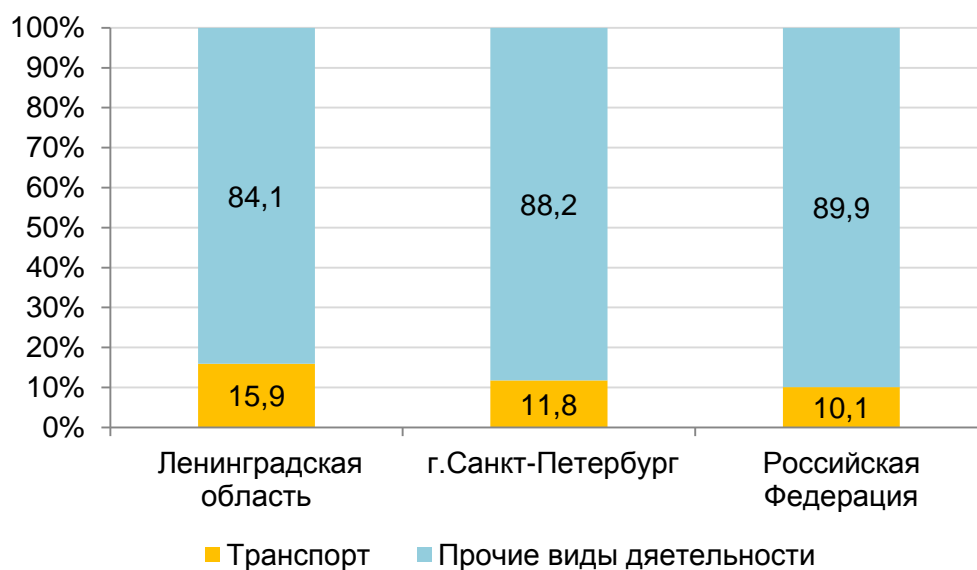
Источник: Энергетическая стратегия России на период до 2035 года



Рисунок П-1.1 – Транспортная система Санкт-Петербурга и Ленинградской области

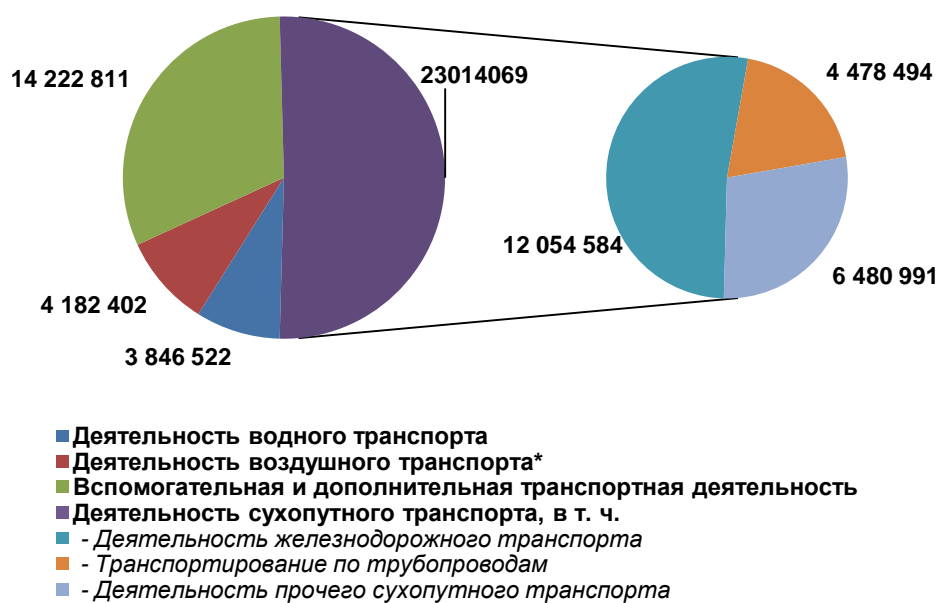


Рисунок П-1.2 – Схема прохождения международных транспортных коридоров по территории Российской Федерации



Источник: Петростат

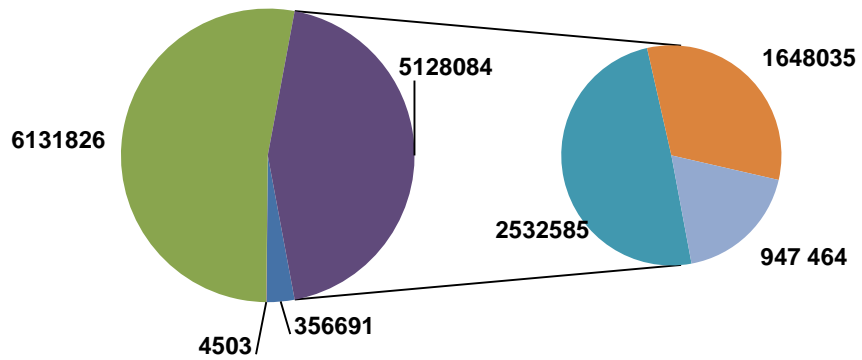
Рисунок П-1.3 – Доля транспорта в ВРП (ВВП) в 2014 г.



* указана сумма задолженности по налогам и сборам предприятий воздушного транспорта

Источник: ФНС России

Рисунок П-1.4 – Структура поступления налогов и сборов в бюджетную систему Российской Федерации от деятельности предприятий различных видов транспорта, зарегистрированных на территории Санкт-Петербурга, в 2015 г., тыс. руб.



- Деятельность водного транспорта
- Деятельность воздушного транспорта
- Вспомогательная и дополнительная транспортная деятельность
- Деятельность сухопутного транспорта, в т. ч.
- - Деятельность железнодорожного транспорта
- - Транспортирование по трубопроводам
- - Деятельность прочего сухопутного транспорта

Источник: ФНС России

Рисунок П-1.5 – Структура поступления налогов и сборов в бюджетную систему Российской Федерации от деятельности предприятий различных видов транспорта, зарегистрированных на территории Ленинградской области, в 2015 г., тыс. руб.

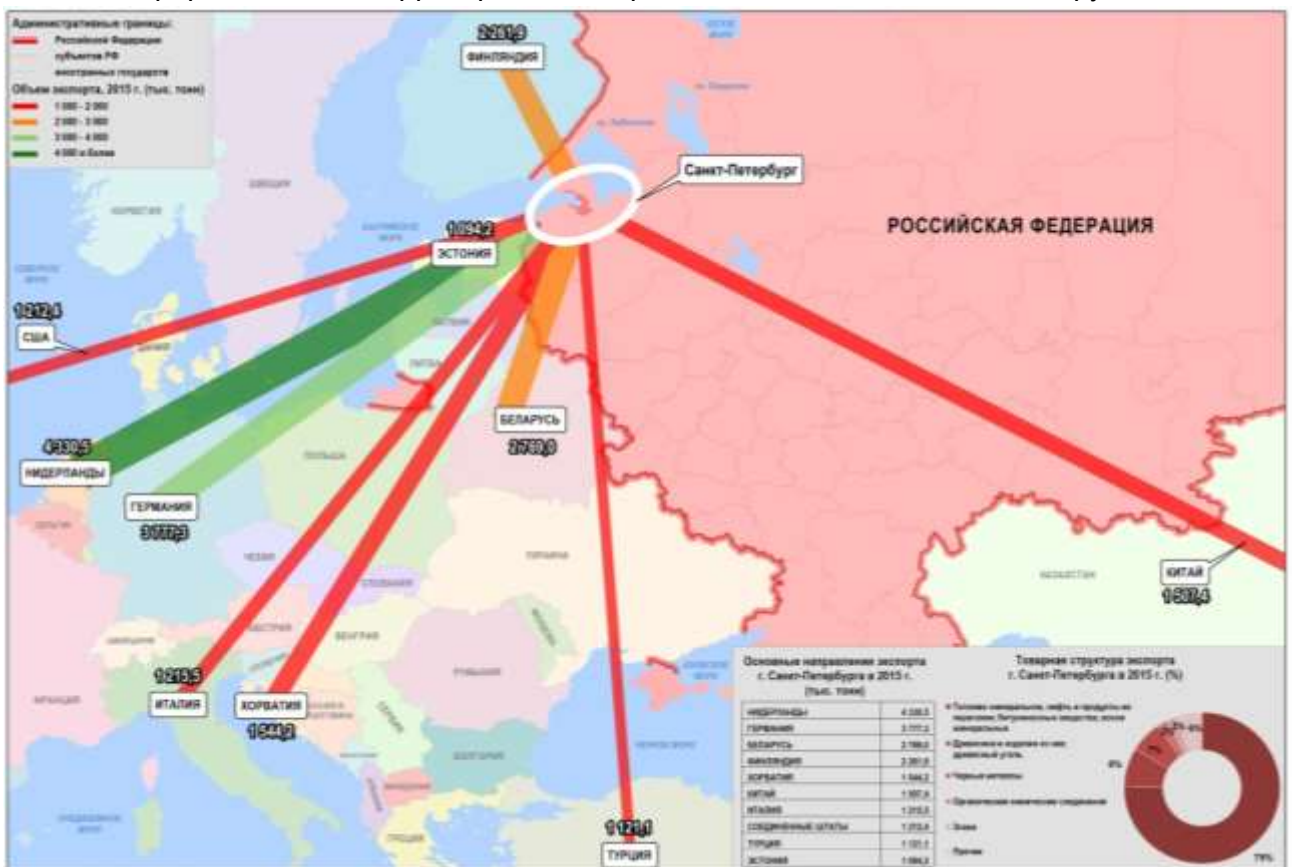


Рисунок П-1.6 – Основные направления экспорта Санкт-Петербурга в 2015 г., тыс. тонн

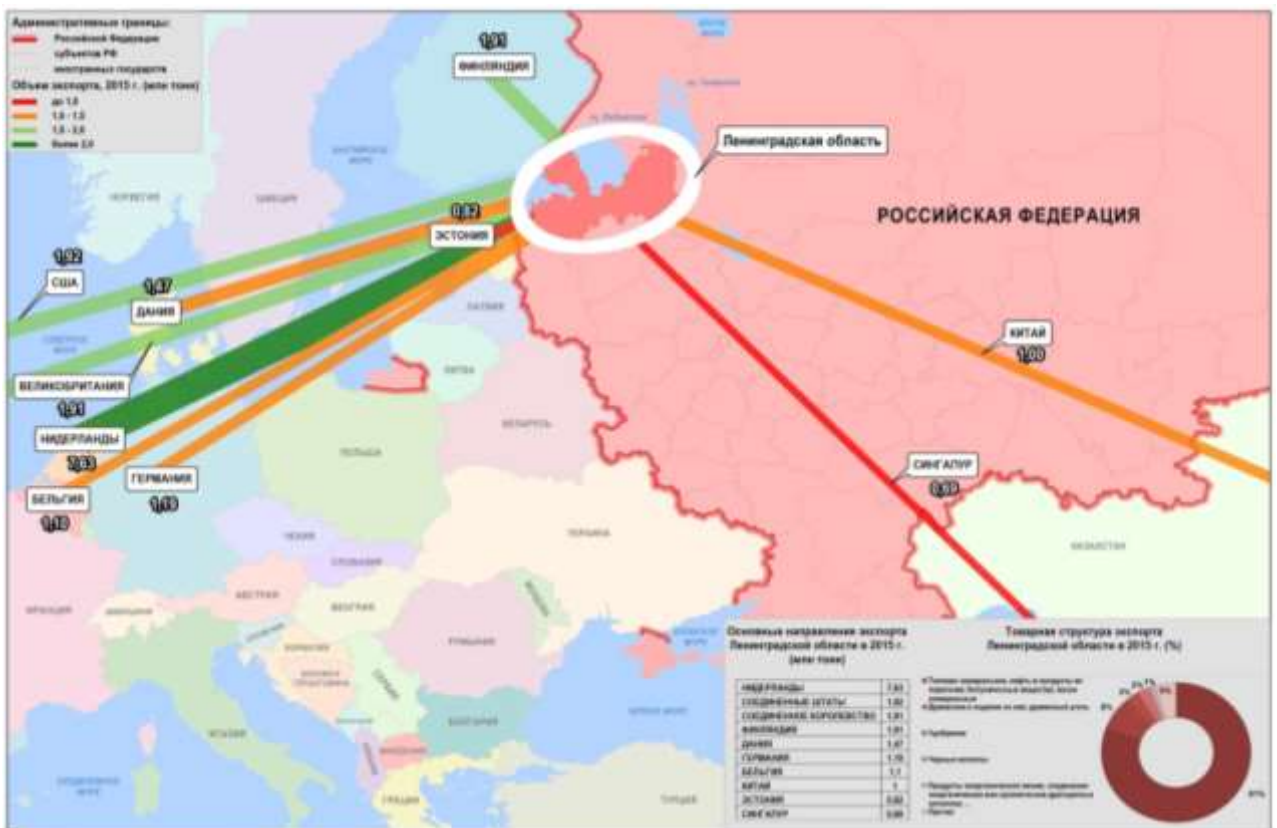


Рисунок П-1.7 – Основные направления экспорта Ленинградской области в 2015 г., тыс. тонн

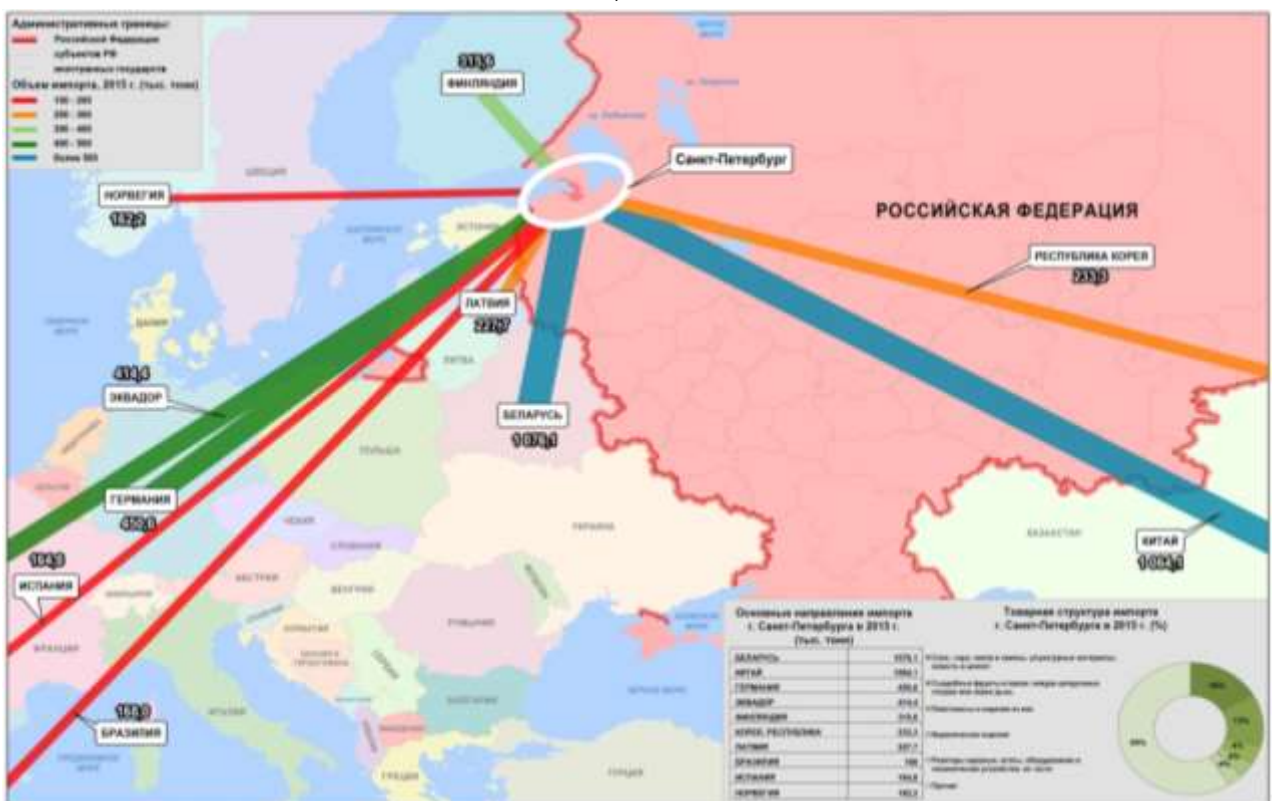


Рисунок П-1.8 – Основные направления импорта Санкт-Петербурга в 2015 г., тыс. тонн



Рисунок П-1.9 – Основные направления импорта Ленинградской области в 2015 г., тыс. тонн

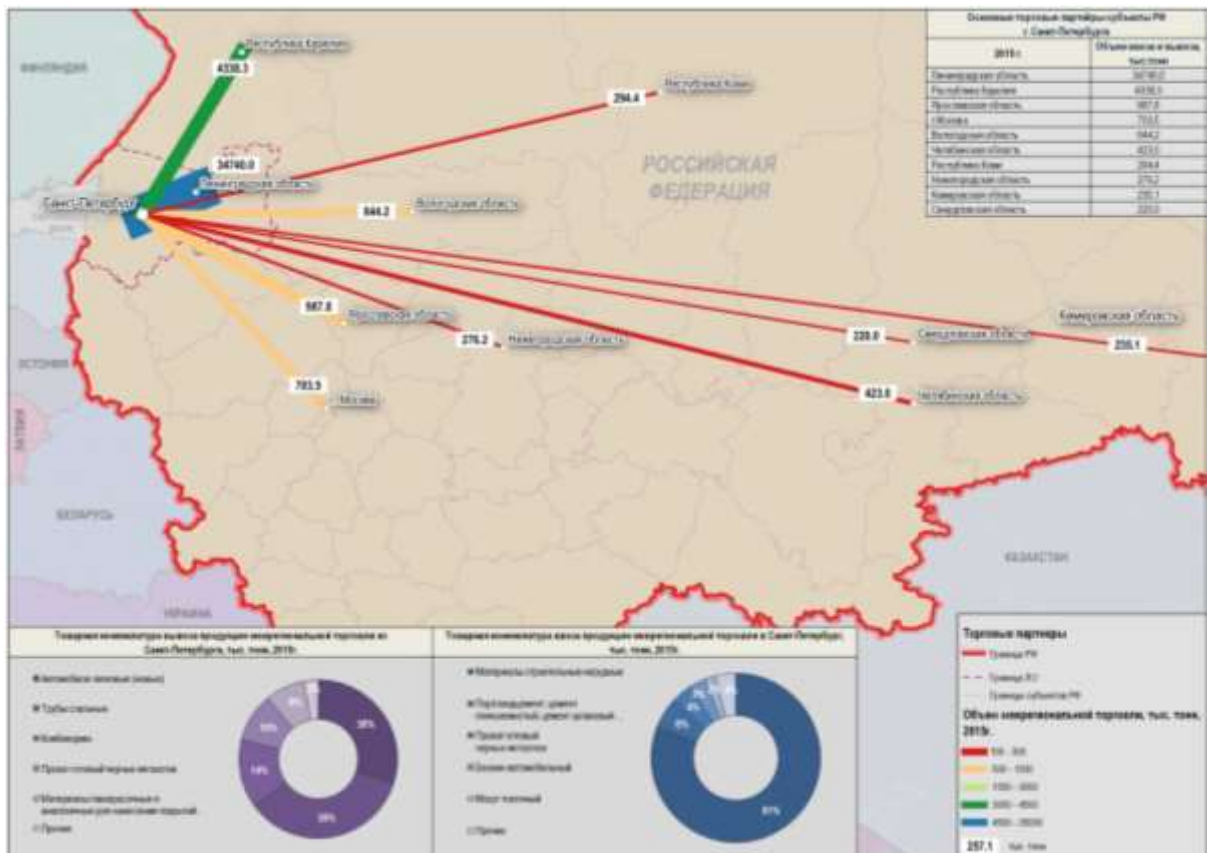


Рисунок П-1.10 – Основные торговые партнёры (субъекты РФ) Санкт-Петербурга, тыс. тонн, 2015 г.

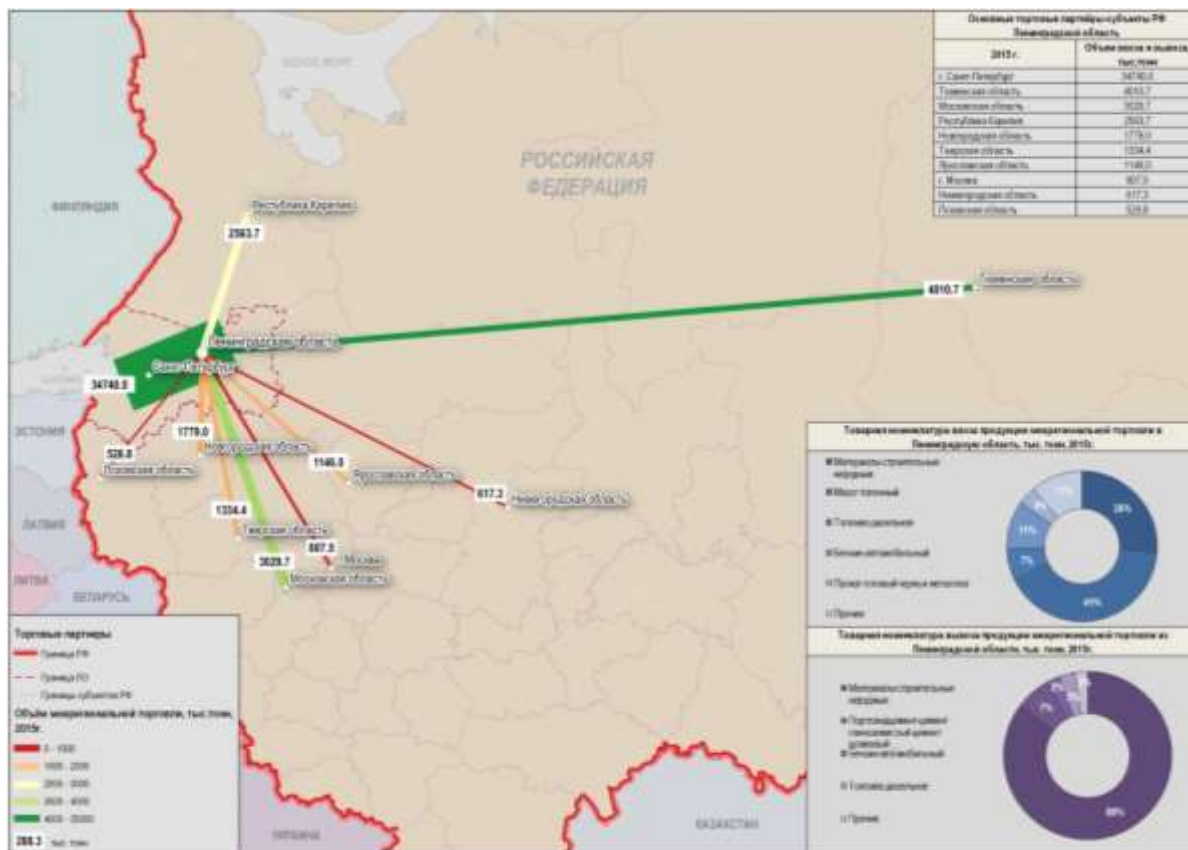


Рисунок П-1.11 – Основные торговые партнёры (субъекты РФ) Ленинградской области, тыс. тонн, 2015 г.

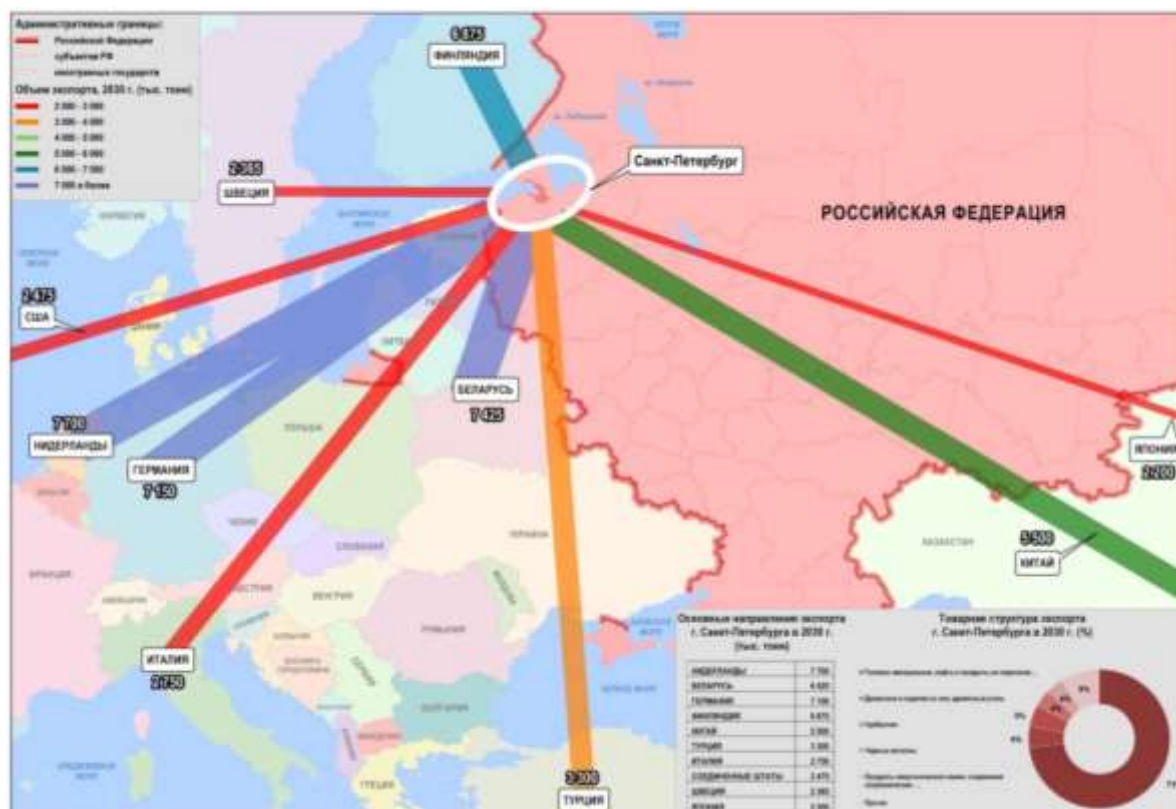


Рисунок П-1.12 – Основные направления и товарная структура экспортных грузопотоков Санкт-Петербурга в 2030 г.



Рисунок П-1.13 – Основные направления и товарная структура импортных грузопотоков Санкт-Петербурга в 2030 г.



Рисунок П-1.14 – Основные направления и товарная структура экспортных грузопотоков Ленинградской области в 2030 г.

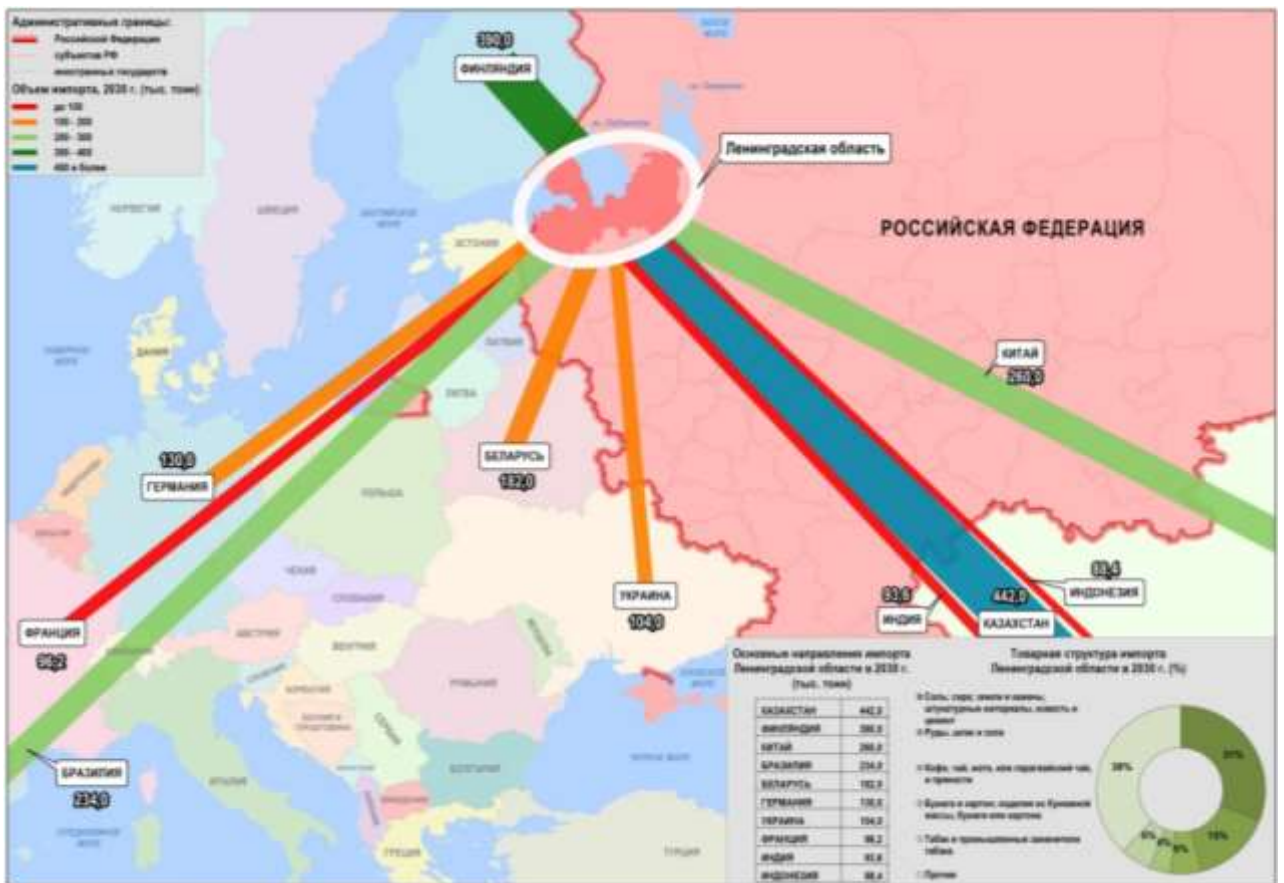


Рисунок П-1.15 – Основные направления и товарная структура импортных грузопотоков Ленинградской области в 2030 г.

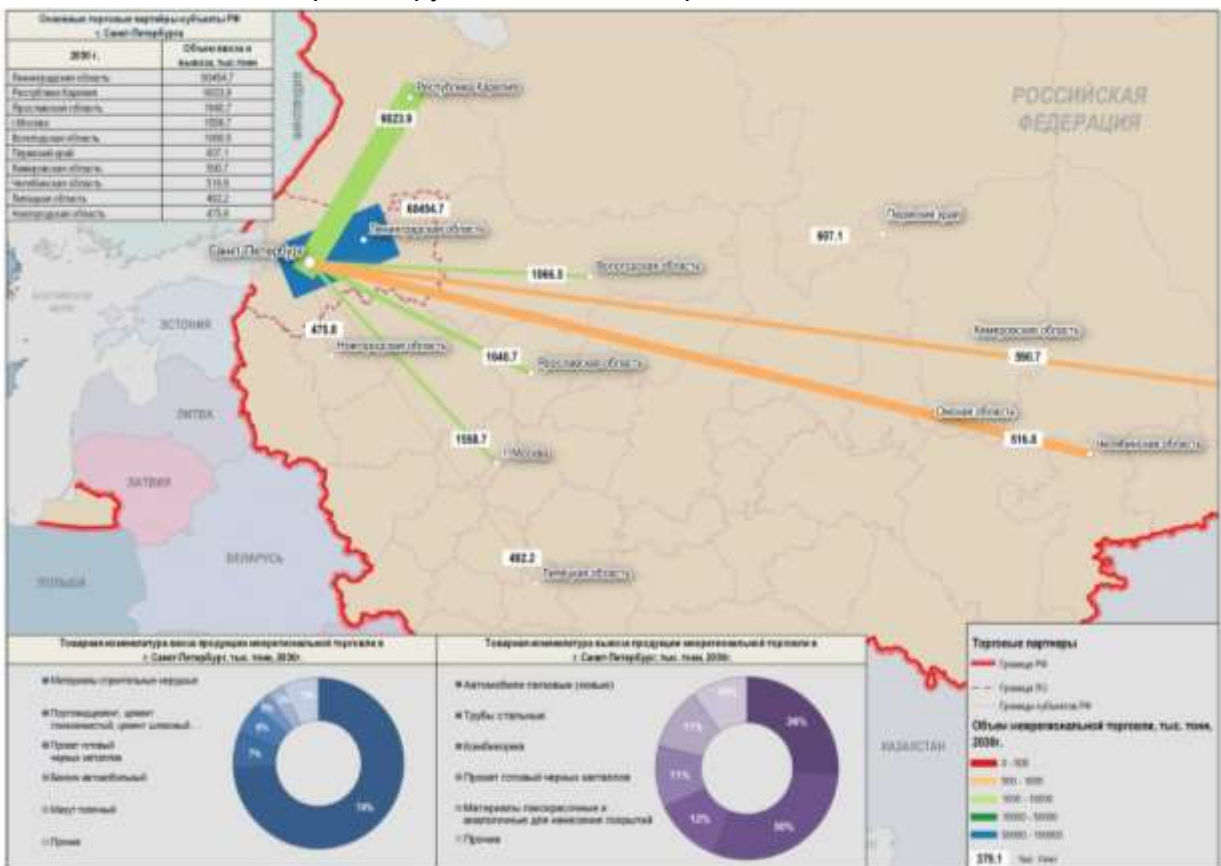


Рисунок П-1.16 – Основные направления и товарная структура межрегиональных грузопотоков Санкт-Петербурга в 2030 г.

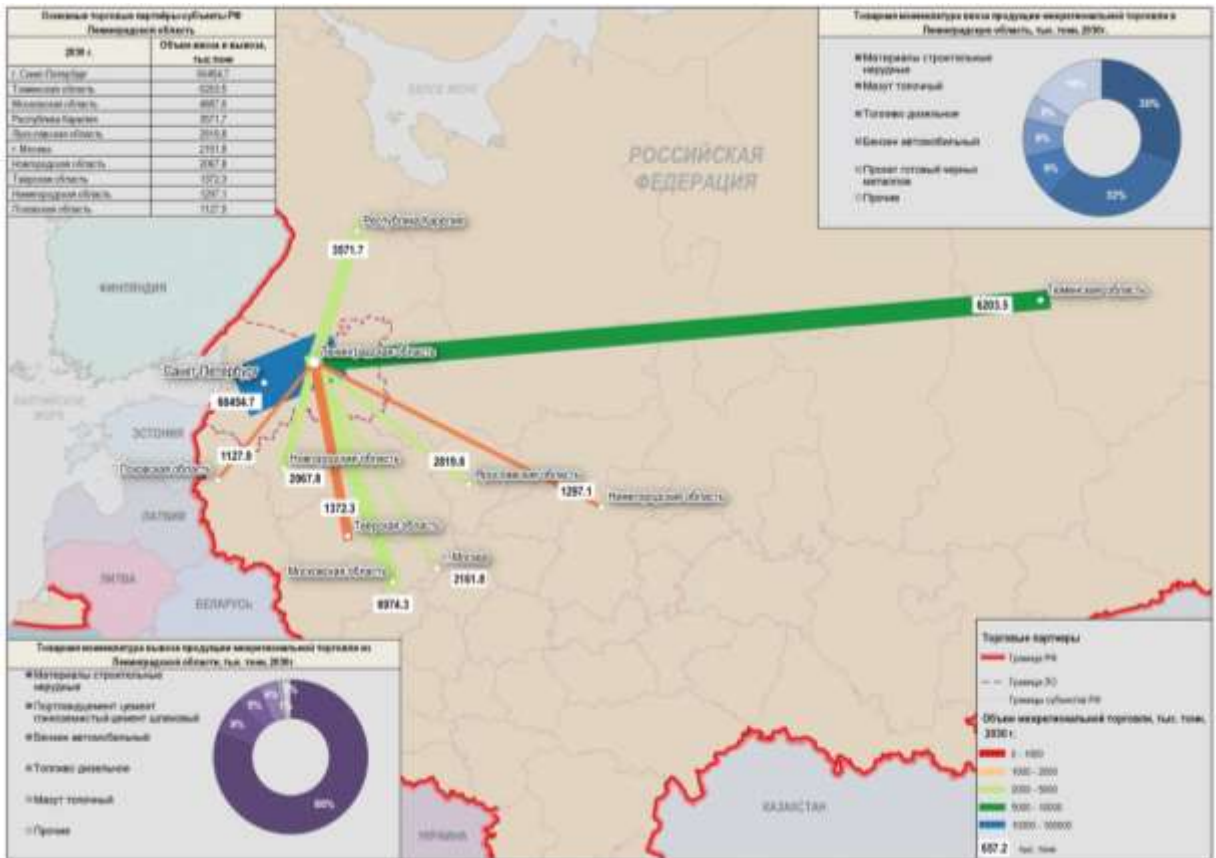


Рисунок П-1.17 – Основные направления и товарная структура межрегиональных грузопотоков Ленинградской области в 2030 г.



Рисунок П-1.18 – Водный маршрут МТК «Север-Юг» от побережья Индии

до морских портов Балтийского моря

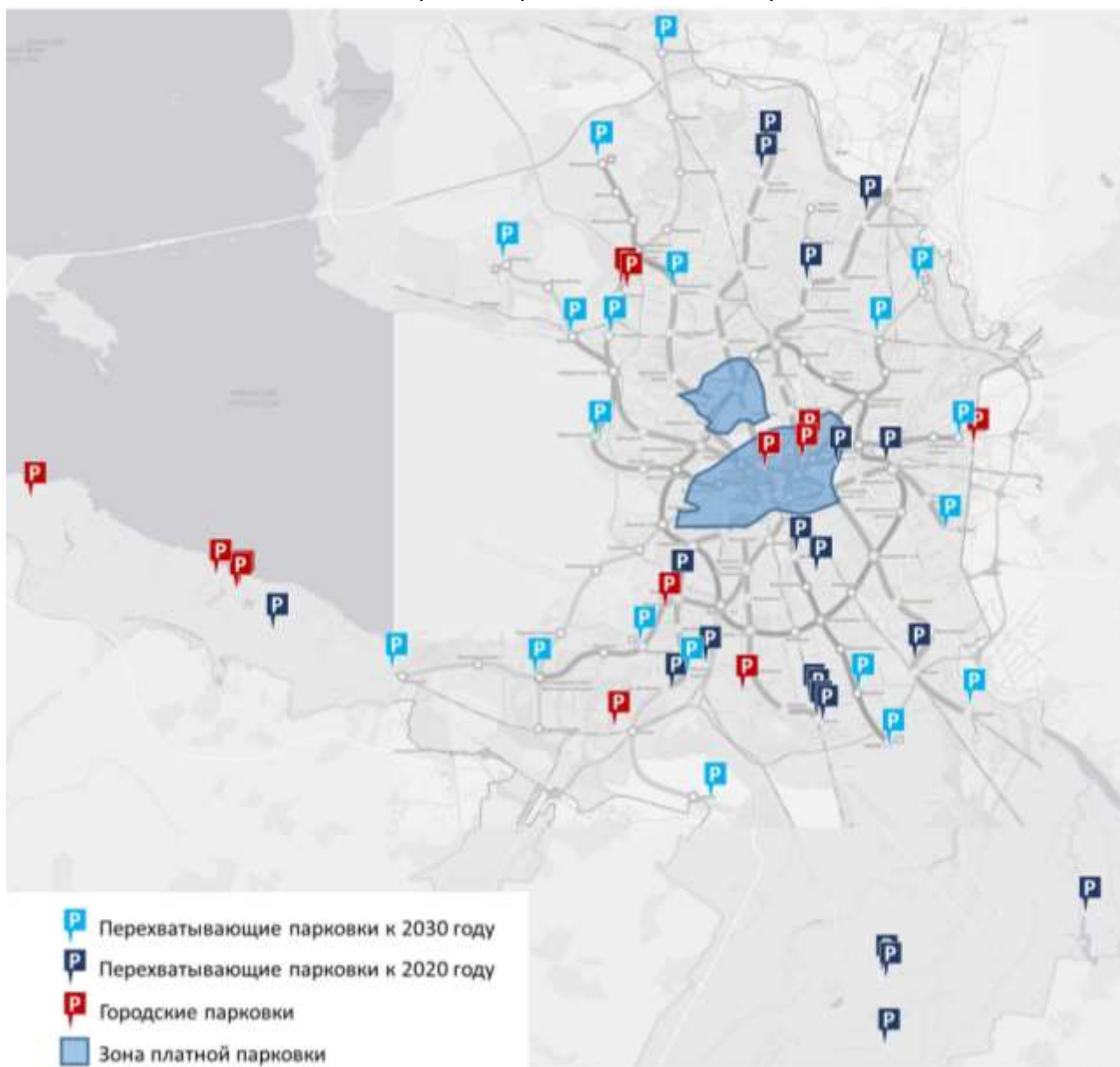


Рисунок П-1.19 - Схема планируемого расположения городских парковок с круглосуточным режимом работы, перехватывающих парковок и зон платной парковки с перспективной схемой метрополитена на перспективу до 2030 год

Приложение 2. Морской транспорт и морские порты

Таблица П-2.1.

Доля различных грузов, переваливаемых в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в совокупном объеме перевалки грузов в морских портах Российской Федерации в 2015 г.

Наименование грузов	2015 г.		
	Объем перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, тыс. тонн	Объем перевалки грузов в морских портах Российской Федерации, тыс. тонн	Доля портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, %
Сухогрузы			
руда	954,2	6722,3	14,2
уголь, кокс	27761,6	123265,7	22,5
мин. удобрения	10216,7	15988,7	63,9
прочие навалочные	1826,3	8011,7	22,8
Итого навалочные грузы	40758,8	153988,4	26,5
зерно	55,5	34429,2	0,2
сахар	54,4	1248,3	4,4
прочие насыпные	248,9	5437,8	4,6
Итого насыпные грузы	358,8	41115,3	0,9
лесные	683,7	5331,9	12,8
черные металлы	5266,9	26208	20,1
цветные металлы	1461	3547,8	41,2
металлолом	2075,1	4249,3	48,8
тарно - штучные	754,8	3980,9	19
рефгрузы	1646,9	3197,3	51,5
прочие генеральные	1465,5	6381,7	23
Итого генеральные грузы	12670,2	47565	26,6
грузы в контейнерах	20653,3	40096,3	51,5
грузы на паромках	2351,3	21698,6	10,8
накатные грузы (ро-ро)	660,1	2529,4	26,1
Итого сухогрузы	78136,2	312324,9	25
Наливные грузы			
нефть	71955,7	202078,8	35,6
нефтепродукты	66398,8	146045,3	45,5
пищевые	37,6	2512,7	1,5
химические	72,7	985,7	7,4
сжиженный газ	1428,3	12864,6	11,1
Итого наливные грузы	139893,1	364487	38,4
ВСЕГО	218 029,40	676 811,80	32,2

Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Таблица П-2.2.

Объем и структура перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в 2014-2015 гг.

Наименование груза	Всего		
	2014, тыс. тонн	2015, тыс. тонн	2015/2014%
Сухогрузы			
руда	780	954,2	122,3
уголь, кокс	25327,2	27761,6	109,6
мин. удобрения	8702,9	10216,7	117,4
прочие навалочные	2348,3	1826,3	77,8
Итого навалочные грузы	37158,5	40758,8	109,7
зерно	64,4	55,5	86,2
сахар	-	54,4	-
прочие насыпные	336,9	248,9	73,9
Итого насыпные грузы	401,5	358,8	89,4
лесные	634	683,7	107,8
черные металлы	4586,9	5266,9	114,8
цветные металлы	1325,4	1461	110,2
металлолом	2265,2	2075,1	91,6
тарно - штучные	609,9	754,8	123,8
рефгрузы	2022,1	1646,9	81,5
прочие генеральные	2589,1	1465,5	56,6
Итого генеральные грузы	13398,6	12670,2	94,6
грузы в контейнерах	24698,4	20653,3	83,6
грузы на паромов	2103,6	2351,3	111,8
накатные грузы (ро-ро)	1084,5	660,1	60,9
Итого сухогрузы	79478,9	78136,2	98,3
Наливные грузы			
нефть	65615,1	71955,7	109,7
нефтепродукты	63328,2	66398,8	104,8
пищевые	23,3	37,6	161,4
химические	35,5	72,7	204,8
сжиженный газ	1113,3	1428,3	128,3
Итого наливные грузы	130 115,30	139 893,10	107,5
ВСЕГО	209 594,20	218 029,40	104

Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Таблица П-2.3.

Динамика перевалки грузов (экспорт, импорт, транзит, каботаж) в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в 2014-2015 гг., тыс.

ТОНН

Наименование груза	Всего		Экспорт		Импорт		Транзит		Каботаж	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Сухогрузы	79478,9	78136,2	56839,9	60379,0	19566,4	14791,6	1231,4	1023,6	1841,1	1941,9
Наливные грузы	130115,3	139893,1	127802,2	138139,5	23,3	42,2	-	-	2289,8	1711,6
Итого	209594,2	218029,3	184642,1	198518,5	19589,7	14833,8	1231,4	1023,6	4130,9	3653,5

Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Таблица П-2.4.

Сведения о наличии и использовании грузовых причалов для обслуживания транспортного флота в порту Усть-Луга на начало 2016 г.

Наименование показателя	Единица измерения	Наличие на 1 января 2016 года	Фактическое использование в отчетном году
Всего			
количество причалов	ед	29	28
протяженность	пог м	6726	6609
мощность	млн.т.	111,143	87,823
для сухогрузов			
количество причалов	ед	20	19
протяженность	пог м	4191	4074
мощность	млн.т.	41,143	29,022
для наливных грузов			
количество причалов	ед	9	9
протяженность	пог м	2535	2535
мощность	млн.т.	70	58,801

Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Таблица П-2.5.

Сведения о наличии и использовании грузовых причалов для обслуживания транспортного флота в порту Приморск на начало 2016 г.

Наименование показателя	Единица измерения	Наличие на 1 января 2016 года	Фактическое использование в отчетном году
Всего			
количество причалов	ед	6	6
протяженность	пог м	2284	2284
мощность	млн тонн	70,4	59,601
для наливных грузов			
количество причалов	ед	6	6
протяженность	пог м	2284	2284
мощность	млн тонн	70,4	59,601

Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Таблица П-2.6.

Сведения о наличии и использовании грузовых причалов для обслуживания транспортного флота в Большом порту Санкт-Петербург на начало 2016 г.

Наименование показателя	Единица измерения	Наличие на 1 января 2016 года	Фактическое использование в отчетном году
Всего			
количество причалов	ед	99	91
протяженность	пог м	17704	15842
мощность	млн тонн	81,058	51,505
для сухогрузов			
количество причалов	ед	86	80
протяженность	пог м	14739	13862
мощность	млн тонн	61,773	41,924
для наливных грузов			
количество причалов	ед	13	11
протяженность	пог м	2965	1980
мощность	млн тонн	19,285	9,581

Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Таблица П-2.7.

Сведения о наличии и использовании грузовых причалов для обслуживания транспортного флота в порту Высоцк на начало 2016 г.

Наименование показателя	Единица измерения	Наличие на 1 января 2016 года	Фактическое использование в отчетном году
Всего			
количество причалов	ед	7	7
протяженность	пог м	1554	1554
мощность	млн тонн	20,4	17,483
для сухогрузов			
количество причалов	ед	4	4
протяженность	пог м	782	782
мощность	млн тонн	6	5,679
для наливных грузов			
количество причалов	ед	3	3
протяженность	пог м	772	772
мощность	млн тонн	14,4	11,804

Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Таблица П-2.8.

Сведения о наличии и использовании грузовых причалов для обслуживания транспортного флота в порту Выборг на начало 2016 г.

Наименование показателя	Единица измерения	Наличие на 1 января 2016 года	Фактическое использование в отчетном году
Всего			
количество причалов	ед	6	6
протяженность	пог м	791	791
мощность	млн тонн	2,52	1,558
для сухогрузов			
количество причалов	ед	5	5
протяженность	пог м	623	623
мощность	млн тонн	2,25	1,505
для наливных грузов			
количество причалов	ед	1	1
протяженность	пог м	168	168
мощность	млн т.	0,27	0,053

Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Таблица П-2.9.

Динамика численности пассажиров круизных судов и пассажирооборота в Пассажирском порту Санкт-Петербург «Морской фасад» за период 2011-2015 гг.

Наименование показателя	Единица измерения	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Количество пассажиров круизных судов	тыс. чел.	403,7	411,4	482,7	473,4	482,4
Пассажирооборот	тыс. чел.	807,4	822,8	965,4	946,8	964,8
Количество судо-суток	ед.	391	420	465	428	410

Источник: ОАО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад»

Таблица П-2.10.

Динамика численности пассажиров паромных и круизных судов и судозаходов в Санкт-Петербурге за период 2011-2015 гг.

Наименование показателя	Единица измерения	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Количество пассажиров паромных и круизных судов	тыс. чел.	528,0	422,0	504,0	812,0	789,0
Судозаходы	ед.	327	226	261	528	492

Источник: Комитет по транспорту Санкт-Петербурга

Таблица П-2.11.

Динамика судозаходов и численности пассажиров, обслуженных на морских пассажирских терминалах Большого порта Санкт-Петербург

Год	Количество судозаходов, ед.	Количество пассажиров, чел.
2009	76	43 237
2010	72	47 044
2011	87	49 850
2012	83	40 863
2013	81	31 944
2014	76	29 087
2015	59	22 331

Источник: ФГУП «Росморпорт»

Таблица П-2.12.

Динамика судозаходов и численности пассажиров, обслуженных на пассажирском терминале морского порта Усть-Луга

Год	Количество судозаходов, ед.	Количество пассажиров, чел.
2011	119	4 199
2012	126	2 905
2013	120	3 432
2014	184	2 692
2015	191	4 487

Источник: ФГУП «Росморпорт»

Таблица П-2.13.

Сведения об отправлении и прибытии судов в морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, по видам плавания и национальности флага судов за 2015 год

Показатели	Приход		Отход	
	Число судов, ед.	Регистровая вместимость, тонн брутто – регистровых	Число судов, ед.	Регистровая вместимость, тонн брутто - регистровых
Санкт-Петербург				
А. Каботажное плавание - всего судов	4967	11209267	4942	11058821
из них транспортных	4343	10538313	4314	10390476
Б. Заграничное плавание - всего судов в том числе:	5699	92478051	5735	92735352
под флагом РФ	703	1926204	732	2052276
под флагом зарубежных стран	4996	90551847	5003	90683076
Выборг				
А. Каботажное плавание - всего судов	14	9929	16	16046
из них транспортных	2	3864	4	8346
Б. Заграничное плавание - всего судов в том числе:	457	1193455	455	1183953

Показатели	Приход		Отход	
	Число судов, ед.	Регистровая вместимость, тонн брутто – регистровых	Число судов, ед.	Регистровая вместимость, тонн брутто - регистровых
под флагом РФ	17	55877	14	45289
под флагом зарубежных стран	440	1137578	441	1138664
Высоцк				
А. Каботажное плавание - всего судов	495	1567223	500	1573339
из них транспортных	431	1540524	435	1546321
Б. Заграничное плавание - всего судов в том числе:	440	13147515	439	13075117
под флагом РФ				
под флагом зарубежных стран	440	13147515	439	13075117
Приморск				
А. Каботажное плавание - всего судов	244	515961	243	521487
из них транспортных	205	504564	207	510663
Б. Заграничное плавание - всего судов в том числе:	939	39461487	936	39407463
под флагом РФ	6	41802	5	65028
под флагом зарубежных стран	933	39419685	931	39342435
Усть-Луга				
А. Каботажное плавание - всего судов	965	5235793	971	5342841
из них транспортных	685	5177291	690	5281828
Б. Заграничное плавание - всего судов в том числе:	2592	69162881	2593	69089224
под флагом РФ	93	573455	90	468122
под флагом зарубежных стран	2499	68589426	2503	68621102
Итого морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области				
А. Каботажное плавание - всего судов	6685	18538173	6672	18512534
из них транспортных	5666	17764556	5650	17737634
Б. Заграничное плавание - всего судов в том числе:	10127	215443389	10158	215491109
под флагом РФ	819	2597338	841	2630715
под флагом зарубежных стран	9308	212846051	9317	212860394
Итого морские порты Российской Федерации				
А. Каботажное плавание - всего судов	98510	488970497	97912	487236194
из них транспортных	64398	369310645	64080	367634397
Б. Заграничное плавание - всего судов в том числе:	43319	678074479	43848	682136882
под флагом РФ	11341	49780259	11841	52211748
под флагом зарубежных стран	31978	628294220	32007	629925134

Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Таблица П-2.14.

Данные о количестве документов, требуемых ГКО в российских портах при оформлении прибытия и отхода судов

Порт (терминал)	ПС ФСБ	Таможня	Роспотребнадзор	Россельхознадзор	ИГПК	ВСЕГО (прибытие/отход)
Конвенция ФАП	-	-	-	-	-	8 / 6

Порт (терминал)	ПС ФСБ	Таможня	Роспотребнадзор	Россельхознадзор	ИГПК	ВСЕГО (прибытие/отход)
Приморск (СМНП, БТС)	6 / 3	16 / 12	7 / 0	5 / 0	28 / 5	62 / 20
Усть-Луга	10 / 3	17 / 17	6 / 0	0 / 0	22 / 8	55 / 28

Источник: Отчет «Мониторинг процессов перемещения грузов и транспортных средств через государственную границу Российской Федерации в морских пунктах пропуска в условиях введения системы предварительного информирования и механизма «Единого окна» за 2014-2015 гг.»

Таблица П-2.15.

Использование грузовых причалов морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в 2015 г.

Наименование показателя	Единица измерения	Наличие на 1 января 2016 года	Фактическое использование в 2015 году	Профицит мощности
Мощность, всего, в том числе:	млн тонн	285,6	218,0	67,6
- для сухогрузов		111,2	78,1	33,1
- для наливных грузов		174,4	139,9	34,5

Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Таблица П-2.16.

Динамика численности пассажиров круизных судов и пассажирооборота в Пассажирском порту Санкт-Петербург «Морской фасад» за период 2011-2015 гг.

Наименование показателя	Единица измерения	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Количество пассажиров круизных судов	тыс. чел.	403,7	411,4	482,7	473,4	482,4
Пассажирооборот	тыс. чел.	807,4	822,8	965,4	946,8	964,8
Количество судов-суток	ед.	391	420	465	428	410

Источник: ОАО «Пассажирский порт Санкт-Петербурга «Морской фасад»

Таблица П-2.17.

Динамика численности пассажиров паромных и круизных судов и судозаходов в Санкт-Петербург за период 2011-2015 гг.

Наименование показателя	Единица измерения	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Количество пассажиров паромных и круизных судов	тыс. чел.	528,0	422,0	504,0	812,0	789,0
Судозаходы	ед.	327	226	261	528	492

Источник: Комитет по транспорту Санкт-Петербурга

Таблица П-2.18.

Динамика судозаходов и численности пассажиров, обслуженных на морских пассажирских терминалах Большого порта Санкт-Петербург

Год	Количество судозаходов, ед.	Количество пассажиров, чел.
2009	76	43 237
2010	72	47 044
2011	87	49 850
2012	83	40 863
2013	81	31 944
2014	76	29 087
2015	59	22 331

Источник: ФГУП «Росморпорт»

Таблица П-2.19.

Динамика судозаходов и численности пассажиров, обслуженных на пассажирском терминале морского порта Усть-Луга

Год	Количество судозаходов, ед.	Количество пассажиров, чел.
2011	119	4 199
2012	126	2 905
2013	120	3 432
2014	184	2 692
2015	191	4 487

Источник: ФГУП «Росморпорт»

Таблица П-2.20.

Прогноз структуры экспортных и импортных грузопотоков морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 г, млн. тонн

Показатели	2015 г.			2020 г.			2030 г.		
	Импорт	Экспорт	Итого	Импорт	Экспорт	Итого	Импорт	Экспорт	Итого
Консервативный сценарий									
Всего, млн тонн, в том числе:	14,8	198,5	213,3	35,9	218,1	254,0	55,6	265,1	320,7
- Сухогрузы	14,7	60,4	75,1	35,9	56,7	92,6	55,6	70,9	126,4
- Наливные	0,1	138,1	138,2	-	161,4	161,4	-	194,2	194,2
Инновационный сценарий									
Всего, млн тонн, в том числе:	14,8	198,5	213,3	37,3	234,2	271,5	68,0	295,0	363,0
- Сухогрузы	14,7	60,4	75,1	37,3	59,9	97,2	68,0	80,0	148,0
- Наливные	0,1	138,1	138,2	-	174,3	174,3	-	215,0	215,0

Источник: прогноз ООО «Транспортная интеграция»

Таблица П-2.21.

Прогноз грузооборота морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области до 2030 года, млн тонн (консервативный сценарий)

Наименование портов	Всего	в том числе:		
		сухогрузы	из них контейнеры	наливные
2015 год				
Большой порт Санкт-Петербург	51,5	41,9	19,8	9,6
Порт Выборг	1,6	1,5	-	0,1
Порт Высоцк	17,5	5,7	-	11,8
Порт Приморск	59,6	-	-	59,6
Порт Усть-Луга	87,9	29,1	0,8	58,8
Итого за 2015 год (отчет)	218,1	78,2	20,6	139,9
Консервативный сценарий				
2020 год				
Большой порт Санкт-Петербург	69,0	54,9	30,4	14,1
Порт Выборг	2,0	1,8	-	0,2
Порт Высоцк	18,3	5,9	-	12,4
Порт Приморск	70,2	-	-	70,2
Порт Усть-Луга	101,3	32,5	4,6	68,8
Итого за 2020 год	260,8	99,6	35,0	161,2
2030 год				
Большой порт Санкт-Петербург	78,0	58,4	50,6	19,6
Порт Выборг	3,0	1,9	-	1,1
Порт Высоцк	21,5	6,2	-	15,3
Порт Приморск	81,0	0,0	-	81
Порт Усть-Луга	145,8	63,5	22,5	82,3

Наименование портов	Всего	в том числе:		
		сухогрузы	из них контейнеры	наливные
Итого за 2030 год	329,3	140,0	73,1	189,3
Инновационный сценарий				
2020 год				
Большой порт Санкт-Петербург	72,0	57,9	34,0	14,1
Порт Выборг	2,2	1,9	-	0,3
Порт Высоцк	20,0	6,4	-	13,6
Порт Приморск	73,2	0,0	-	73,2
Порт Усть-Луга	111,4	33,6	6,0	77,8
Итого за 2020 год	278,8	104,3	40,0	174,5
2030 год				
Большой порт Санкт-Петербург	84,0	64,4	55,1	19,6
Порт Выборг	5,0	3,2	-	1,8
Порт Высоцк	22,0	6,2	-	15,8
Порт Приморск	85,0	0,0	-	85,0
Порт Усть-Луга	176,8	78,5	25,0	98,3
Итого за 2030 год	372,8	162,3	80,1	210,5

Источник: прогноз ООО «Транспортная интеграция»

Таблица П-2.22.

Распределение объемов доставки и вывоза международных грузов, проходящих через морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области, между различными видами транспорта

Вид транспорта	Объем перевозок международных грузов в порты и из портов, млн тонн			Доля различных видов транспорта в общем объеме перевозок портовых грузов, %		
	всего	экспорт	импорт	всего	экспорт	импорт
2015 год						
Всего,	214,3	199,7	14,6	100	100	100
в том числе:						
железнодорожный	96,1	94,1	2,0	44,8	47,1	13,7
внутренний водный	1,0	0,9	0,1	0,5	0,5	0,7
автомобильный	22,1	9,9	12,2	10,3	5,0	83,6
трубопроводный	93,2	93,2	-	43,5	46,7	-
морской	1,9	1,6	0,3	0,9	0,8	2,1
2030 год (консервативный сценарий)						
Всего,	320,7	265,1	55,6	100	100	100
в том числе:						
железнодорожный	124,0	94,0	30,0	38,7	35,5	54,0
внутренний водный	10,0	8,0	2,0	3,1	3,0	3,6
автомобильный	41,0	18,0	23,0	12,8	6,8	41,4
трубопроводный	143,0	143,0	-	44,6	53,9	-
морской	2,7	2,1	0,6	0,8	0,8	1,1
2030 год (инновационный сценарий)						
Всего,	363,1	295	68,1	100	100	100
в том числе:						
железнодорожный	144,8	105,4	39,4	39,9	35,7	57,9
внутренний водный	12,0	9,0	3,0	3,3	3,1	4,4
автомобильный	45,0	20,0	25,0	12,4	6,8	36,7
трубопроводный	158,0	158,0	-	43,5	53,6	-
морской	3,3	2,6	0,7	0,9	0,9	1,0

Источник: прогноз ООО «Транспортная интеграция»

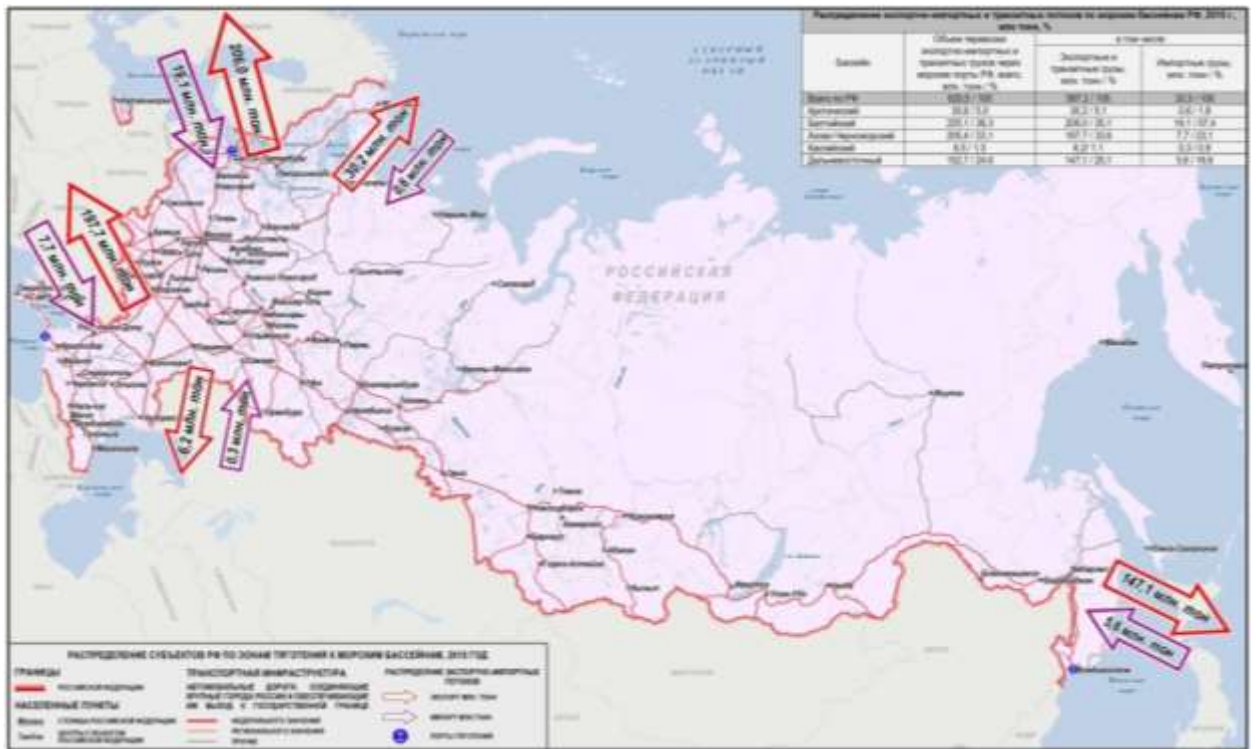
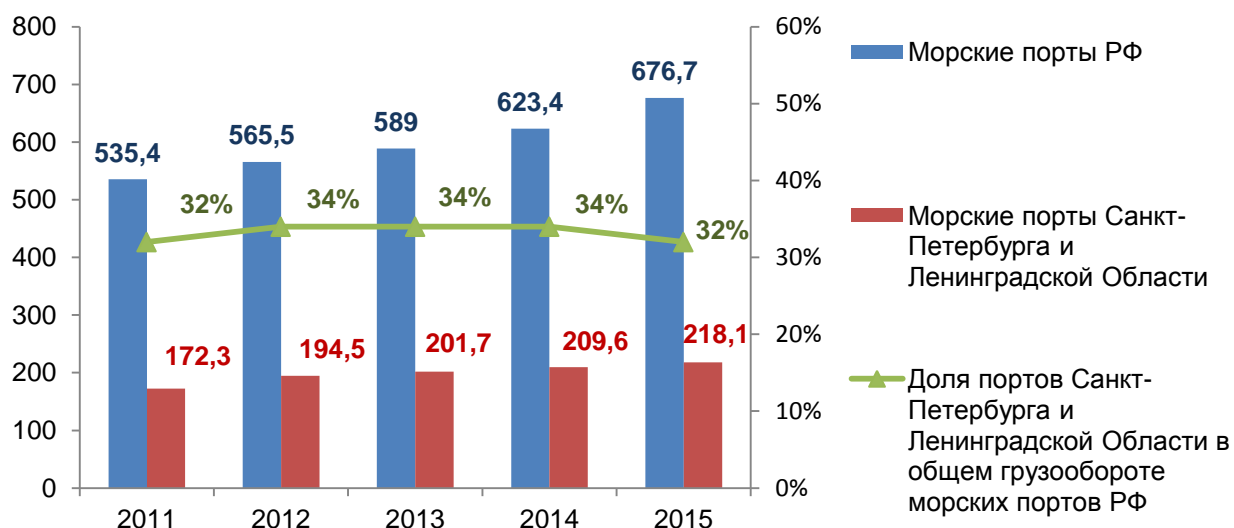


Рисунок П-2.1 – Распределение объемов перевалки экспортно-импортных и транзитных грузов по морским бассейнам Российской Федерации в 2015 г., млн тонн

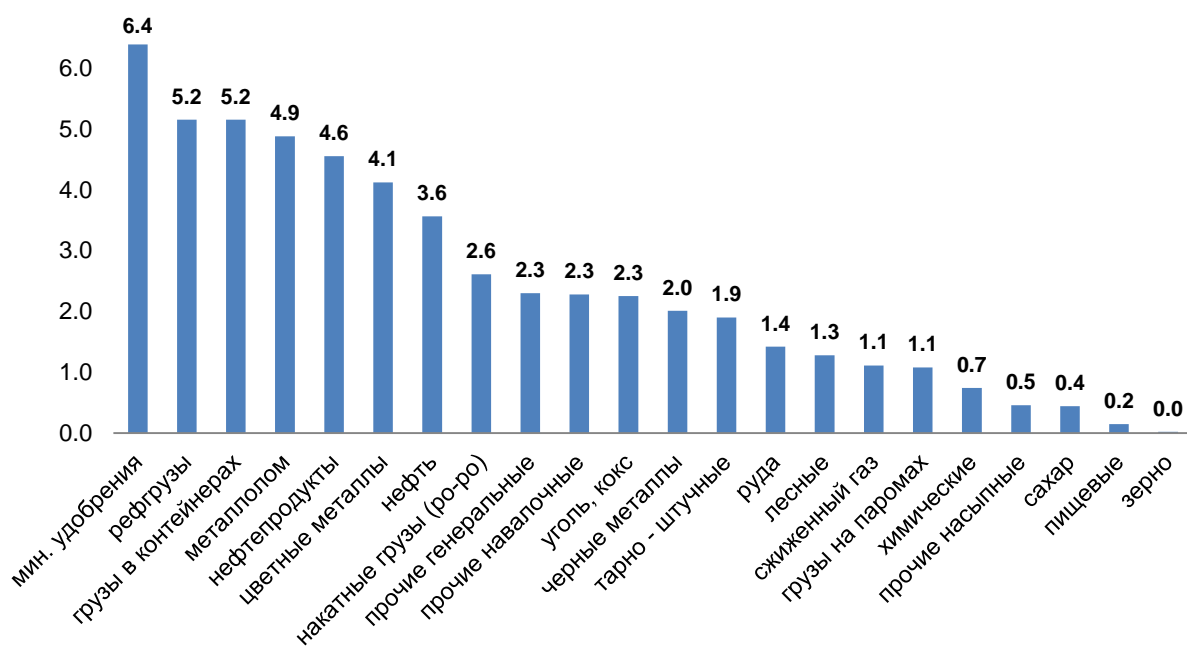


Рисунок П-2.2 – Распределение регионов по зонам тяготения к морским бассейнам страны и объемы экспортных и импортных грузопотоков субъектов Российской Федерации в 2015 г., млн тонн



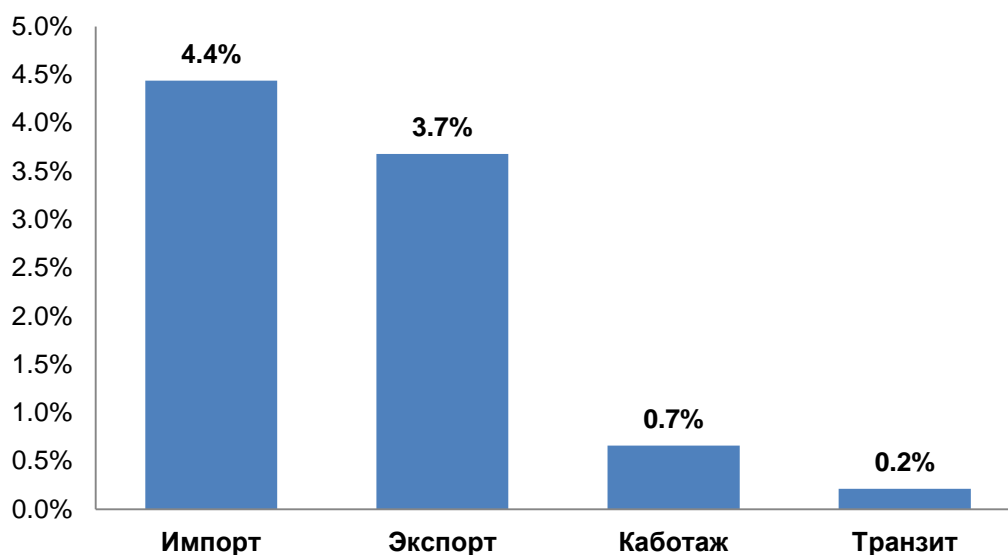
Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Рисунок П-2.3 – Доля грузооборота морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в общем грузообороте морских портов Российской Федерации за период 2011-2015 гг., млн тонн / %



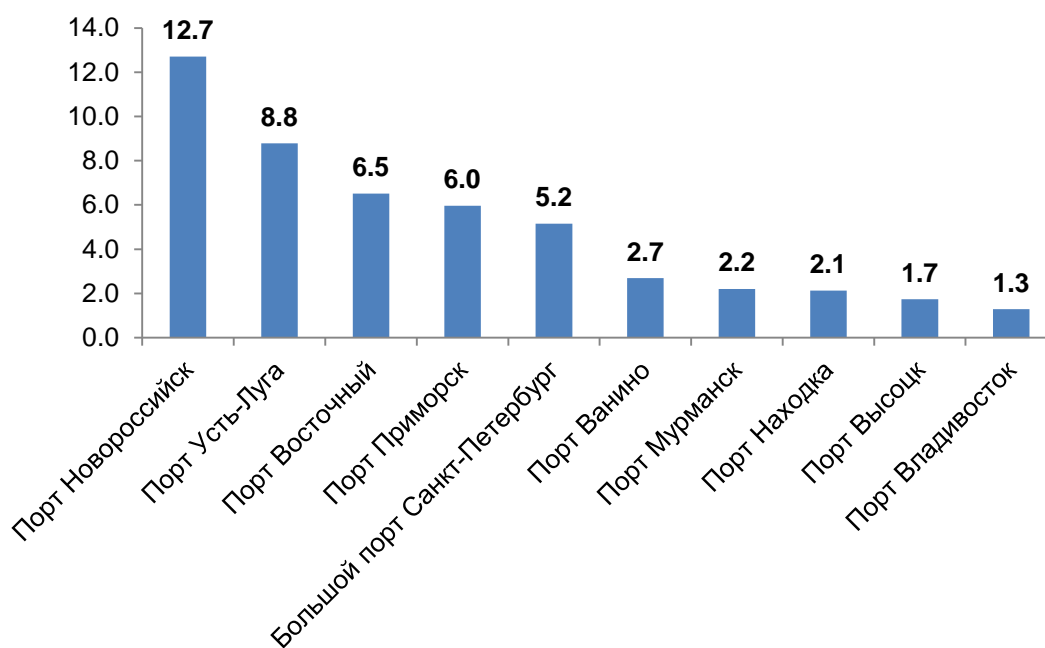
Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Рисунок П-2.4 – Доля различных грузов, переваливаемых в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в совокупном объеме перевалки грузов в морских портах Российской Федерации в 2015 г., %



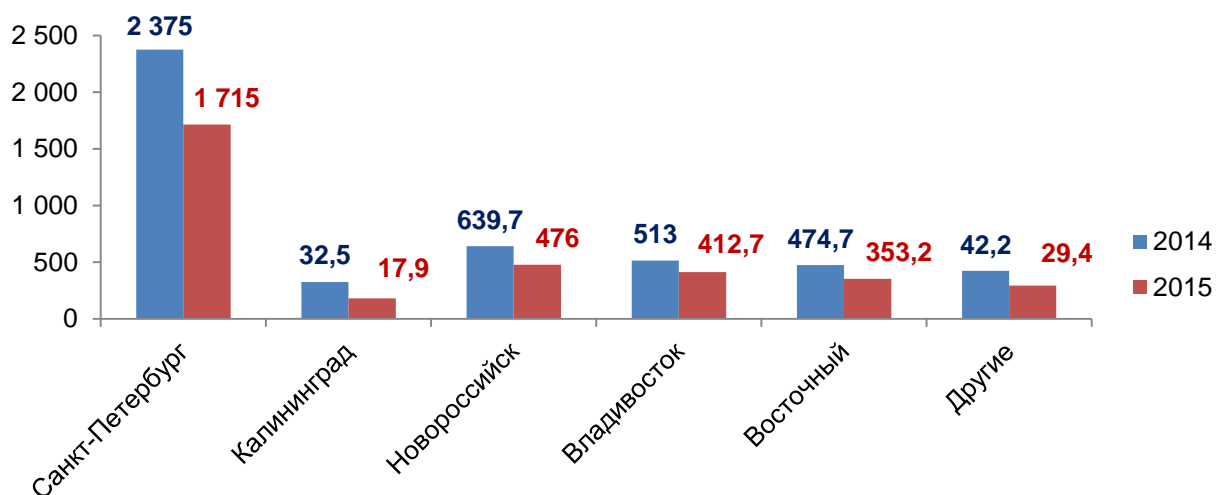
Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Рисунок П-2.5 – Доля портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области в общем объеме перевалки грузов в морских портах РФ (экспорт, импорт, транзит, каботаж) в 2015 г.



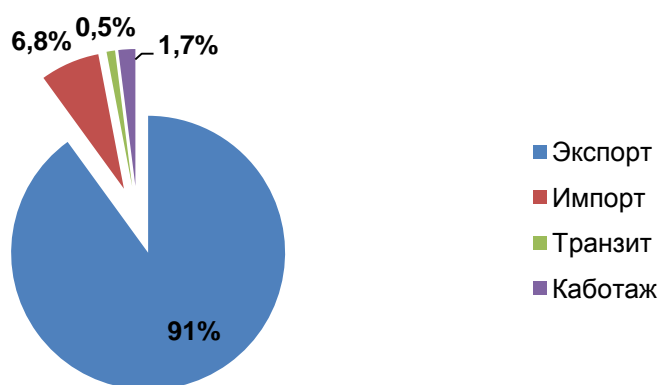
Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Рисунок П-2.6 – Рейтинг крупнейших портов РФ по грузообороту за 2015 г., млн тонн



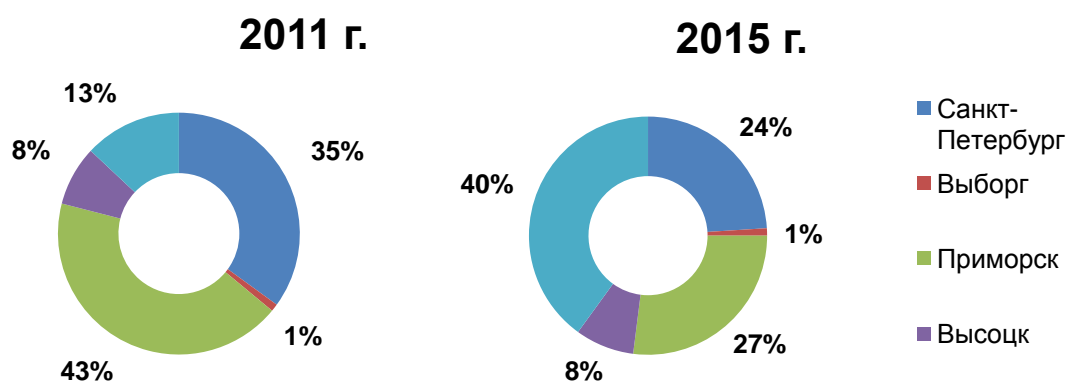
Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Рисунок П-2.7 – Грузооборот контейнерных грузов в морских портах РФ за 2015 г., тыс. TEUs



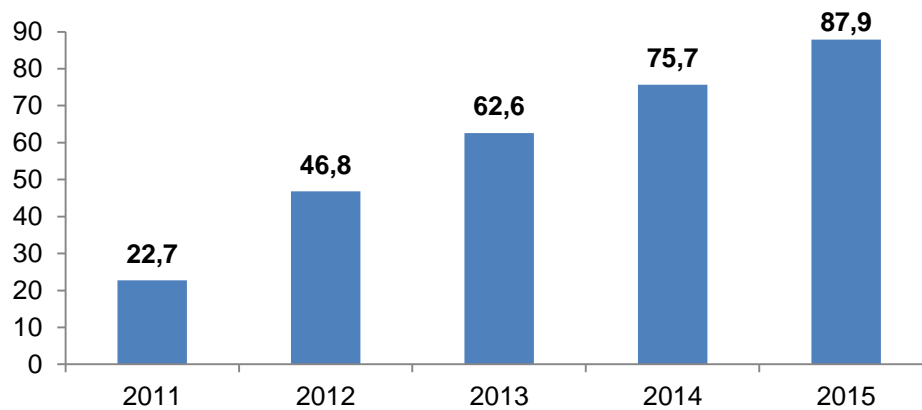
Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Рисунок П-2.8 – Структура грузооборота морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в 2015 г., %



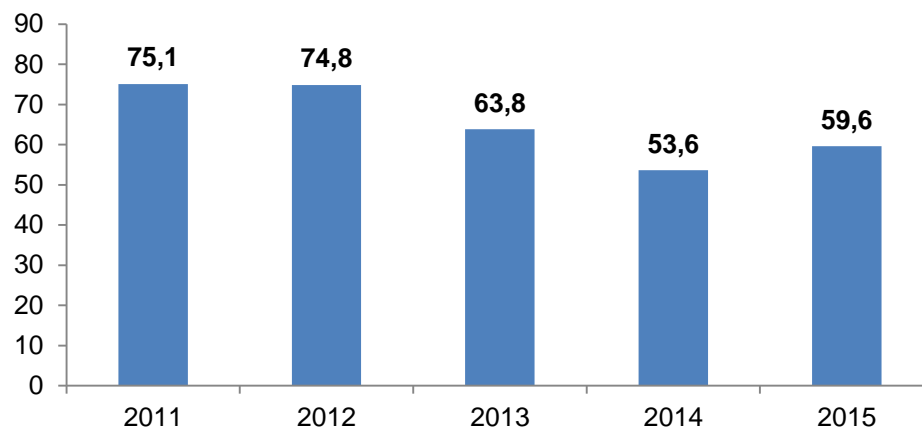
Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Рисунок П-2.9 – Доля морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в общем грузообороте морских портов Балтийского бассейна (без морского порта Калининград), в 2011 г. и 2015 г.



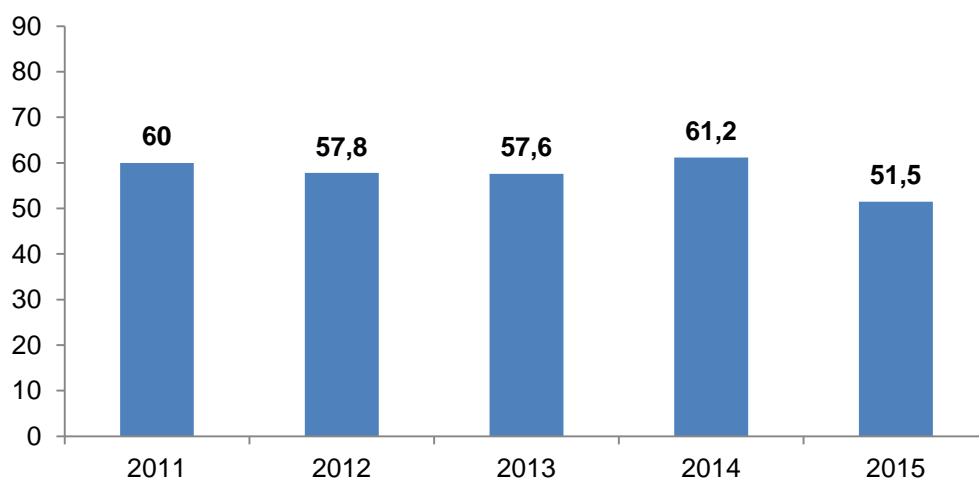
Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Рисунок П-2.10 – Грузооборот порта Усть-Луга за период 2011-2015 гг., млн. тонн



Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

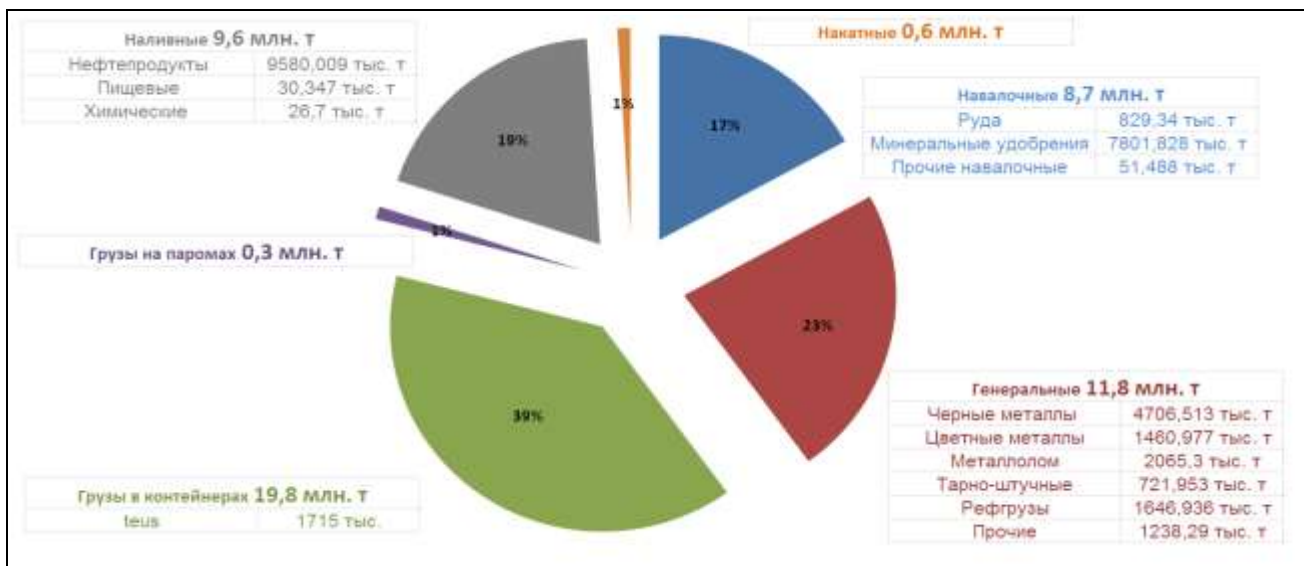
Рисунок П-2.11 – Грузооборот порта Приморск за период 2011-2015 гг., млн тонн



Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

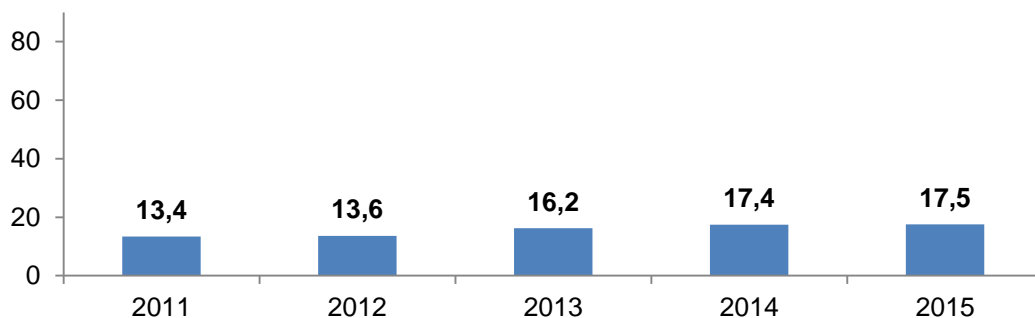
Рисунок П-2.12 – Грузооборот Большого порта Санкт-Петербург

за период 2011-2015 гг., млн тонн



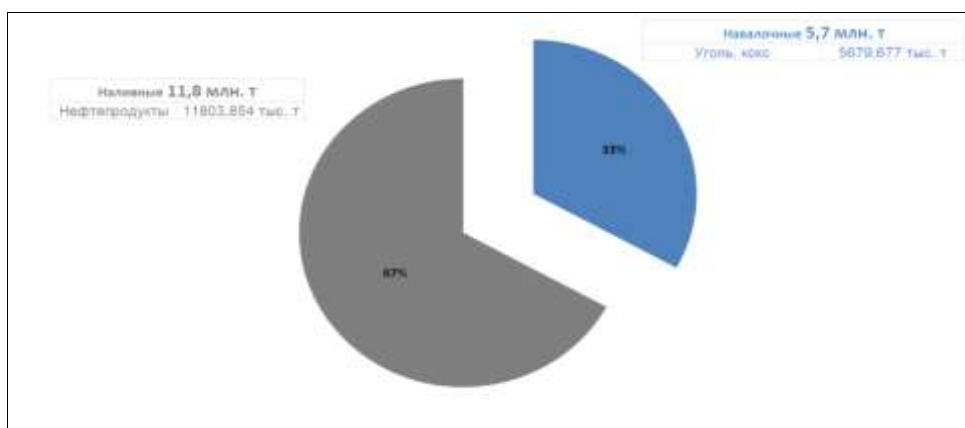
Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Рисунок П-2.13 – Структура грузооборота Большого порта Санкт-Петербург в 2015 г., тыс. тонн, %



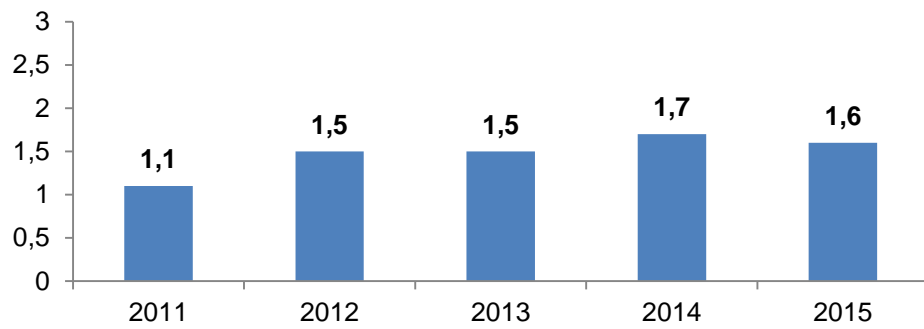
Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Рисунок П-2.14 – Грузооборот порта Высоцк за период 2011-2015 гг., млн. тонн



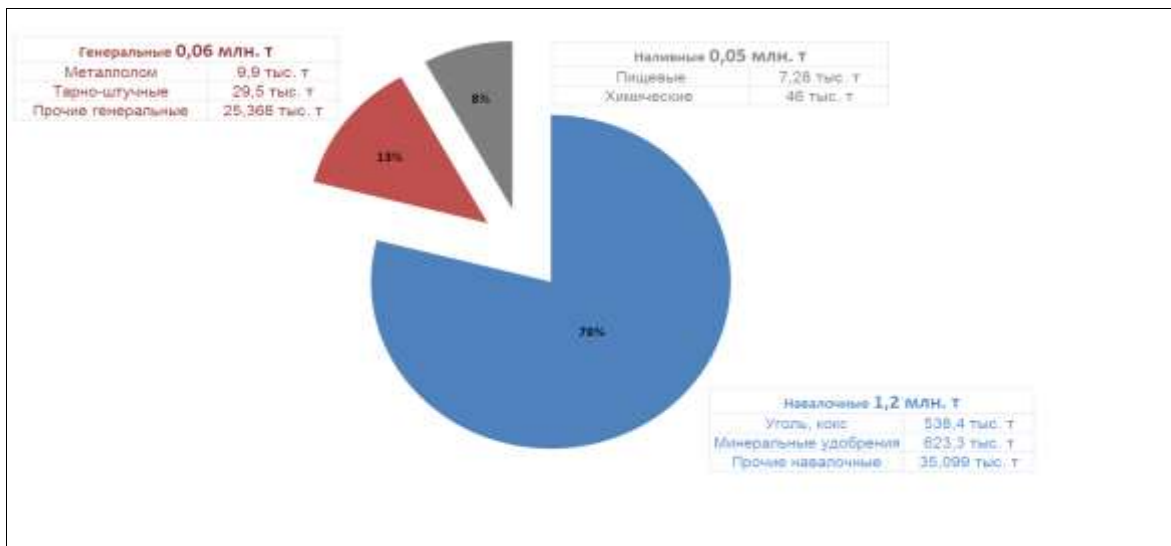
Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Рисунок П-2.15 – Структура грузооборота порта Высоцк в 2015 г., тыс. тонн, %



Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Рисунок П-2.16 – Грузооборот порта Выборг за период 2011-2015 гг., млн тонн



Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Рисунок П-2.17 – Структура грузооборота порта Выборг в 2015 г., тыс. тонн, %

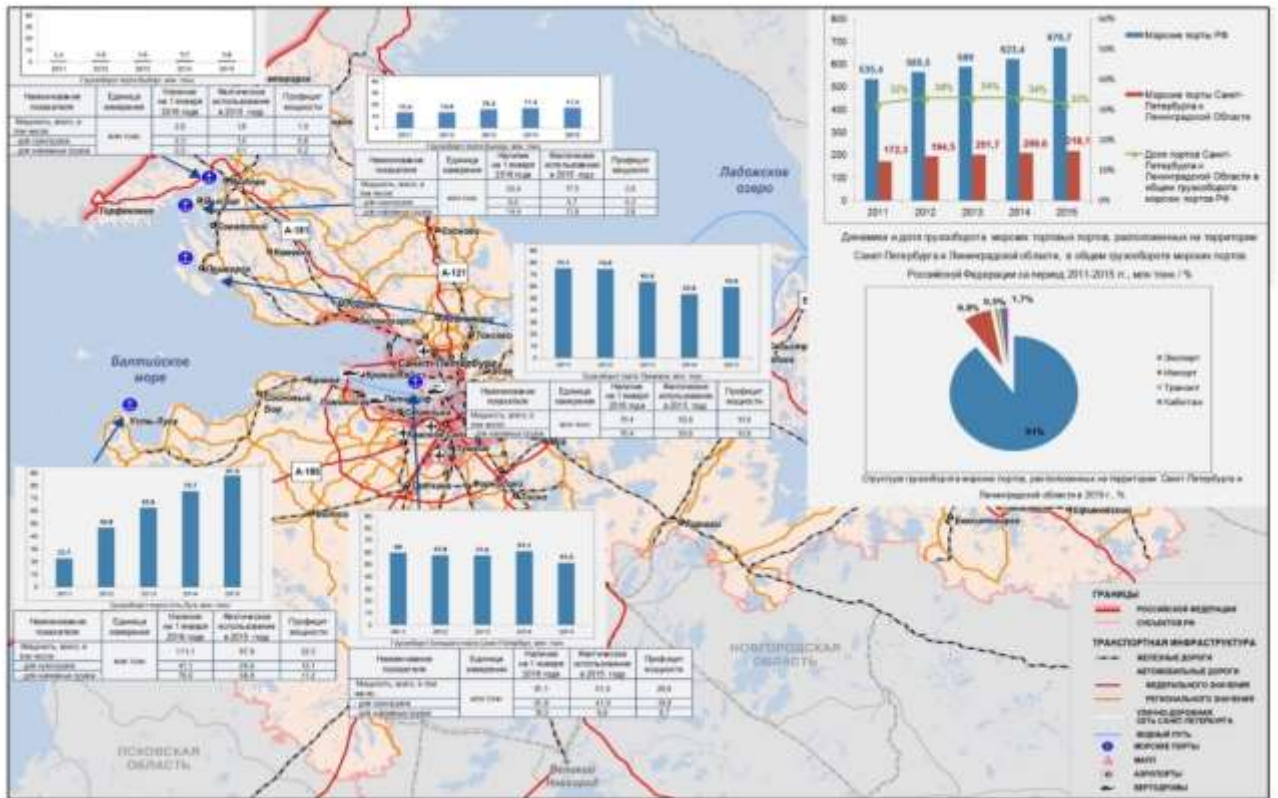


Рисунок П-2.18 – Динамика грузооборота и уровень загрузки мощностей морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области

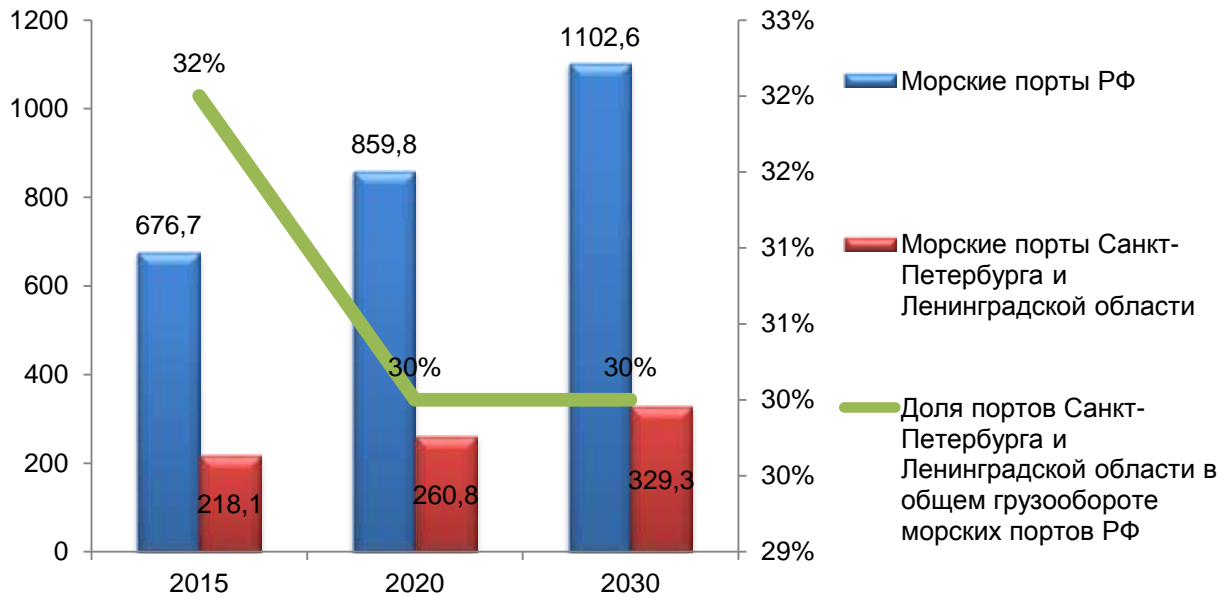


Рисунок П-2.19 - Прогноз доли грузооборота морских торговых портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в общем грузообороте морских портов Российской Федерации на период до 2030 года, млн. тонн / % (консервативный сценарий)

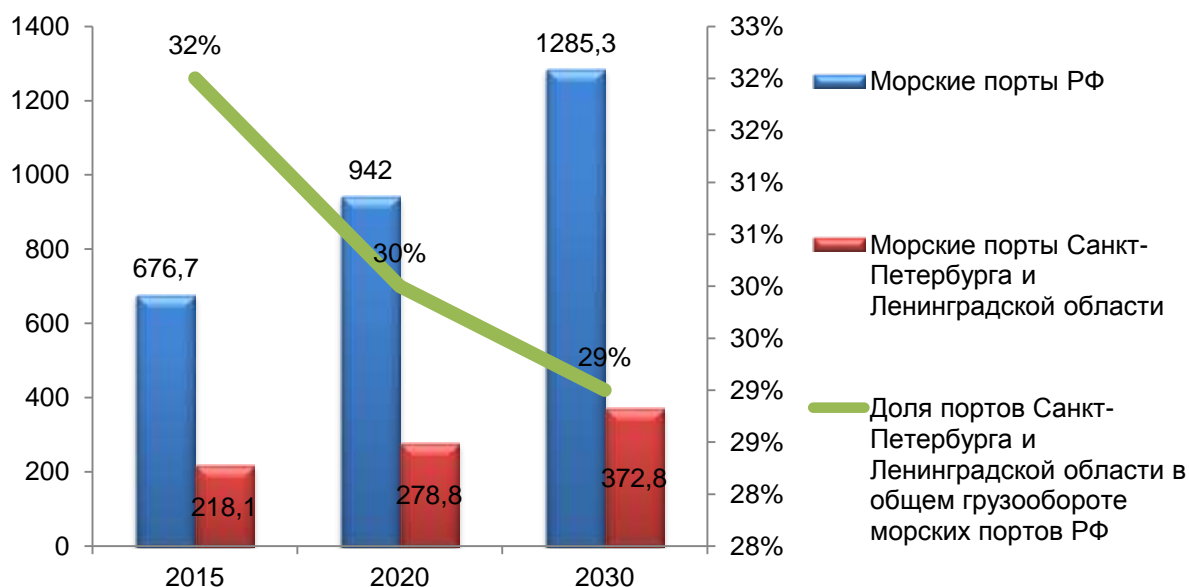


Рисунок П-2.20 – Прогноз доли грузооборота морских торговых портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в общем грузообороте морских портов Российской Федерации до 2030 года, млн. тонн / % (инновационный сценарий)

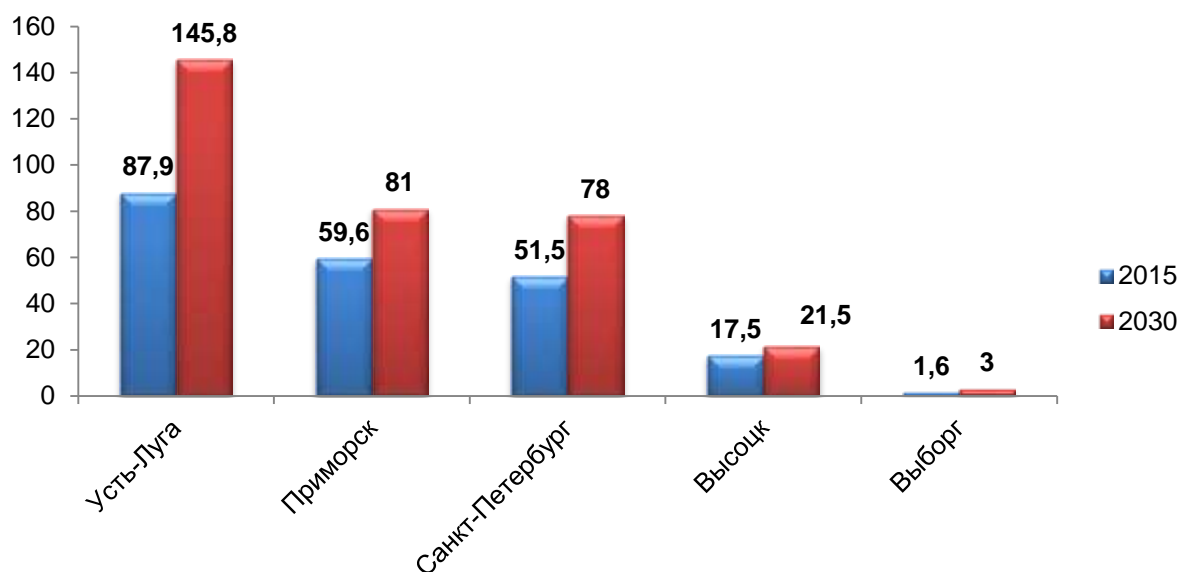


Рисунок П-2.21 – Рейтинг морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области по грузообороту в 2030 г., млн. тонн (консервативный сценарий)

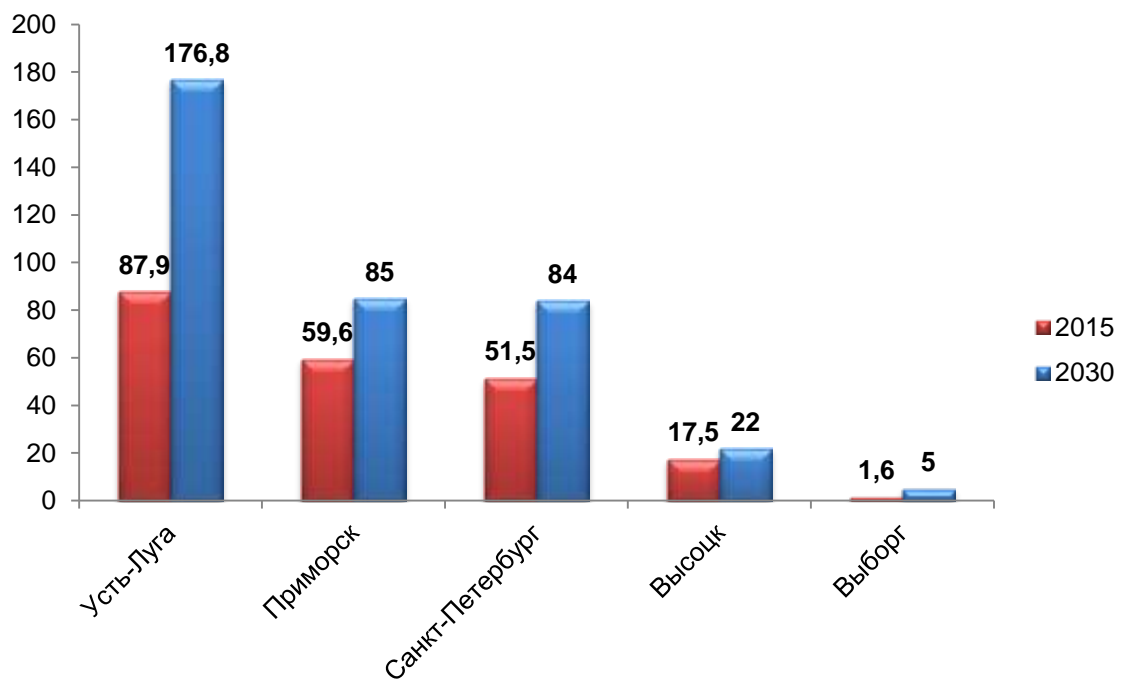


Рисунок П-2.22 – Рейтинг морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области по грузообороту в 2030 г., млн тонн (инновационный сценарий)

Приложение 3. Внутренний водный транспорт

Таблица П-3.1.

Динамика объемов перевезенных грузов и грузооборот по Волго-Балтийскому водному пути на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Показатели	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Объем перевезенных грузов – всего, млн тонн, в том числе:	10,73	9,58	9,39	6,93	5,3
- от р. Волги к Балтике	10,50	9,40	9,20	6,80	5,20
- от Балтики к р. Волге	0,23	0,18	0,19	0,13	0,10
Грузооборот по Волго-Балтийскому водному пути на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, ед.	10792	10989	8476	9061	7271

Источник: ГБУ «Волго-Балт»

Таблица П-3.2.

Структура перевозки грузов по Волго-Балтийскому водному пути в границах Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2011-2015 г., тыс. тонн / %

Показатель	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
Генгрузы	54419	46656	43259	23940	26450
Зерно	60365	172495	117639	65812	30520
Зерно и продукты переработки	14789	19552	19595	19204	16944
Изделия металлические	3083	5053	2000	2670	-
Комбикорма	17910	17896	12509	11000	15185
Лесные грузы в судах	838503	769549	985757	1016663	782617
Лом черных металлов	29629	38176	46905	34994	21843
Машины и оборудование	14720	22784	29006	7401	11329
Металлы разные	29292	30240	11919	-	-
Металлы черные	1276623	1337090	1133298	922415	1181504
Нефть и нефтепродукты	5421080	5134623	5120278	3033678	1625644
Прочие	4353	3648	3955	3992	4036
Руда железная	5386	10536	7618	5400	-
Руда цветная	1100	-	-	-	-
Соль	-	-	14672	-	-
Сырье промышленное	-	4773	-	-	600
Строительные грузы	2615166	1865932	1725439	1751968	1442563
Химические грузы	-	2812	-	-	-
Химические и минеральные удобрения	390092	116190	139219	82964	19325

Источник: ГБУ «Волго-Балт»

Таблица П-3.3.

Основные направления перевозки грузов по Волго-Балтийскому водному пути в границах Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Перевозки во внутреннем сообщении			
Пункт отправления	Пункт назначения	Наименование грузов	Объем перевезенных грузов, млн.т
Карьеры Онежского озера	Причалы СПб	щебень	0,5
Карьеры Онежского озера	Причалы Москва	щебень	3,3
Карьеры Ладожского озера	Причалы СПб	щебень	0,9
Финский залив	Причал НГР	песок	2,1
Александровское	Череповец	флюсы	1,4
Экспортные перевозки			
Вытегра	Финляндия	лес	1,4
Транзитные перевозки			
Ярославль	Морской порт СПб	нефтепродукты	1,7
Череповец	Морской порт СПб	металл	1,5

Источник: ГБУ «Волго-Балт»

Таблица П-3.4.

Динамика объемов перевозок грузов Большого порта Санкт-Петербург на внутреннем водном транспорте за 2014-2015 гг., тыс. тонн

Наименование грузов	Год	Всего	Экспорт	Импорт	Транзит	Каботаж
Сухогрузы	2014	875,1	862	13,1	-	-
	2015	668,8	613,3	52,3	-	3,2
в том числе:						
- навалочные	2014	83,7	83,7	-	-	-
	2015	-	-	-	-	-
- генеральные	2014	791,4	778,3	13,1	-	-
	2015	667,8	612,3	52,3	-	3,2
- грузы в контейнерах	2014	-	-	-	-	-
	2015	1,0	1,0	-	-	-
Наливные грузы	2014	2499,4	1822,4	-	-	677
	2015	421,5	337,8	-	-	83,7
Итого	2014	3374,5	2684,4	13,1	0	677
	2015	1090,3	951,1	52,3	0	86,9

Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Таблица П-3.5.

Динамика объемов перевозок пассажиров внутренним водным транспортом на многодневных туристских маршрутах в Санкт-Петербурге и Ленинградской области за период 2011-2015 гг.

Показатель	Ед. изм.	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
Объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом на многодневных туристских маршрутах в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	тыс. чел.	252,9	227,1	235,1	212,4	187,1

Источник: ГБУ «Волго-Балт»

Таблица П-3.6.

Динамика объемов перевозок пассажиров внутренним водным транспортом на экскурсионно-прогулочных, туристских и транспортных маршрутах в Санкт-Петербурге за период 2011-2015 гг.

Показатель	Ед. изм.	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
Объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом на экскурсионно-прогулочных, туристских и транспортных маршрутах в Санкт-Петербурге	млн чел.	2,276	2,333	2,297	2,256	2,063

Источник: Комитет по транспорту Санкт-Петербурга

Таблица П-3.7.

Динамика судозаходов пассажирских судов

Наименование	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Речной вокзал	394	429	485	524	539	524	481	436	163
Соляной причал	40	114	118	103	93	81	72	61	92
Уткина заводь	287	112	85	90	84	79	76	77	291
Итого	721	655	688	717	716	684	629	574	546

Источник: Комитет по транспорту Санкт-Петербурга

Таблица П-3.8.

Динамика пассажиропотоков

Наименование	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Речной вокзал	112 753	126 000	196 000	207 074	145 382	136 215	114 443	85 789	21 517
Соляной причал	15 000	32 100	37 330	29 090	26 197	21 873	24 432	22 977	24 280
Уткина заводь	143 861	74 300	52 800	39 185	35 079	28 207	30 047	26 922	51 257
Итого	271614	232400	286130	275349	206658	186295	168922	135688	97 054

Источник: Комитет по транспорту Санкт-Петербурга



Рисунок П-3.1 - Схема прохождения МТК «Север – Юг» и его ответвлений по внутренним водным путям России

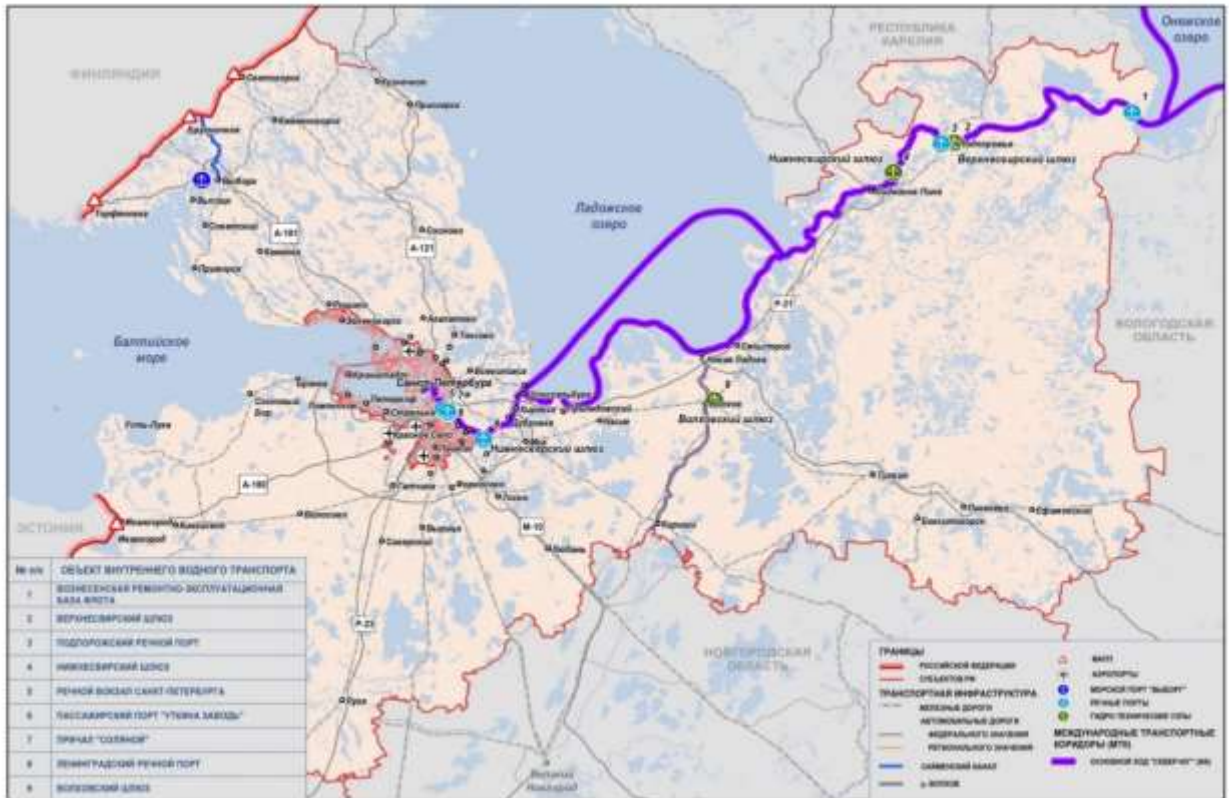


Рисунок П-3.2 – Схема прохождения внутренних водных путей и размещения объектов внутреннего водного транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области

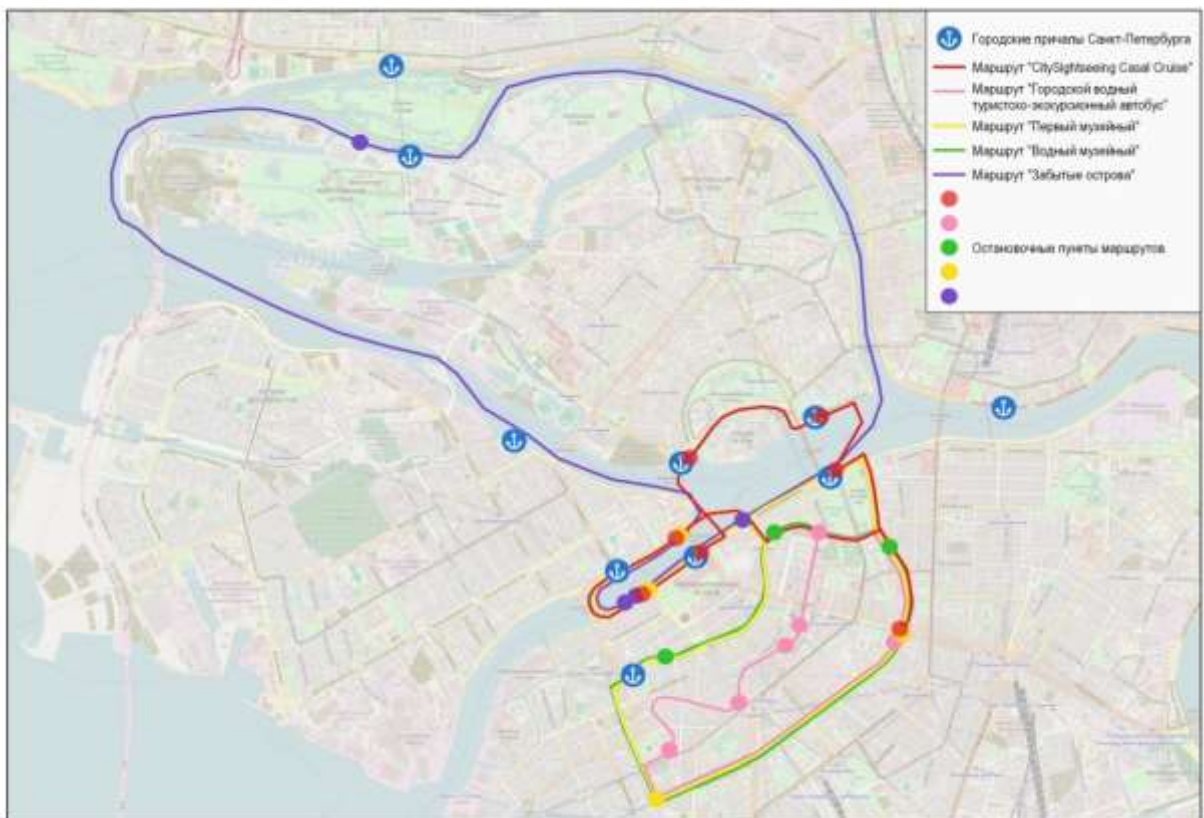


Рисунок П-3.3 – Схема прохождения новых регулярных маршрутов, обеспечивающих транспортные связи между основными достопримечательностями в центральной части Санкт-Петербурга

Приложение 4. Железнодорожный транспорт

Таблица П-4.1.

Объем перевозок грузов на железнодорожном транспорте в Санкт-Петербурге и Ленинградской области в 2011-2015 гг.

Показатели	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2015 г. к 2011 г., %
Объем перевозок грузов - всего, в том числе:	159,7	171,3	176	185,6	183,0	114,6
- Санкт-Петербург	52,6	52,2	50,1	51,9	51,8	98,5
- Ленинградская область	107,1	119,1	125,9	133,7	131,2	122,5

Источник: данные Росстата, ОАО «РЖД», Комитета по транспорту Санкт-Петербурга

Таблица П-4.2.

Динамика объемов перевозок грузов порта Усть-Луга на железнодорожном транспорте за 2014-2015 гг., тыс. тонн

Наименование груза	Год	Всего	Экспорт	Импорт	Транзит	Каботаж
Сухогрузы	2014	23930,1	21027	263,1	1247,6	1392,4
	2015	27402,6	24400	299,1	975,9	1727,6
в том числе:						
- навалочные	2014	21953	20705,4		1247,6	
	2015	24790,6	23744	70,7	975,9	
- насыпные	2014					
	2015	3,5	3,5			
- лесные	2014	42,7	42,7			
	2015	35,7	35,7			
- генеральные	2014	302,7	165,4	137,3		
	2015	600,8	526,8	74		
- грузы в контейнерах	2014	171,6	74,7	96,9		
	2015	221,6	76,6	145		
- грузы на пароммах	2014	1460,1	38,8	28,9		1392,4
	2015	1744,3	11,8	4,9		1727,6
- накатные грузы	2014					
	2015	6,1	1,6	4,5		
Наливные грузы	2014	22377,2	22377,2			
	2015	25929	25929			
Итого	2014	46307,3	43404,2	263,1	1247,6	1392,4
	2015	53331,6	50329	299,1	975,9	1727,6

Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Таблица П-4.3.

Динамика объемов перевозок грузов порта Высоцк на железнодорожном транспорте за 2014-2015 гг., тыс. тонн

Наименование груза	Год	Всего	Экспорт	Импорт	Транзит	Каботаж
Сухогрузы	2014	5271,7	5271,7			
	2015	5679,8	5679,8			
в том числе:						
- навалочные	2014	5271,7	5271,7			
	2015	5679,8	5679,8			
Наливные грузы	2014	10650,4	10096,0		554,4	
	2015	9923,0	8869,4		1053,6	
Итого	2014	15922,1	15922,1			
	2015	15602,8	15602,8			

Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Таблица П-4.4.

Динамика объемов перевозок грузов порта Выборг на железнодорожном транспорте за 2014-2015 гг., тыс. тонн

Наименование груза	Год	Всего	Экспорт	Импорт	Транзит	Каботаж
Сухогрузы	2014	1297,8	1250	47,2	0,6	
	2015	1220,8	1179,7	41,1		
в том числе:						
- навалочные	2014	1259,5	1237,6	21,9		
	2015	1185,7	1169,8	15,9		
- насыпные	2014	3,5		3,5		
	2015	10,8		10,8		
- генеральные	2014	34,8	12,4	21,8	0,6	
	2015	24,3	9,9	14,4		
Наливные грузы	2014	29,8	29,8			
	2015	0				
Итого	2014	1327,6	1279,8	47,2	0,6	0
	2015	1220,8	1179,7	41,1	0	0

Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Таблица П-4.5.

Динамика объемов перевозок грузов Большого порта Санкт-Петербург на железнодорожном транспорте за 2014-2015 гг., тыс. тонн

Наименование груза	Год	Всего	Экспорт	Импорт	Транзит	Каботаж
Сухогрузы	2014	29065,4	25573,9	1949,1		1542,4
	2015	27866	23933,3	1625,1	3,9	2303,7
в том числе:						
- навалочные	2014	8479,1	7691,9	787,2		
	2015	8783,9	7963,8	820,1		
- насыпные	2014	138,1	7,9	130,2		
	2015	145,3	11,6	133,7		
- лесные	2014	150	150			
	2015	176,8	176,8			
- генеральные	2014	6051,9	5406,2	639,3		6,4
	2015	6155,8	5829,2	307	0,2	19,4
- грузы в контейнерах	2014	5910,3	5520,1	390,1		0,1
	2015	4988,8	4621,2	359	3,7	4,9
- грузы на пароммах	2014	8,6	8,3	0,3		
	2015	0				
- накатные грузы	2014	2,8	0,8	2		
	2015	2	1,2	0,8		
Наливные грузы	2014	8324,6	6788,7			1535,9
	2015	7613,4	5329,5	4,5		2279,4
Итого	2014	37390	32362,6	1949,1	0	3078,3
	2015	35479,4	29262,8	1629,6	3,9	4583,1

Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Таблица П-4.6.

Динамика грузовых перевозок через ЖДПП «Бусловская», «Светогорск» и ЖДПП «Ивангород» в двух направлениях

Годы	Объем грузовых перевозок, тыс. тонн		
	Экспорт	Импорт	Всего
2011	37510,7	1630,6	39141,3
2012	16487,0	1687,9	18174,9
2013	17219,9	1556,3	18776,2
2014	15804,3	1139,1	16943,4
2015	13256,4	635,7	13892,1

Источник: СЗТ

Таблица П-4.7.

Объем перевозок пассажиров на железнодорожном транспорте в Санкт-Петербурге и Ленинградской области в 2011-2015 гг.

Показатели	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2015 г. к 2011 г., %
Объем перевозок пассажиров – всего, в том числе:	84,2	86,5	83,8	82,1	81,8	97,1
- Санкт-Петербург, всего, в том числе:	58,5	59,6	57,9	55,9	55,7	95,2
- пригородное сообщение	49,9	50,7	49,3	47,9	47,8	95,8
- дальнее сообщение	8,6	8,9	8,6	8,0	7,9	91,9
- Ленинградская область	25,7	26,9	25,9	26,2	26,1	101,6

Источник: данные Росстата, ОАО «РЖД», Комитета по транспорту Санкт-Петербурга

Таблица П-4.8.

Динамика объемов пассажирских перевозок через железнодорожный пункт пропуска «Выборг» в двух направлениях за период 2011-2015 гг.

Годы	Объем пассажирских перевозок, тыс. чел.		
	По направлению из РФ	По направлению в РФ	Всего
2011	83,0	82,0	165,0
2012	86,0	85,0	171,0
2013	85,0	82,0	167,0
2014	73,0	70,0	143,0
2015	50,0	47,0	97,0

Источник: ФСБ России (Пограничное управление по городу Санкт-Петербургу и Ленинградской области)

Таблица П-4.9.

Динамика объемов пассажирских перевозок через железнодорожный пункт пропуска «Ивангород» в двух направлениях за период 2011-2015 гг.

Годы	Объем пассажирских перевозок, тыс. чел.		
	По направлению из РФ	По направлению в РФ	Всего
2011	54,0	56,0	109,0
2012	61,0	62,0	123,0
2013	72,0	74,0	145,0
2014	63,0	66,0	129,0
2015	35,0	36,0	71,0

Источник: ФСБ России (Пограничное управление по городу Санкт-Петербургу и Ленинградской области)



Рисунок П-4.1 – Схема прохождения железных дорог, входящих в состав международных транспортных коридоров «Север – Юг» и «Запад – Восток»



Рисунок П-4.2 – Основные направления железных дорог, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области

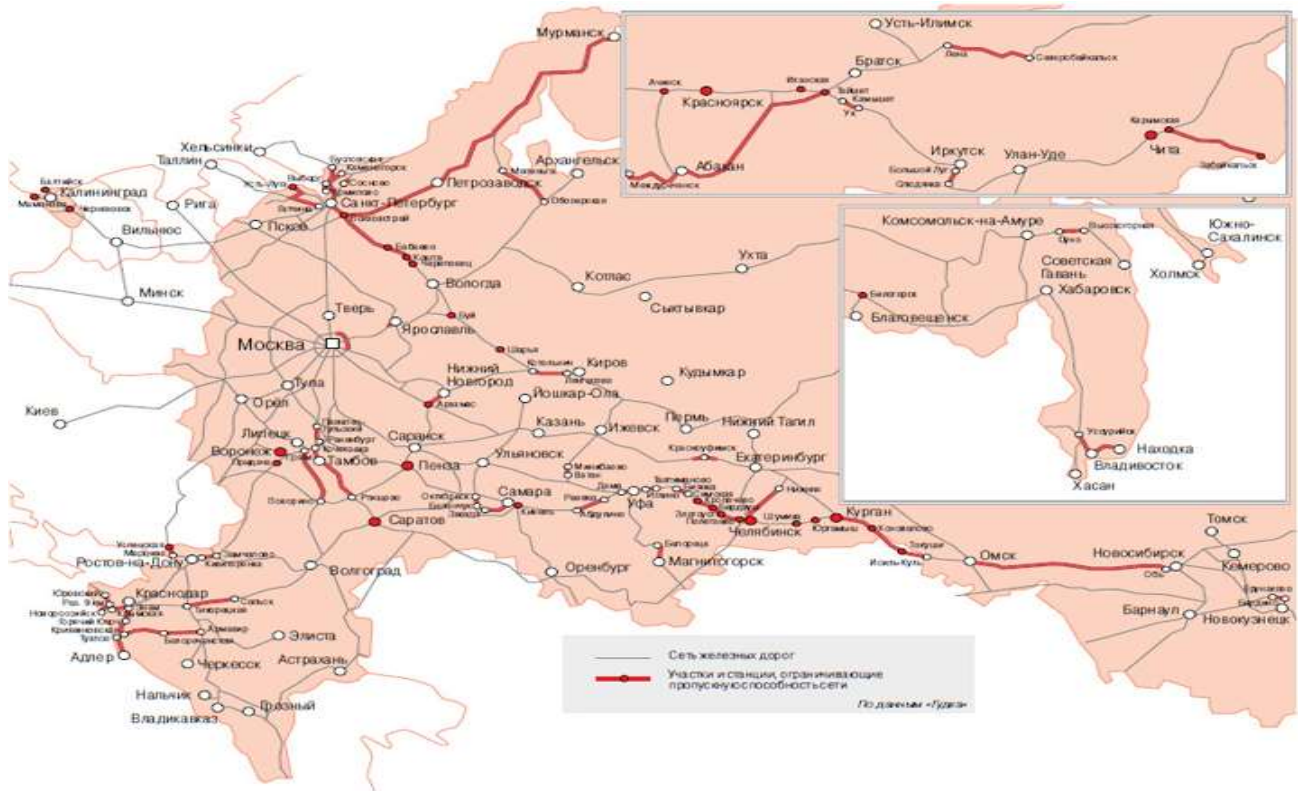


Рисунок П-4.3 – Участки и станции железных дорог, ограничивающие пропускную способность железнодорожной сети

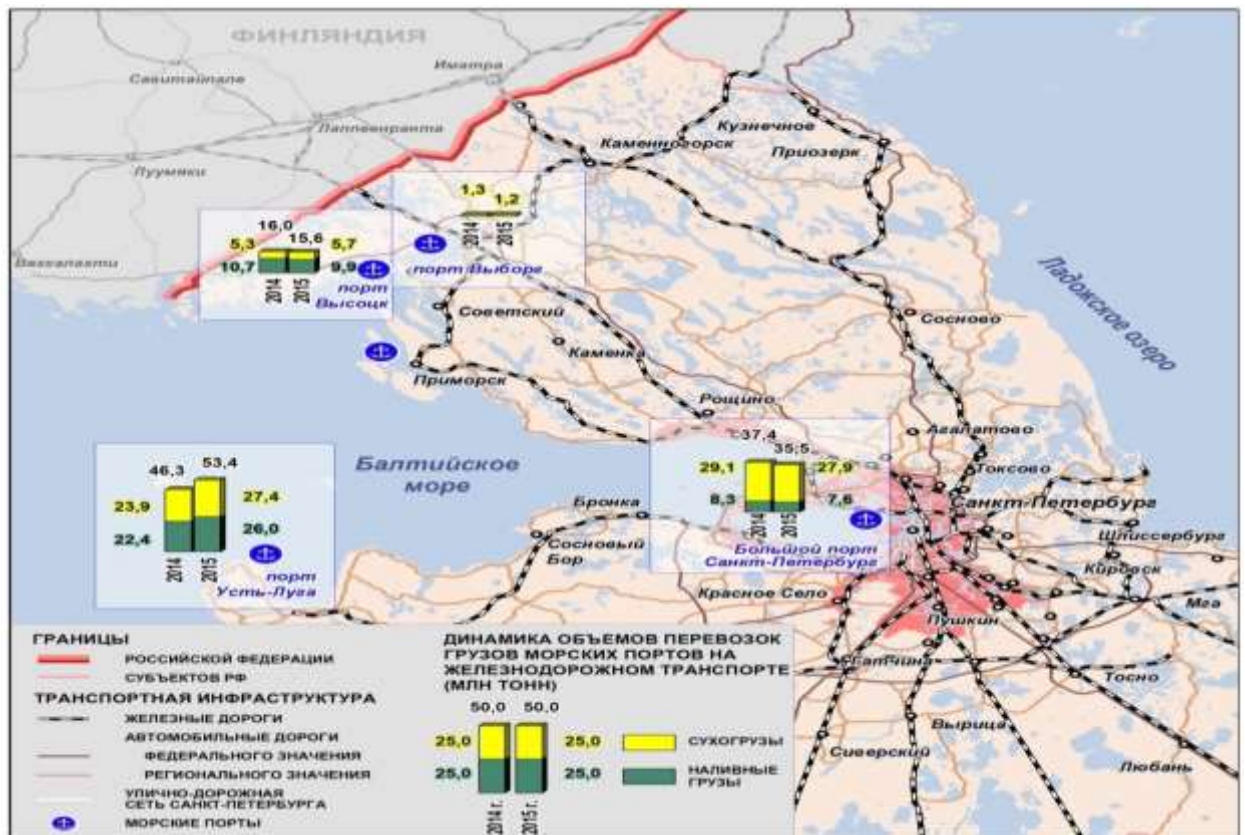


Рисунок П-4.4 – Объем перевозок грузов на железнодорожном транспорте в адрес морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области (доставка грузов в морские порты и вывоз грузов из них) в 2014-2015 гг.

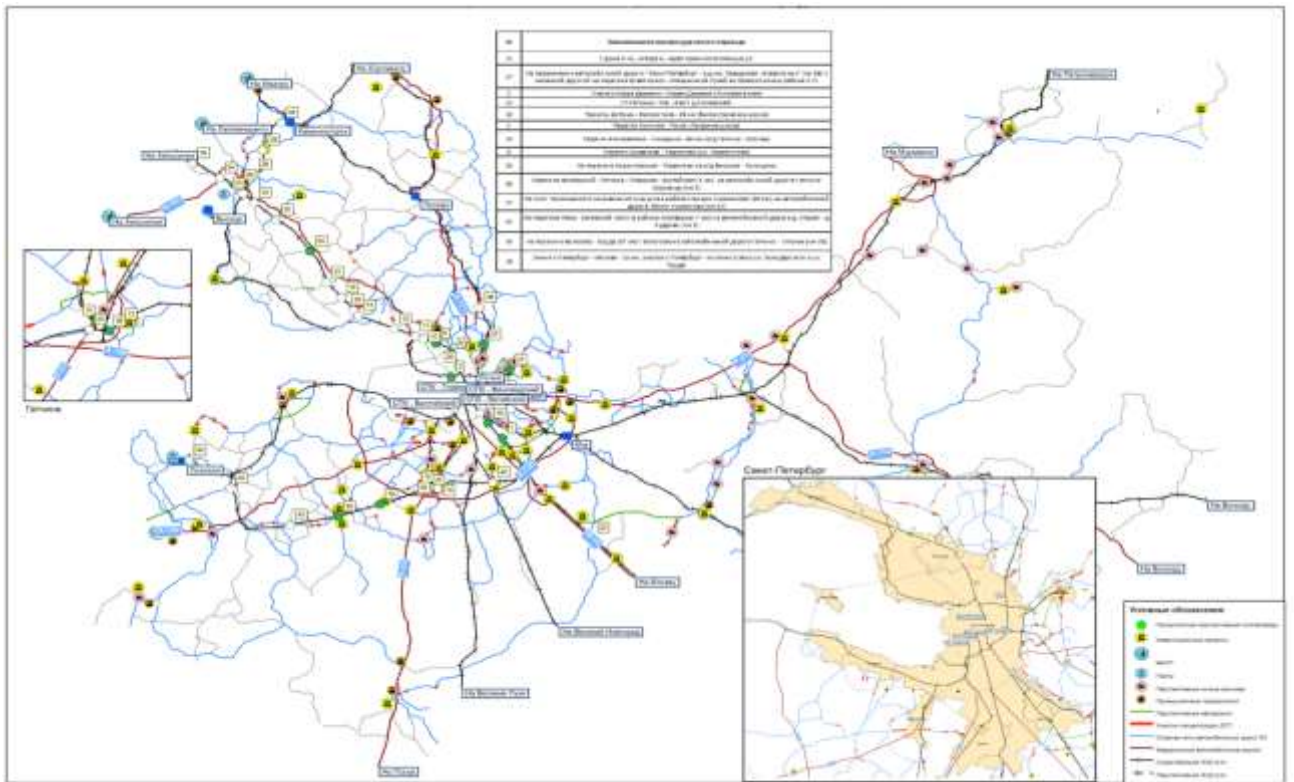


Рисунок П-4.5 – Схема размещения перспективных путепроводов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Приложение 5. Трубопроводный транспорт

Таблица П-5.1.

Объемы поставки нефти и нефтепродуктов в порт Приморск по системе нефтепроводов в 2014-2015 гг., тыс. тонн

Наименование груза	Год	Всего	Экспорт	Импорт	Транзит	Каботаж
Наливные грузы,	2014	53662,1	53661,5			0,6
	2015	59606,2	59606,2			
в том числе:						
Нефть	2014	42353,9	42353,9			
	2015	45141,7	45141,7			
Нефтепродукты	2014	11308,2	11307,6			0,6
	2015	14464,5	14464,5			
Итого	2014	53662,1	53661,5			0,6
	2015	59606,2	59606,2			

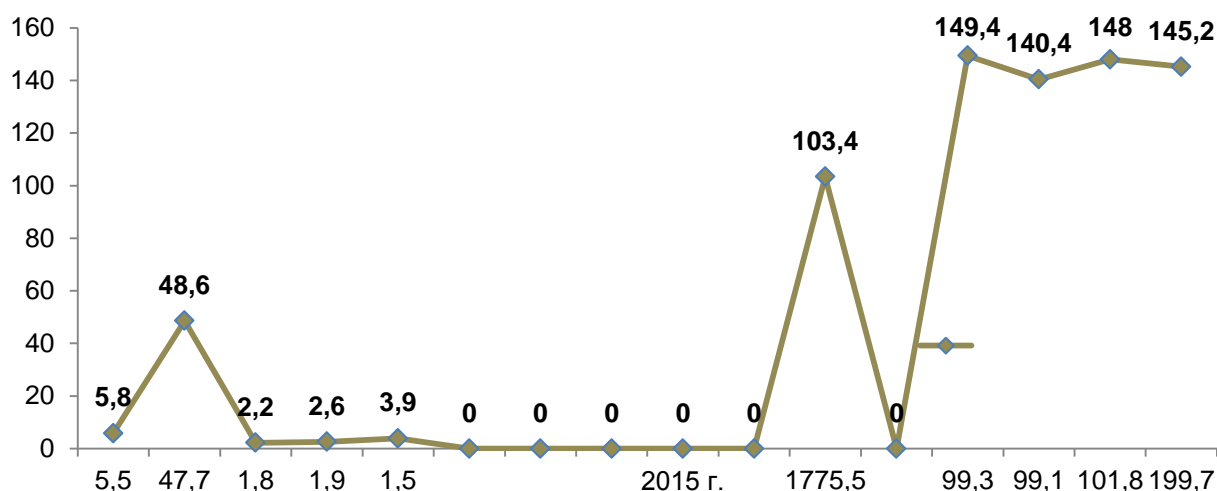
Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Таблица П-5.2.

Объемы поставки нефти и нефтепродуктов в порт Усть-Луга по системе нефтепроводов в 2014-2015 гг., тыс. тонн

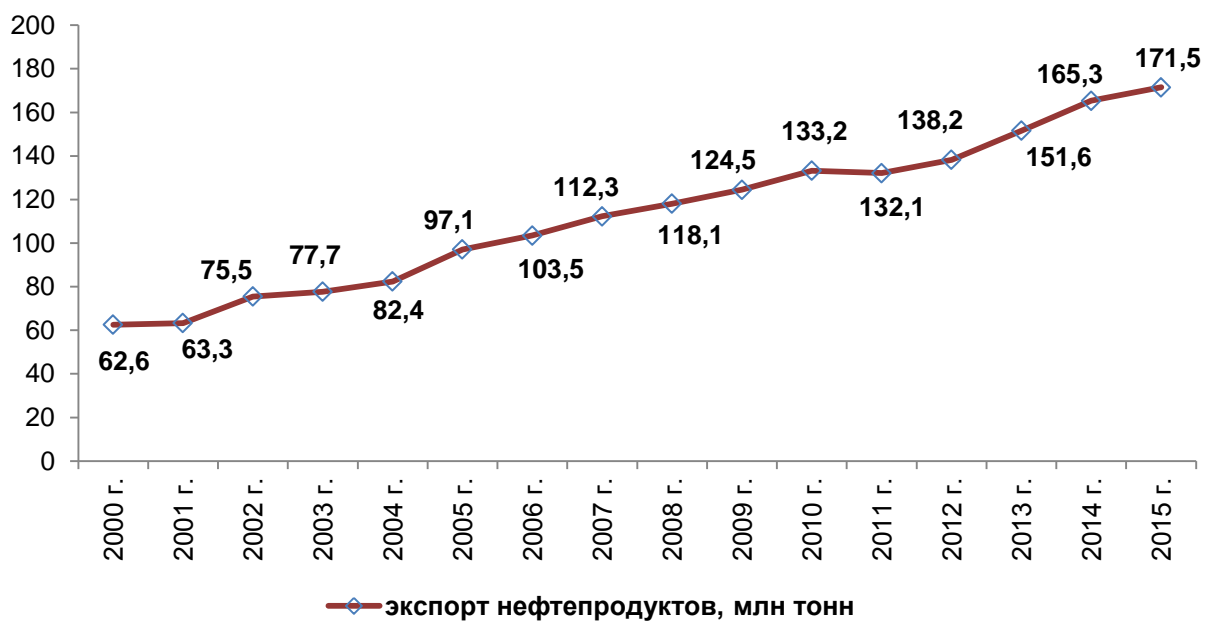
Наименование груза	Год	Всего	Экспорт	Импорт	Транзит	Каботаж
Наливные грузы,	2014	27884,9	27884,9			
	2015	33631,2	33631,2		93,8	
в том числе:						
Нефть	2014	23261,1	23261,1			
	2015	26814,3	26814,3			
Нефтепродукты	2014	26121,5	26121,5			
	2015	31405	31311,2		93,8	
Итого	2014	27884,9	27884,9			
	2015	33631,2	33631,2		93,8	

Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»



Источник: ФТС России и Росстата

Рисунок П-5.1 – Динамика экспорта сырой нефти Российской Федерации за период 2000-2015 гг., млн тонн



Источник: ФТС России и Росстата

Рисунок П-5.2 – Динамика экспорта нефтепродуктов Российской Федерации за период 2000-2015 гг., млн тонн

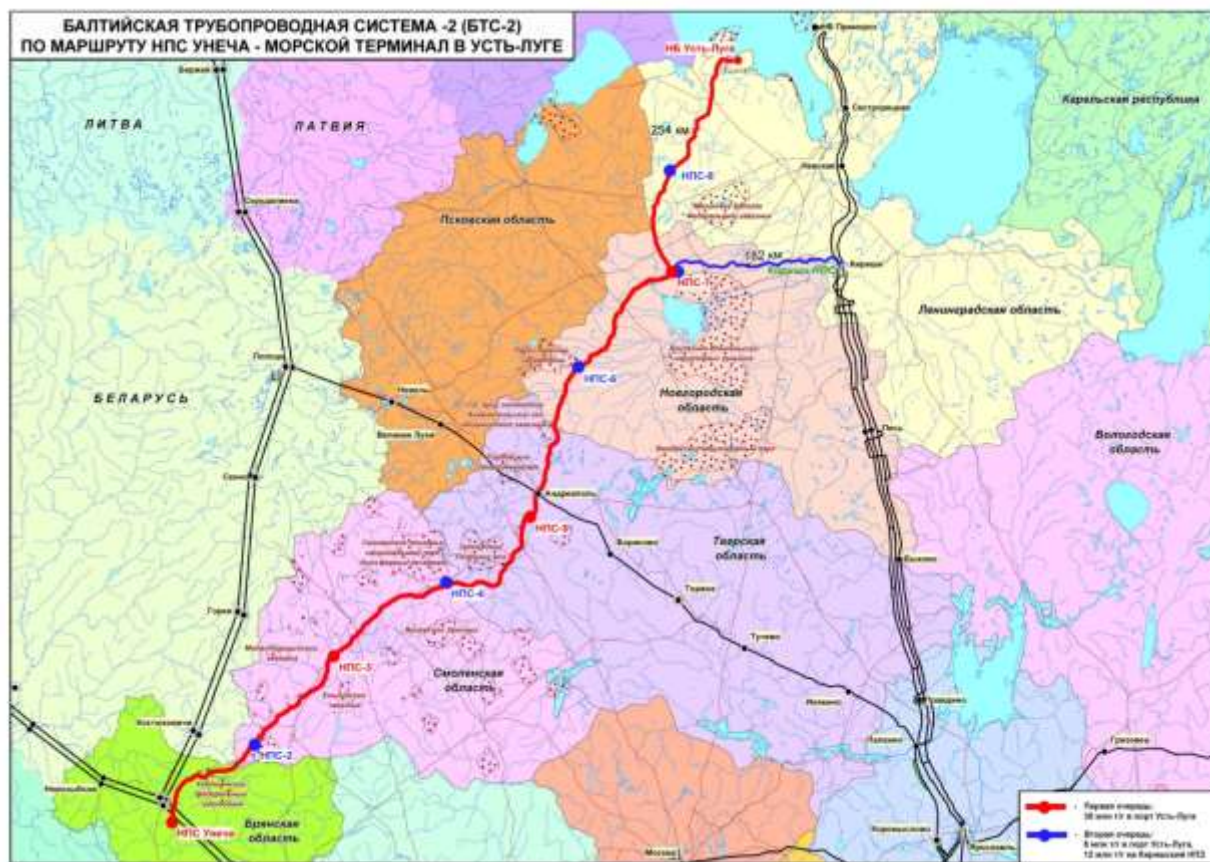
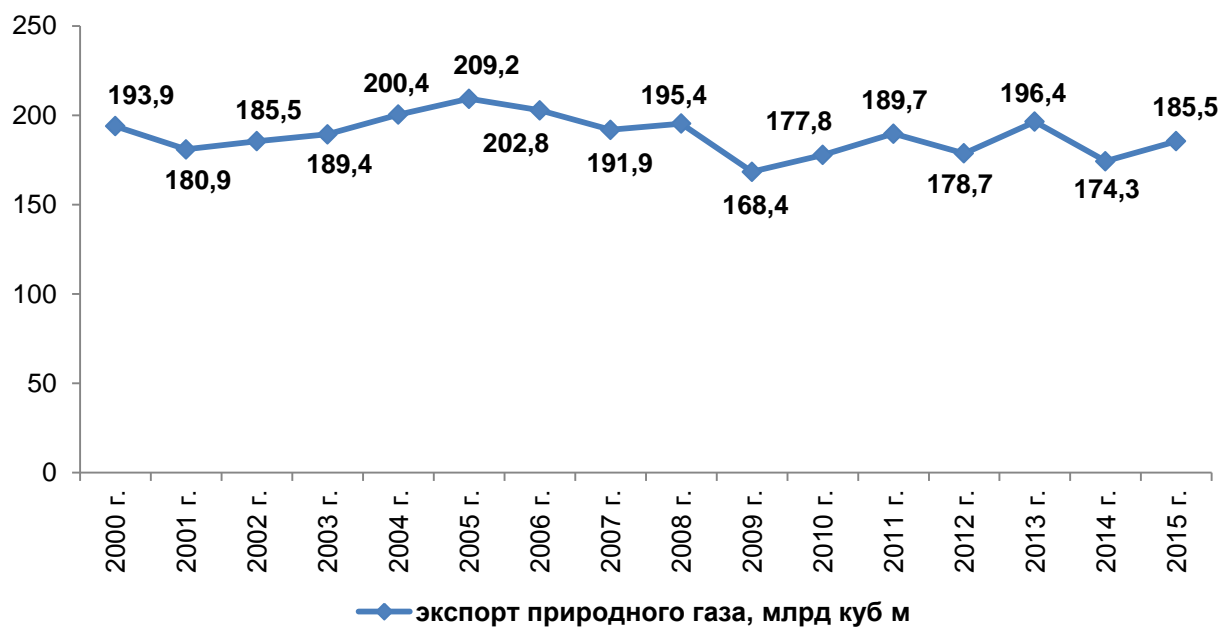


Рисунок П-5.3 – Схема прохождения магистрального нефтепровода "Балтийская трубопроводная система - 2"



Источник: ФТС России и Росстата

Рисунок П-5.4 – Динамика экспорта природного газа Российской Федерации за период 2000-2015 гг., млрд м³



Рисунок П-5.5 – Схема прохождения газопровода «Грязовец — Выборг» по территории Вологодской и Ленинградской областей

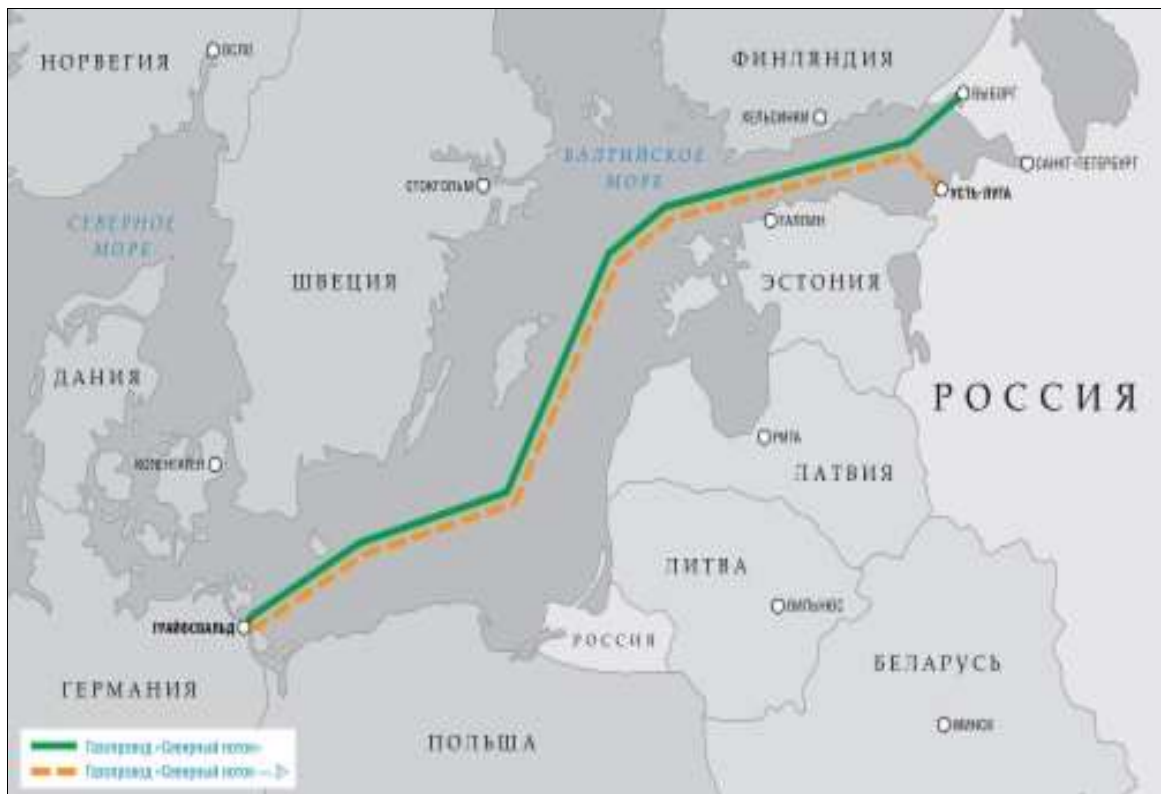


Рисунок П-5.6 – Маршруты газопроводов «Северный поток» и «Северный поток - 2»

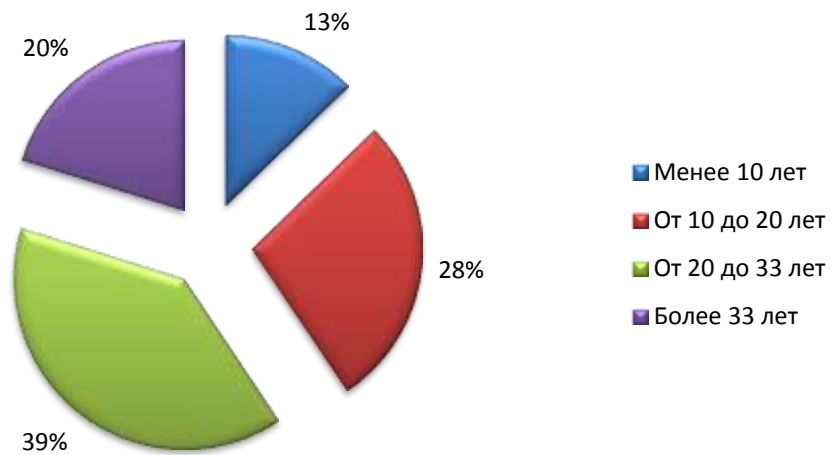


Рисунок П-5.7 – Структура магистральных трубопроводов по сроку эксплуатации

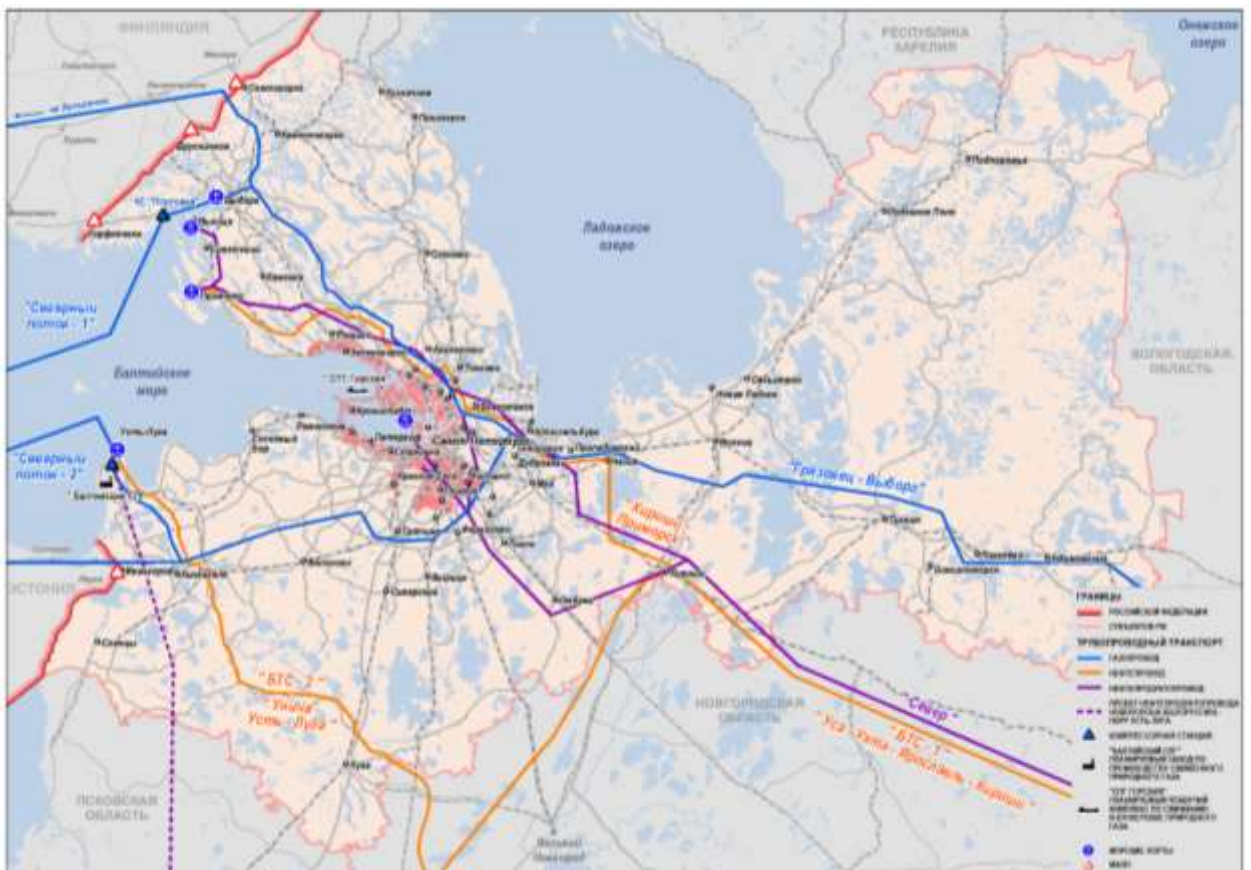


Рисунок П-5.8 – Схема развития трубопроводного транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Приложение 6. Воздушный транспорт

Таблица П-6.1.

Динамика пассажиропотоков аэропорта «Пулково» за 2011-2015 гг., тыс. пасс.

Показатель	2011	2012	2013	2014	2015
Пассажиропотоки аэропорта «Пулково», всего, в том числе:	9 610,1	11 154,6	12 854,4	14 264,7	13 499,8
- на внутренних рейсах	4 482,4	4 999,8	5 830,2	7 157,7	7 871,2
- на международных рейсах	5 127,7	6 154,8	7 024,2	7 107,0	5 628,6

Источник: данные аэропорта «Пулково»

Таблица П-6.2.

Численность населения и пассажиропотоки аэропортов в крупных городах Европы, 2014 г.

Город (страна)	Численность населения, млн чел.	Наименование аэропортов, расположенных рядом с городом	Пассажирооборот, млн чел.	Подвижность населения на воздушном транспорте, поездок в год
Москва (Россия)	12,2	Домодедово	33,1	
		Шереметьево	31,6	
		Внуково	12,7	
Всего			77,4	6,3
Лондон (Великобритания)	8,4	Heathrow	73,4	
		Gatwick	38,1	
		Stansted	19,9	
Всего			131,4	15,6
Манчестер (Великобритания)		International	22,1	
Париж (Франция)	6,5 (Большой Париж)	Charles de Gaulle	63,8	
		Orly	28,9	
Всего			92,7	14,2
Берлин (Германия)	3,5	Tegel	20,7	
		Berlin-Schönefeld	7,3	
Всего			28,0	8,0
Франкфурт-на-Майне (Германия)	0,7	International	59,6	85,0
Дюссельдорф (Германия)	0,6	International	21,9	36,5
Мюнхен (Германия)	1,4	International	39,7	28,3
Амстердам (Нидерланды)	0,8	Schiphol	55,0	68,8
Мадрид (Испания)	3,3	Barajas	41,8	12,7
Барселона (Испания)	1,6	El Prat	37,5	23,4
Брюссель (Бельгия)	1,1	National	21,9	19,9
Рим (Италия)	2,8	Fiumicino	38,5	13,8
Милан (Италия)	1,2	Malpensa	18,8	15,7
Пулково (Санкт-Петербург)	5,1	Пулково	14,3	2,8

Источник: Airline Business, май 2015 г., http://www.airlines-inform.ru/rankings/world_airports_2015.html

Таблица П-6.3.

Динамика обработки грузов АО «Грузовой терминал Пулково» за период 2011-2015 гг., тыс.

ТОНН

Показатель	2011	2012	2013	2014	2015
Объем грузов	29,4	31,1	31,4	30,3	27,0

Источник: Комитет по транспорту Санкт-Петербурга

Таблица П-6.4.

Основные характеристики взлетно-посадочных полос аэропорта «Пулково»

Показатель	ВПП 1 (южная)	ВПП 2 (северная)
Класс ВПП	А	А
Размеры	3780 x 60	3397 x 60
Покрытие	Армобетон	Цементобетон

Источник: данные аэропорта «Пулково»

Таблица П-6.5.

Динамика взлетно-посадочных операций аэропорта «Пулково» за период 2007-2015 гг., ед.

Показатель	2011	2012	2013	2014	2015
Количество взлетно-посадочных операций, ед.	115 961	125 715	137 480	147 415	138 327

Источник: данные аэропорта «Пулково»

Таблица П-6.6.

Динамика авиакомпаний, осуществляющих полеты в аэропорт «Пулково» на регулярных рейсах, и направлений воздушных сообщений за период 2007-2015 гг., ед.

Показатель	2011	2012	2013	2014	2015
Количество авиакомпаний, осуществляющих полеты в аэропорт «Пулково» на регулярных рейсах	75	70	73	70	68
Количество направлений регулярных полетов	148	157	164	159	151

Источник: данные аэропорта «Пулково»

Таблица П-6.7.

Наиболее загруженные направления полетов из аэропорта «Пулково» в 2015 г., млн чел.

Российские направления									
Москва	Симферополь	Калининград	Сочи	Екатеринбург	Архангельск	Краснодар	Мурманск	Минеральные Воды	Новосибирск
3.742	0.578	0.295	0.294	0.252	0.251	0.247	0.233	0.197	0.187
Международные направления									
Анталья	Франкфурт-на-Майне	Париж	Хургада	Ларнака	Шарм-эль-Шейх	Стамбул	Мюнхен	Рим	Дубай
0.460	0.269	0.216	0.206	0.180	0.171	0.152	0.151	0.135	0.125
Страны СНГ									
Минск	Киев	Ташкент	Алматы	Душанбе	Самарканд	Кишинев	Астана	Ургенч	Баку
0.162	0.162	0.123	0.118	0.088	0.087	0.079	0.075	0.050	0.047

Источник: данные аэропорта «Пулково»

Таблица П-6.8.

Динамика финансовых показателей работы аэропорта «Пулково» за период 2010-2015 гг.

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Выручка, млрд руб.	3,4	6,0	7,4	8,9	12,2	14,0
Авиационные доходы, %	87,0	84,0	83,0	83,0	79,0	76,0
Неавиационные доходы, %	13,0	16,0	17,0	17,0	21,0	24,0

Источник: данные аэропорта «Пулково»

Таблица П-6.9.

Сравнительная характеристика маршрутной сети международных воздушных линий аэропорта «Пулково» за 2013-2015 гг.

	2013	2014	2015
Количество направлений ВСЕГО, ед.	128	119	98
Пассажиропоток, чел.	6 706 312	6 847 653	5 358 338
Количество авиакомпаний, ед.	270	278	195
Количество взлетов/посадок, ед.	52 623	56 634	44 832
Направление с максимальным пассажиропотоком, чел.	432 948	532 280	460 260
% от общего пассажиропотока	6,46	7,77	8,59
Направление	Анталья	Анталья	Анталья
Количество авиакомпаний, ед.	10	10	9
Количество взлетов/посадок, ед.	1 735	2 117	1 848
Направление с минимальным пассажиропотоком, чел.	359	459	146
% от общего пассажиропотока	0,005	0,007	0,003
Направление	Вильнюс	Вильнюс	Подгорицы
Количество авиакомпаний, ед.	1	1	1
Количество взлетов/посадок, ед.	30	24	2

Источник: Комитет по транспорту Санкт-Петербурга

Таблица П-6.10.

Сравнительная характеристика маршрутной сети внутренних воздушных линий аэропорта «Пулково» за 2013-2015 гг.

	2013	2014	2015
Количество направлений ВСЕГО, ед.	60	65	69
Пассажиропоток, чел.	6 001 697	7 267 633	8 102 060
Количество авиакомпаний, ед.	111	114	133
Количество взлетов/посадок, ед.	68 160	75 733	79 914
Направление с максимальным пассажиропотоком, чел.	2 955 907	3 366 840	3 725 966
% от общего пассажиропотока	49,25	46,33	45,99
Направление	МСК	МСК	МСК
Количество авиакомпаний, ед.	13	12	12
Количество взлетов/посадок, ед.	28 942	30 396	32 340
Направление с минимальным пассажиропотоком, чел.	430	303	518
% от общего пассажиропотока	0,007	0,004	0,006
Направление	Иркутск	Петрозаводск	Тамбов
Количество авиакомпаний, ед.	1	1	1
Количество взлетов/посадок, ед.	4	50	34

Источник: Комитет по транспорту Санкт-Петербурга

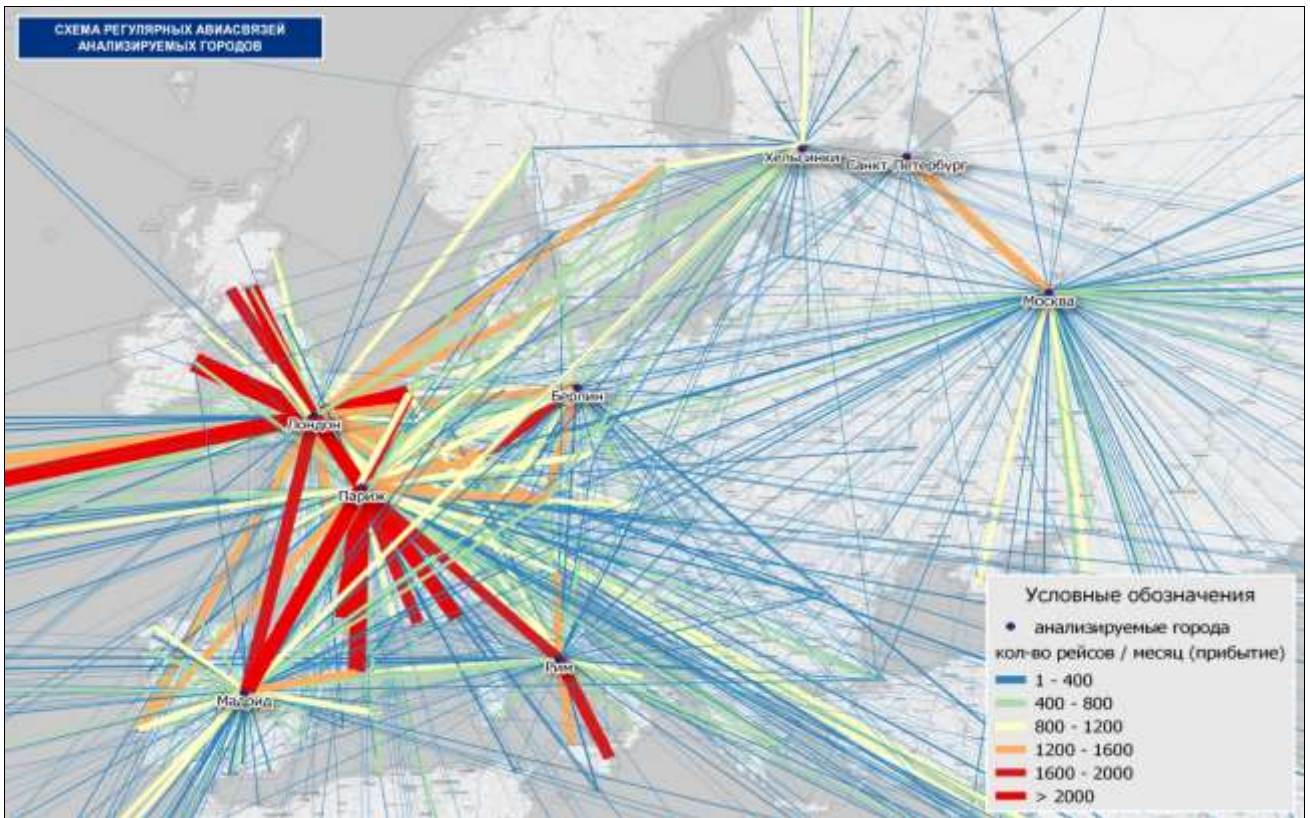


Рисунок П-6.1 – Схема регулярных авиасвязей крупнейших городов Европы и России



Рисунок П-6.2 – Динамика пассажиропотоков, количества направлений регулярных полетов и взлетно-посадочных операций аэропорта «Пулков» в 2008–2015 гг.

Приложение 7. Автомобильный транспорт

Таблица П-7.1.

Динамика численности парка автотранспортных средств, зарегистрированных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области за период 2011-2015 гг., ед.

№	Категория транспортного средства	2011	2012	2013	2014	2015
1	Автобусы, в том числе	28121	29706	28978	25958	25999
1.1	г. Санкт-Петербург	20965	22449	21513	19838	20221
1.2	Ленинградская область	7156	7257	7465	6120	5778
2	Грузовые автомобили	194985	281331	296551	290262	294441
2.1	г. Санкт-Петербург	138967	201033	220067	213123	217738
2.2	Ленинградская область	56018	80298	76484	77139	76703
3	Легковые автомобили	2034690	2050493	2260621	2173920	2183 572
3.1	г. Санкт-Петербург	1525967	1537473	1741267	1636336	1 638 183
3.2	Ленинградская область	508723	513020	519354	537584	545 389
Всего транспортных средств		2 257 796	2361530	2586150	2490140	2504012
г. Санкт-Петербург		1685899	1760955	1982847	1869297	1876142
Ленинградская область		571897	600575	603303	620843	627870

Источник: Данные ГИБДД МВД России

Таблица П-7.2.

Динамика объемов грузовых перевозок на автомобильном транспорте в Санкт-Петербурге и Ленинградской области за период 2011-2015 гг.

Показатели	2011	2012	2013	2014	2015
Объем грузовых перевозок на автомобильном транспорте, всего, млн тонн, в том числе:	88,9	93,9	91,5	95,4	89,2
Санкт-Петербург	55,5	58,0	55,9	54,4	51,1
Ленинградская область	33,4	35,9	35,6	41,0	38,1

Источник: Данные Росстата, ЗАО «Морцентр ТЭК», СЗТУ

Таблица П-7.3.

Объем грузов, доставленных в Большой порт Санкт-Петербург и вывезенных из него на автомобильном транспорте в 2014-2015 гг., тыс. тонн

Наименование груза	Год	Всего	Экспорт	Импорт	Транзит	Каботаж
Сухогрузы	2014	25211,7	8818,7	16130,4	6,6	256
	2015	19911,2	8349,2	11452,1	86,5	23,4
в том числе:						
- навалочные	2014	303,4	40,4	10,3		252,7
	2015	49,6	30,2	2		17,4
- насыпные	2014	5,5	0,1	5,4		
	2015					
- лесные	2014	350,7	350,7			
	2015	382,3	382,3			
- генеральные	2014	6341,8	3489,7	2848,9		3,2
	2015	4468,2	2624,6	1823,8	19,8	
- грузы в контейнерах	2014	17298,2	4783,3	12514,8		0,1
	2015	14460	5180	9207,3	66,7	6
- грузы на пароммах	2014	243,5	64,2	179,3		
	2015	91,1	34,7	56,4		
- накатные грузы	2014	668,6	90,3	571,7	6,6	
	2015	460	97,4	362,6		
Наливные грузы	2014	2795,1	1314,8	23,3		1457
	2015	1610,6	864,4	30,4		715,8

Наименование груза	Год	Всего	Экспорт	Импорт	Транзит	Каботаж
Итого	2014	28006,8	10133,5	16153,7	6,6	1713
	2015	21521,8	9213,6	11482,5	86,5	739,2

Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Таблица П-7.4.

Объем грузов, доставленных в порт Усть-Луга и вывезенных из него на автомобильном транспорте в 2014-2015 гг., тыс. тонн

Наименование груза	Год	Всего	Экспорт	Импорт	Всего транзит	Всего каботаж
Сухогрузы	2014	1672,1	386,1	1113,3	11,5	161,2
	2015	1297	358,6	765,3		173,1
в том числе:						
- навалочные	2014					
	2015	14,3	14,3			
- лесные	2014	231,3	219,8		11,5	
	2015	201,9	201,9			
- генеральные	2014	374,3	34,5	269,6		70,2
	2015	188,1	33,1	68,1		86,9
- грузы в контейнерах	2014	700	50,1	649,9		
	2015	582,3	42,7	539,6		
- грузы на паромках	2014	179,2	5,2	83		91
	2015	268,9	66	116,7		86,2
- накатные грузы	2014	187,3	76,5	110,8		
	2015	41,5	0,6	40,9		
Итого	2014	1672,1	386,1	1113,3	11,5	161,2
	2015	1297	358,6	765,3		173,1

Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Таблица П-7.5.

Объем грузов, доставленных в порт Выборг и вывезенных из него на автомобильном транспорте в 2014-2015 гг., тыс. тонн

Наименование груза	Год	Всего	Экспорт	Импорт	Транзит	Каботаж
Сухогрузы	2014	334,1	321,5	12,6		
	2015	284,7	281,4	3,3		
в том числе:						
- навалочные	2014	11,0		11,0		
	2015	7,9	7,3	0,6		
- насыпные	2014	253,5	253,5			
	2015	163,6	163,6			
- лесные	2014	36,8	36,8			
	2015	72,6	72,6			
- генеральные	2014	32,8	31,2	1,6		
	2015	40,6	37,9	2,7		
Наливные грузы	2014					
	2015	46,2	46,2			
Итого	2014	334,1	321,5	12,6		
	2015	330,9	327,6	3,3		

Источник: ЗАО «Морцентр ТЭК»

Таблица П-7.6.

Динамика численности и структуры парка автотранспортных средств, проследовавших через МАПП "Торфяновка"/"Валимаа", в двух направлениях, ед.

Годы	Количество автотранспортных средств в двух направлениях, ед.			
	Легковые автомобили	Грузовые автомобили	Автобусы	Всего
По направлению из РФ				
2011	474622	161032	15089	650743
2012	526038	159331	14425	699794

Годы	Количество автотранспортных средств в двух направлениях, ед.			
	Легковые автомобили	Грузовые автомобили	Автобусы	Всего
2013	562350	138974	14070	715394
2014	504642	134436	11224	650302
2015	442860	85960	9583	538403
По направлению в РФ				
2011	437753	163958	14950	616661
2012	497617	167916	13816	679349
2013	554483	147046	13368	714897
2014	483404	120996	11118	615518
2015	438552	83465	8442	530459

Источник: СЗТУ

Таблица П-7.7.

Динамика численности и структуры парка автотранспортных средств, проследовавших через МАПП "Брусничное"/"Нуйямаа", в двух направлениях, ед.

Годы	Количество автотранспортных средств в двух направлениях, ед.			
	Легковые автомобили	Грузовые автомобили	Автобусы	Всего
По направлению из РФ				
2011	433093	101070	8865	543028
2012	461833	100442	9312	571587
2013	495744	90742	10898	597384
2014	432515	76417	7678	516610
2015	379597	65072	6020	450689
По направлению в РФ				
2011	483047	102983	7176	593206
2012	484673	99261	7093	591027
2013	492267	92557	8800	593624
2014	422076	90807	6990	519873
2015	364537	73223	5783	443543

Источник: СЗТУ

Таблица П-7.8.

Динамика численности и структуры парка автотранспортных средств, проследовавших через МАПП "Светогорск"/"Иматра", в двух направлениях, ед.

Годы	Количество автотранспортных средств в двух направлениях, ед.			
	Легковые автомобили	Грузовые автомобили	Автобусы	Всего
По направлению из РФ				
2011	368138	59694	3150	430982
2012	430948	61929	4075	496952
2013	451183	55712	5393	512288
2014	425734	45898	5582	477214
2015	342072	36833	3129	382034
По направлению в РФ				
2011	350590	64139	3633	418362
2012	464700	66445	4522	535667
2013	471831	63654	5526	541011
2014	448909	57556	5531	511996
2015	352689	43608	2876	399173

Источник: СЗТУ

Таблица П-7.9.

Динамика численности и структуры парка автотранспортных средств, проследовавших через МАПП "Ивангород"/"Нарва", в двух направлениях, ед.

Годы	Количество автотранспортных средств в двух направлениях, ед.			
	Легковые автомобили	Грузовые автомобили	Автобусы	Всего
2011	408085	53793	31651	493529
2012	404171	66763	30098	501032
2013	406319	74169	25986	506474
2014	413156	53585	23528	490269
2015	459040	54767	22380	536187

Источник: СЗТУ

Таблица П-7.10.

Динамика пассажирских и грузовых перевозок через МАПП "Торфяновка"/"Ваалимаа", в двух направлениях

Годы	Объем пассажирских перевозок, тыс. чел.	Объем грузовых перевозок, тыс. тонн
По направлению из РФ		
2011	1640,0	339,90
2012	1860,0	290,11
2013	1880,0	292,50
2014	1670,0	383,00
2015	1310,0	323,50
По направлению в РФ		
2011	1630,0	2177,00
2012	1860,0	2202,70
2013	1880,0	2027,90
2014	1666,0	1567,70
2015	1299,0	1119,30

Источник: СЗТУ, ФСБ России (Пограничное управление по Санкт-Петербургу и Ленинградской области)

Таблица П-7.11.

Динамика пассажирских и грузовых перевозок через МАПП "Брусничное"/"Нуйямаа", в двух направлениях

Годы	Объем пассажирских перевозок, тыс. чел.	Объем грузовых перевозок, тыс. тонн
По направлению из РФ		
2011	1610,00	688,05
2012	1810,00	673,60
2013	1920,00	695,30
2014	1560,00	702,90
2015	1250,00	659,10
По направлению в РФ		
2011	1610,00	9934,00
2012	1810,00	960,30
2013	1920,00	825,40
2014	1560,00	751,80
2015	1240,00	460,80

Источник: СЗТУ, ФСБ России (Пограничное управление по Санкт-Петербургу и Ленинградской области)

Таблица П-7.12.

Динамика пассажирских и грузовых перевозок через МАПП "Светогорск"/"Иматра", в двух направлениях

Годы	Объем пассажирских перевозок, тыс. чел.	Объем грузовых перевозок, тыс. тонн
По направлению из РФ		
2011	930,00	346,50
2012	1200,00	356,80
2013	1310,00	378,40
2014	1250,00	353,90
2015	840,00	500,20
По направлению в РФ		
2011	930,00	699,70
2012	1190,00	787,00
2013	1300,00	794,50
2014	1240,00	797,00
2015	840,00	557,30

Источник: СЗТУ, ФСБ России (Пограничное управление по Санкт-Петербургу и Ленинградской области)

Таблица П-7.13.

Динамика пассажирских и грузовых перевозок через МАПП "Ивангород"/"Нарва", в двух направлениях

Годы	Объем пассажирских перевозок, тыс. чел.	Объем грузовых перевозок, тыс. тонн
2011	3470,0	720,1
2012	3450,0	823,8
2013	3720,0	919,7
2014	3020,0	870,7
2015	3170,0	895,4

Источник: СЗТУ, ФСБ России (Пограничное управление по Санкт-Петербургу и Ленинградской области)

Таблица П-7.14.

Оценка объемов пассажирских перевозок на автомобильном транспорте в Санкт-Петербурге и Ленинградской области в 2015 г., млн чел.

Показатель	Объем перевозок в 2015 г., млн чел.	Доля в общем объеме перевозок на автотранспорте, %
1. Объем пассажирских перевозок на автомобильном транспорте в Санкт-Петербурге, всего, в том числе:	1476,5	90,2
- объем автобусных перевозок муниципальным и коммерческим транспортом	706,5	43,1
- объем перевозок легковыми такси	12,0	0,8
- объем перевозок индивидуальным автотранспортом	758,0	46,3
2. Объем пассажирских перевозок на автомобильном транспорте в Ленинградской области, всего, в том числе:	160,3	9,7
- объем автобусных перевозок муниципальным и коммерческим транспортом	67,8	4,1
- объем перевозок легковыми такси	3,5	0,2
- объем перевозок индивидуальным автотранспортом	89,0	5,4

Показатель	Объем перевозок в 2015 г., млн чел.	Доля в общем объеме перевозок на автотранспорте, %
3. Объем пассажирских перевозок на автомобильном транспорте в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, всего, в том числе:	1636,8	100
- объем автобусных перевозок муниципальным и коммерческим транспортом	774,3	47,3
- объем перевозок легковыми такси	15,5	1,0
- объем перевозок индивидуальным автотранспортом	847,0	51,7

Источник: данные Комитета по транспорту Санкт-Петербурга, оценочные расчеты

Таблица П-7.15.

Характеристика существующего парковочного пространства Санкт-Петербурга в 2016 г.

№ п.п.	Наименование показателей	Занимаемая площадь, кв.м	Емкость, маш-мест
1.	Платные парковки		
1.1	27 улиц в Центральном районе Санкт-Петербурга (зона, ограниченная Невским, Лиговским проспектами, Кирочной улицей и набережной реки Фонтанки)	-	2 895
2.	Перехватывающие парковки		
2.1.	у ст. метро «Гражданский проспект»	1423	46
2.2.	у ст. метро «Ладужская»	5200	160
2.3.	у ст. метро «Ленинский проспект»	5814	190
2.4.	у ст. метро «Проспект Просвещения»	1319	43
2.5.	у ст. метро «Волковская»	3993	151
2.6.	у ст. метро «Обухово»	9764	330
2.7.	у ст. метро «Купчино»	2482	93
2.8.	у ст. метро «Кировский завод»	2722	50
2.9.	у ст. метро «Парнас»	4500	155
2.10.	у ст. метро «Площадь Александра Невского»	5590	151
2.11.	у ст. метро «Политехническая»	1413	61
2.12.	у ст. метро «Купчино»	3741	99
2.13.	У ст. метро «Бухарестская»	3688	91
3.	Городские парковки		
3.1.	у ст. метро «Площадь Восстания»	2298	63
3.2.	у концертного зала БКЗ «Октябрьский»	2821	84
3.3.	у ст. метро «Площадь Восстания»	1240	56
3.4.	у ст. метро «Гостиный двор»	1300	58
4.	Социальные парковки		
4.1.	у ст. метро «Московская»	7008	257
4.2.	у ст. метро «Автово»	2522	70
4.3.	у ст. метро «Старая деревня»	2639	45
4.4.	у ст. метро «Старая деревня»	2500	45
4.5.	у ст. метро «Ладужская»	3496	100
4.6.	у ст. метро «Ленинский проспект»	3000	112

Источник: данные ГУП «Городской центр управления парковками Санкт-Петербурга»

Таблица П-7.16.

Прогноз численности автотранспортных средств в Санкт-Петербурге и Ленинградской области на период до 2030 г., тыс. ед.

Показатель	2015 г. (отчет)	2020 г.	2030 г.
Консервативный вариант			
Санкт-Петербург			
Грузовые автомобили	217,7	240,9	332,5
Автобусы	20,2	21,4	22,7
Легковые автомобили	1638,2	1780	2304,9

Показатель	2015 г. (отчет)	2020 г.	2030 г.
Итого	1876,1	2042,3	2660,1
Ленинградская область			
Грузовые автомобили	76,7	82,8	102,4
Автобусы	5,8	6,0	6,0
Легковые автомобили	545,4	593,9	718,2
Итого	627,9	682,7	826,6
Всего по Санкт-Петербургу и Ленинградской области			
Грузовые автомобили	294,4	323,7	434,9
Автобусы	26,0	27,4	28,7
Легковые автомобили	2183,6	2373,9	3023,1
Итого	2504,0	2725	3486,7
Инновационный вариант			
Санкт-Петербург			
Грузовые автомобили	217,7	259,6	414,0
Автобусы	20,2	22,5	24,1
Легковые автомобили	1638,2	1945,2	2890,8
Итого	1876,1	2227,3	3328,9
Ленинградская область			
Грузовые автомобили	76,7	90,1	123,4
Автобусы	5,8	6,1	6,2
Легковые автомобили	545,4	613,9	842,1
Итого	627,9	710,1	971,7
Всего по Санкт-Петербургу и Ленинградской области			
Грузовые автомобили	294,4	349,7	537,4
Автобусы	26,0	28,6	30,3
Легковые автомобили	2183,6	2559,1	3732,9
Итого	2504,0	2937,4	4300,6

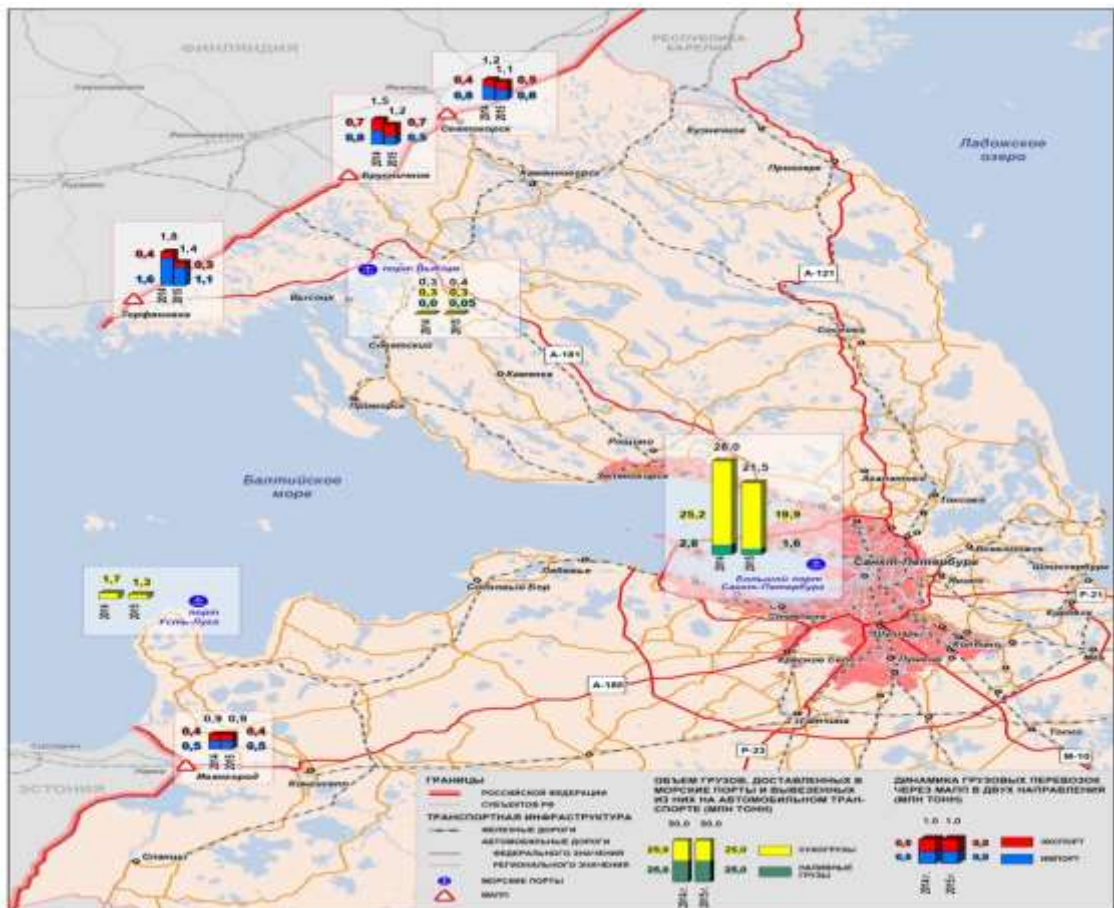


Рисунок П-7.1 – Объемы международных автомобильных перевозок в направлении морских портов и международных пунктов пропуска, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области



Рисунок П-7.2 - Территория субъектов Российской Федерации, входящая в зону двенадцатичасовой доступности до морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области на грузовом автомобильном транспорте

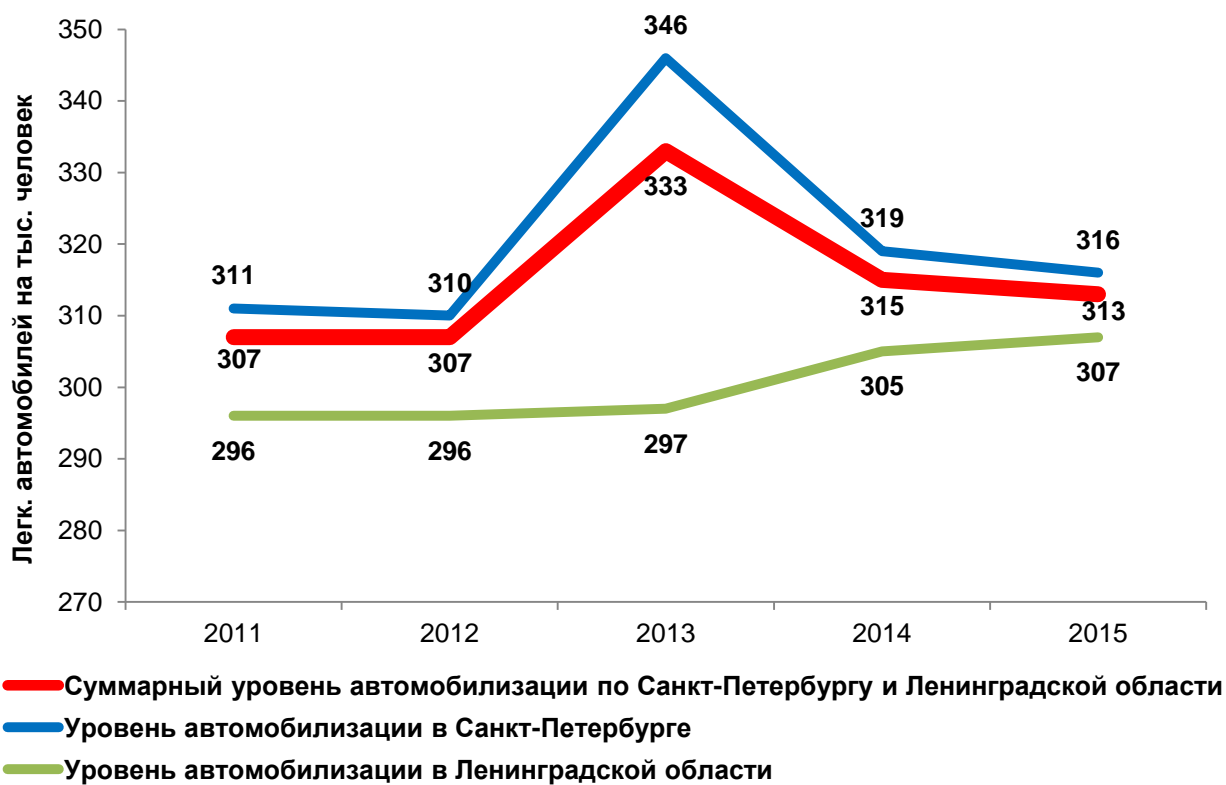
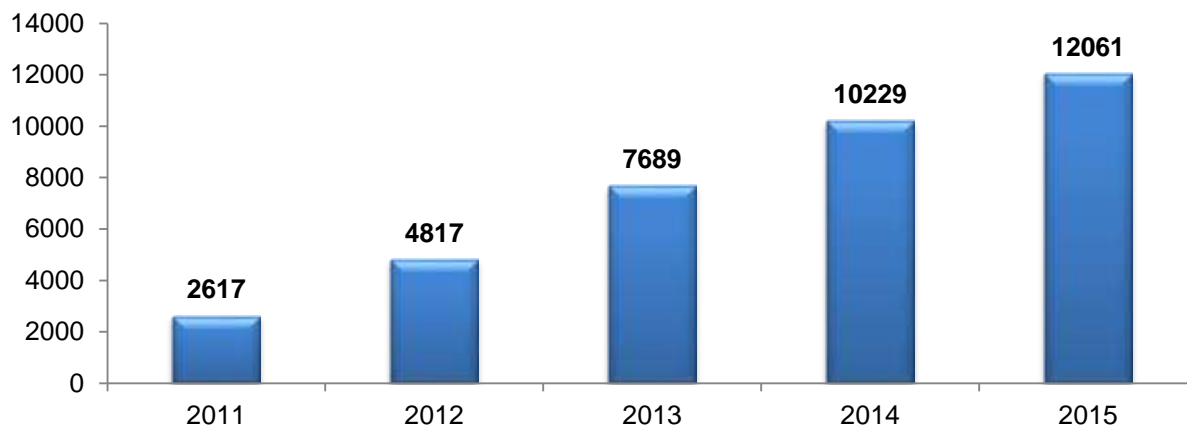
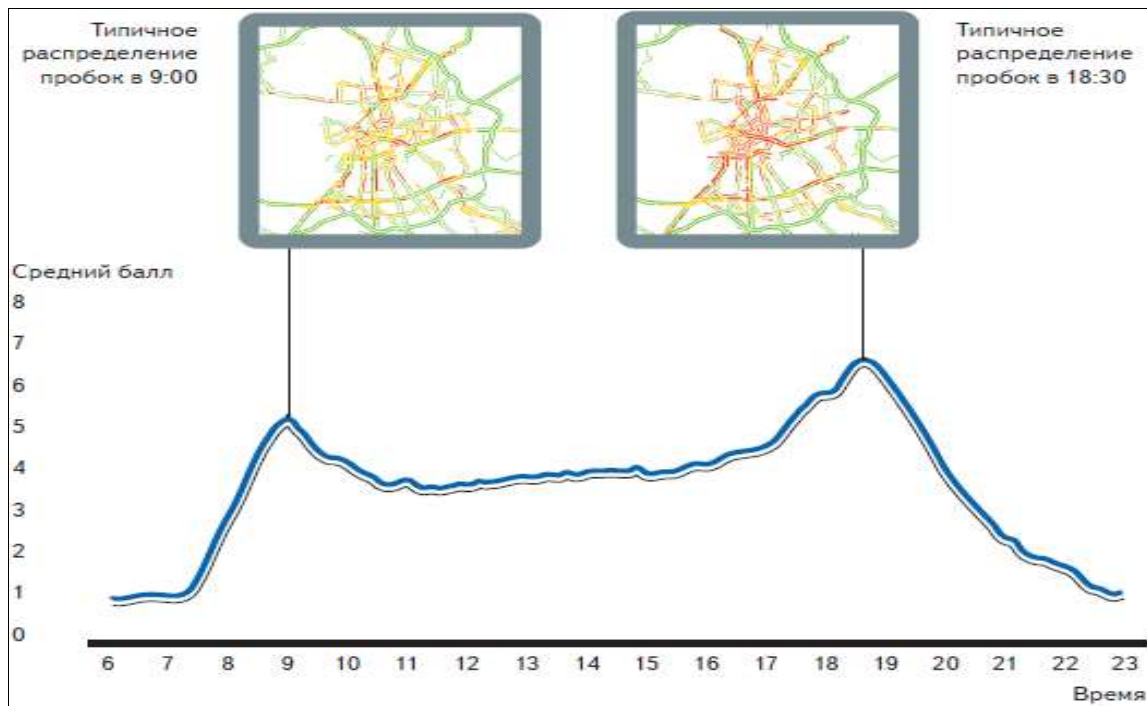


Рисунок П-7.3 – Динамика суммарного уровня автомобилизации в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, легк. авт. на 1000 жителей



Источник: Комитет по транспорту Санкт-Петербурга

Рисунок П-7.4 – Динамика объемов перевозок на таксомоторном транспорте в Санкт-Петербурге, млн чел.



Источник: Яндекс-пробки

Рисунок П-7.5 – Распределение пиковой загрузки улично-дорожной сети Санкт-Петербурга в будние дни (часы пик: утром с 8:00 до 10:00 и вечером с 17:00 до 20:00)



Рисунок П-7.6 – Участки улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, работающие в режиме перегрузки в часы «пик»



Рисунок П-7.7 – Пилотная зона платной парковки в Центральном районе
Петербурга

Санкт-

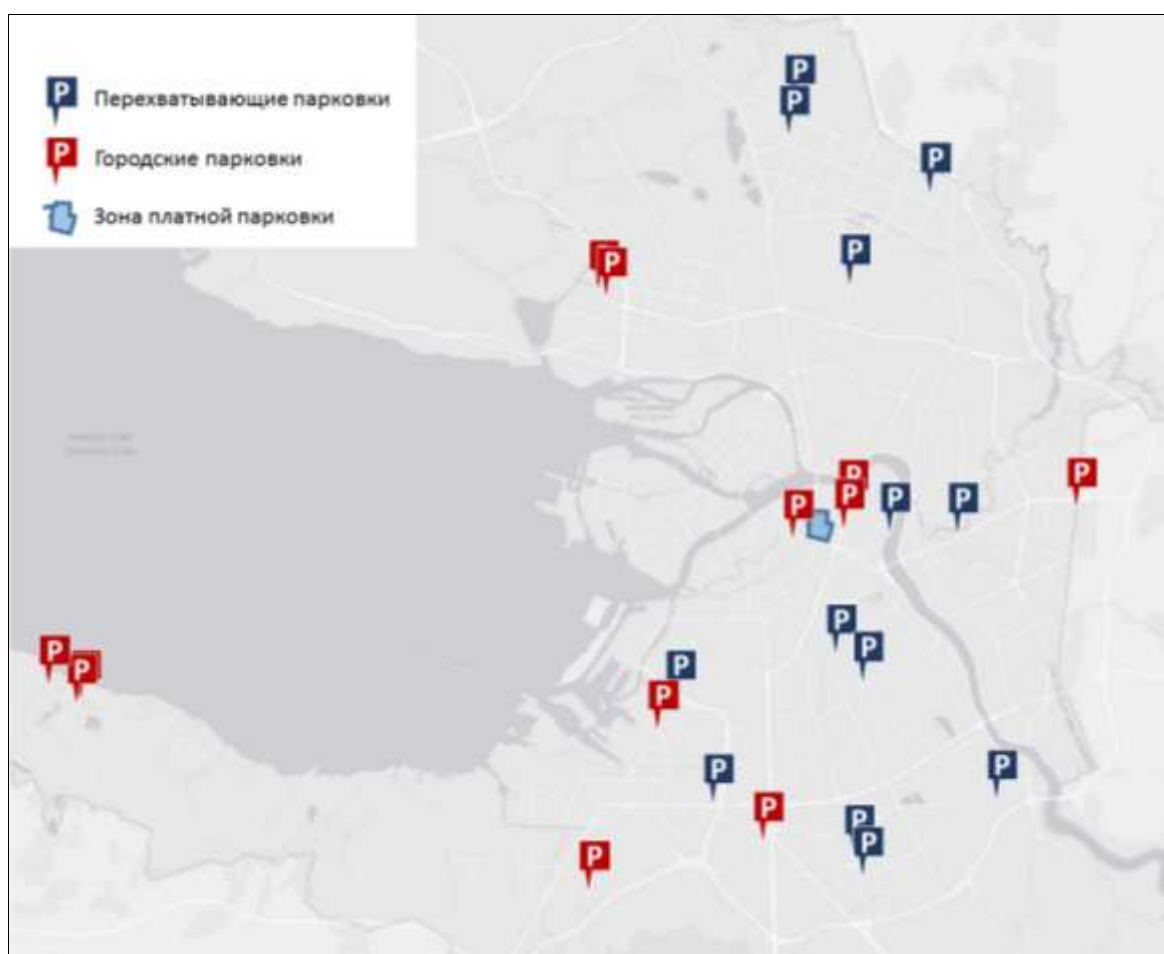


Рисунок П-7.8 – Схема расположения действующих городских парковок

Приложение 8. Городской и пригородный пассажирский транспорт

Таблица П-8.1.

Основные показатели работы пассажирского транспорта общего пользования в Санкт-Петербурге

п/п	Наименование показателя	Ед. изм.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
1.	Объем перевозок пассажиров, всего, в том числе:	млн чел.	1741,8	1765,7	1768,3	1767,2	1768,3
1.1.	Метрополитен	млн чел.	768,0	764,7	758,6	763,1	741,8
1.2.	Трамвай	млн чел.	191,7	191,5	193,0	184,3	178,6
1.3.	Троллейбус	млн чел.	139,3	139,2	135,6	142,8	141,3
1.3.	Автобус, всего, в том числе:	млн чел.	642,3	670,2	681,0	677,0	706,5
1.3.1.	- социальный	млн чел.	358,5	403,6	415,7	411,6	438,5
1.3.2.	- коммерческий (расчетная оценка)	млн чел.	283,8	266,6	265,3	265,4	268,0
1.5.	Внутренний водный транспорт	млн чел.	0,454	0,139	0,057	0,045	0,059
2.	Количество маршрутов	ед.	781	780	777	783	781
2.1.	Автобусные маршруты, всего, в том числе:	ед.	692	692	690	696	693
	- социальные;		364	375	377	390	390
	- коммерческие		328	317	313	306	303
2.2.	Трамвайные маршруты	ед.	40	40	40	40	42
2.3.	Троллейбусные маршруты	ед.	44	44	44	44	45
2.4.	Маршруты речного транспорта	ед.	5	4	1	1	1
3.	Списочное количество единиц подвижного состава						
3.1.	ГУП «Петербургский метрополитен»	ед.	1539	1587	1615	1708	1680
3.2.	СПб ГУП «Горэлектротранс», всего, в том числе:	ед.	1406	1418	1501	1437	1430
3.3.1.	трамвайные вагоны	ед.	775	768	774	784	790
3.3.2.	троллейбусы	ед.	631	650	727	653	640
3.3.	СПб ГУП «Пассажиравтотранс»	ед.	1524	1591	1781	1741	1818
3.4.	Частные автобусные перевозчики	тыс. ед.	2,9	3,1	3,2	3,5	3,7
4.	Протяженность маршрутной сети	км	11366,3	11387,8	11652,8	11776,4	11896,7
4.1.	Трамвай	км	468,4	468,6	479,8	484,55	487,2
4.2.	Троллейбус	км	499,6	503,0	503,0	503,15	511,1
4.3.	Автобус, всего, в том числе:	км	10398,3	10416,2	10670,0	10788,77	10898,4
	- социальный;		5608,2	5786,8	6099,0	6320,0	6473,4
	- коммерческий		4790,1	4629,5	4571,1	4468,8	4425,0
5.	Протяженность транспортной сети	км	3292,26	3290,77	3351,26	3366,13	3346,3
5.1.	Метрополитен (эксплуа-	км	110,19	110,19	113,52	113,52	113,5

п/п	Наименование показателя	Ед. изм.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
	тационная длина линий)						
5.2.	Трамвай	км	217,37	217,37	226,01	218,16	219,1
5.3.	Троллейбус	км	282,86	282,86	287,24	279,31	280,8
5.4.	Автобус: - социальный; - коммерческий	км	1311,37 1370,47	1309,84 1370,51	1339,73 1384,76	1424,12 1331,02	1415,5 1317,4
6.	Плотность маршрутной сети						
6.1.	Метрополитен	км/км ²	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
6.2.	Трамвай	км/км ²	0,33	0,33	0,34	0,35	0,35
6.3.	Троллейбус	км/км ²	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36
6.4.	Автобус, всего, в том числе: - социальный; - коммерческий	км/км ²	7,43 4,01 3,42	7,44 4,13 3,31	7,62 4,36 3,26	7,71 4,51 3,20	7,78 4,62 3,16
7.	Доля маршрутов с интервалом движения 10 мин и менее в час «пик»						
7.1.	Трамвай	% от общего числа маршрутов	41,0	55,0	51,2	40,5	41,9
7.2.	Троллейбус	% от общего числа маршрутов	34,0	31,8	36,4	38,6	34,8
7.3.	Автобус, всего, в том числе: - социальный; - коммерческий	% от общего числа маршрутов	13,0 -	14,0 -	18,5 -	14,0 -	13,0 -
8.	Средний интервал движения						
8.1.	Метрополитен	мин	2,14	2,12	2,04	2,04	2,04
8.2.	Трамвай	мин	8,8	9,7	10,4	10,2	9,9
8.3.	Троллейбус	мин	10,6	12,9	12,9	13,2	12,9
8.4.	Автобус: - социальный; - коммерческий	мин	17 15	16 15	16 15	17 15	16 15
8.5.	Внутренний водный транспорт	мин	127	98	10	35	29
9.	Доля поездок, оплаченных электронными билетами						
9.1.	Метрополитен	% от общего количества поездок	55,2	55,4	58,0	60,5	66,0
9.2.	Трамвай	% от общего количества поездок	72,5	72,3	73,5	73,6	74,9
9.3.	Троллейбус	% от общего количества поездок	73,3	73,2	74,3	74,4	75,7
9.4.	Автобус социальный	% от общего количества поездок	75,9	76,9	78,2	77,2	76,5
10.	Закупка подвижного состава	ед.	71	256	437	283	262
10.1.	СПб ГУП «Метрополи-	ед.	0	52	88	88	36

п/п	Наименование показателя	Ед. изм.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
	тен»						
10.2.	СПб ГУП «Пассажиравтотранс»	ед.	63	133	230	168	189
10.3.	СПб ГУП «Горэлектротранс», в том числе:	ед.	8	73	119	27	37
	- трамвай		0	9	13	16	15
	- троллейбус		8	64	106	11	22

Источник: Комитет по транспорту Санкт-Петербурга

Таблица П-8.2.

Динамика доли парка подвижного состава городского наземного пассажирского транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных групп населения в Санкт-Петербурге, %

Виды транспорта	2011	2012	2013	2014	2015
Автобусный транспорт	13,2	18,4	19,4	22,7	23,6
Трамвайный транспорт	16,3	21,6	20,4	23,3	26,5
Троллейбусный транспорт	34,4	43,5	52,4	60,5	64,4

Источник: Росстат

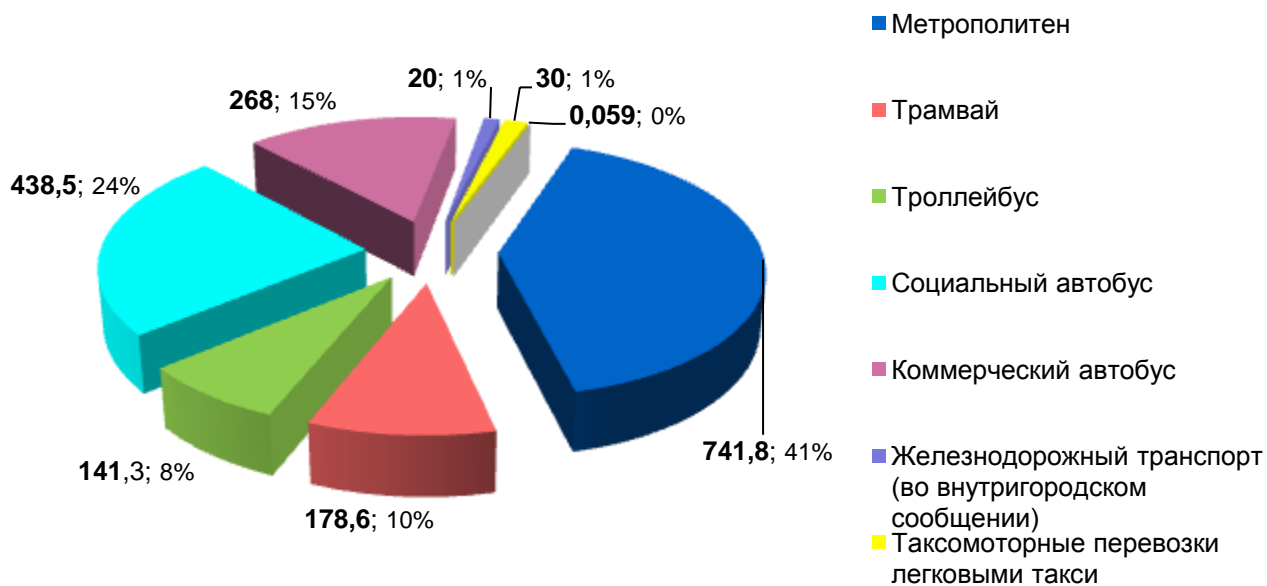
Таблица П-8.3.

Характеристика работы пригородных автобусных маршрутов Ленинградской области

Наименование показателя	Ед. изм.	2011	2012	2013	2014	2015
Объем автобусных перевозок муниципальным и коммерческим транспортом *	млн пасс.	76,0	77,0	76,0	82,3	67,8
Количество пригородных автобусных маршрутов	ед.	66	61	61	61	87
Списочное количество единиц подвижного состава на пригородных маршрутах	ед.	111	121	128	115	122
Протяженность пригородной маршрутной сети	км	2082,2	1985,3	1952,7	1974,0	1889,5
Доля транспортных средств, адаптированных для перевозки лиц с ограниченными возможностями *	% от общего парка транспортных средств	-	-	2,1	4,2	4,1

* - по данным Росстата

Источник: Комитет по жилищно-коммунальному хозяйству и транспорту Ленинградской области



Источник: Комитет по транспорту Санкт-Петербурга

Рисунок П-8.1 – Структура объемов пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге, млн человек, %



Рисунок П-8.3 – Транспортная сеть трамвая и зона пешеходной доступности до его остановок в Санкт-Петербурге

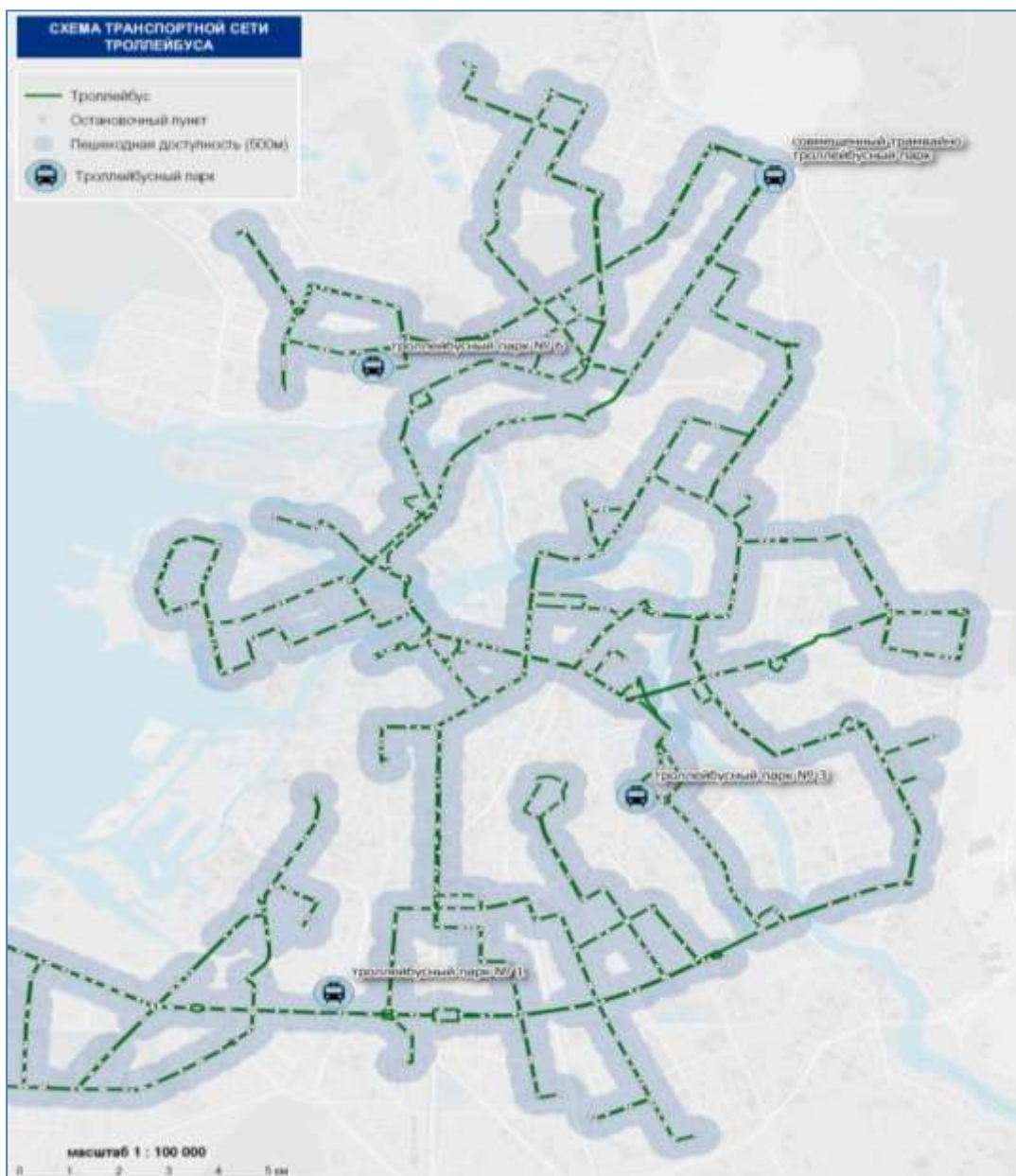


Рисунок П-8.4 – Транспортная сеть троллейбуса и зона пешеходной доступности до его остановок в Санкт-Петербурге



Рисунок П-8.5 – Транспортная сеть социальных автобусных маршрутов и зона пешеходной доступности остановок в Санкт-Петербурге



Рисунок П-8.6 – Транспортная сеть коммерческих автобусных маршрутов и зона пешеходной доступности остановок в Санкт-Петербурге



Рисунок П-8.7 – Картограмма дублирования маршрутной сети трамвая коммерческими маршрутами автобусного транспорта в Санкт-Петербурге



Рисунок П-8.8 – Картограмма дублирования маршрутной сети троллейбуса коммерческими маршрутами автобусного транспорта в Санкт-Петербурге

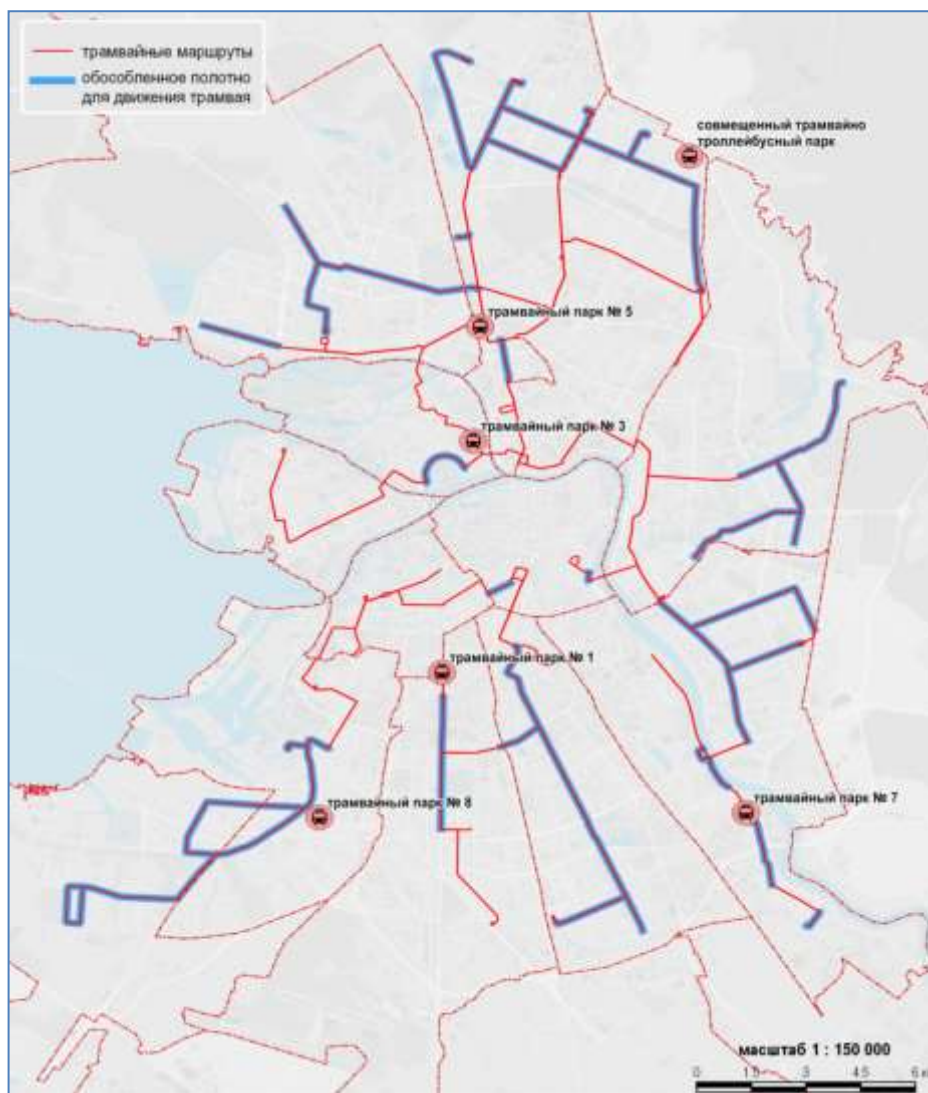


Рисунок П-8.9 – Схема обособленных полос для движения трамвая



Рисунок П-8.10 – Схема выделенных полос для движения городского наземного пассажирского транспорта



Рисунок П-8.11 – Транспортная сеть движения пригородных электропоездов в Ленинградской области



Рисунок П-8.12 - Схема развития метрополитена Санкт-Петербурга до 2020 года



Рисунок П-8.13 - Схема развития метрополитена Санкт-Петербурга на период до 2030 года, консервативный вариант



Рисунок П-8.14 - Схема развития метрополитена Санкт-Петербурга на период до 2030 года, инновационный вариант

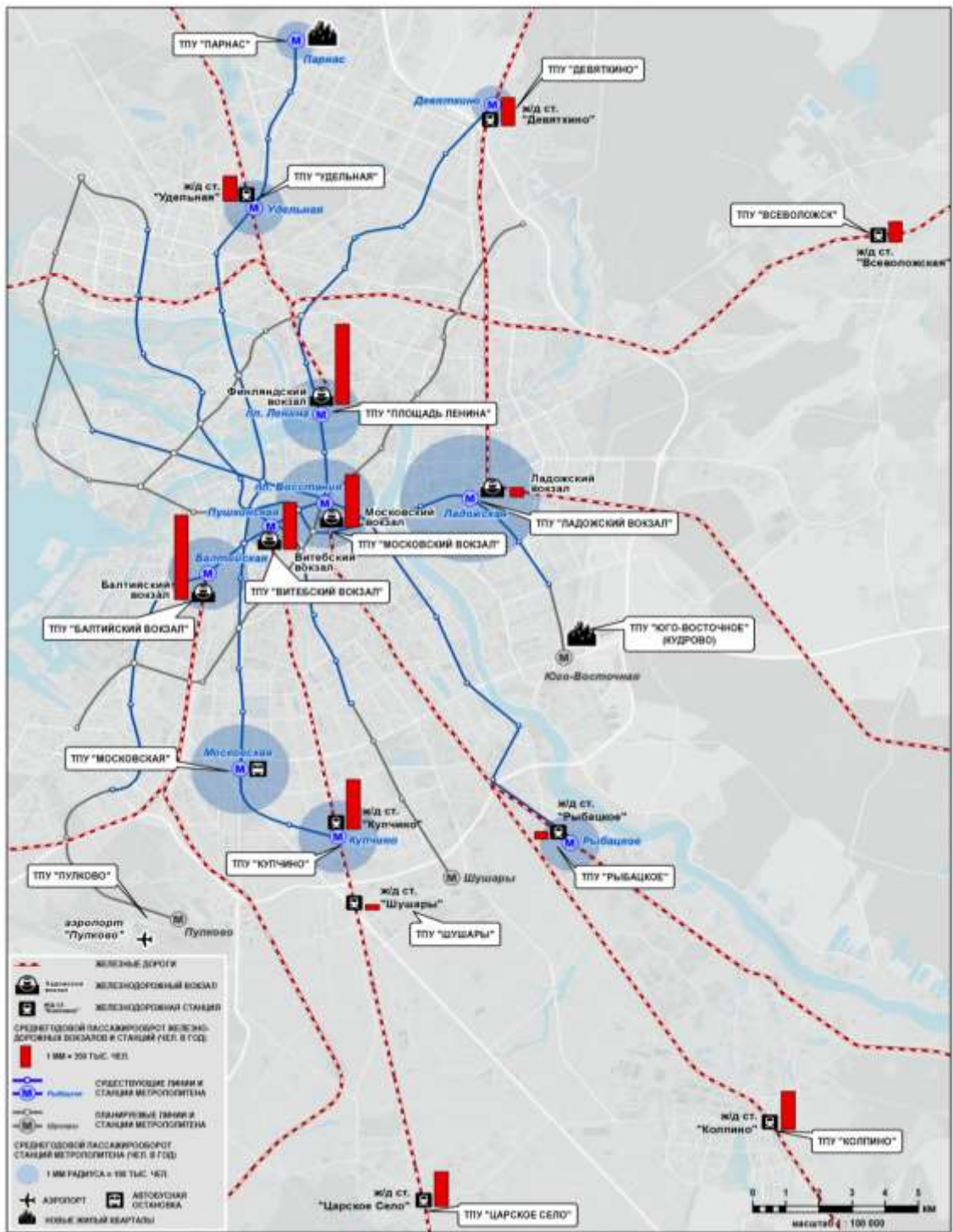


Рисунок П-8.15 – Предлагаемые места строительства транспортно-пересадочных узлов

Приложение 9. Автомобильные дороги общего пользования

Таблица П-9.1.

Распределение протяженности федеральных и региональных автомобильных дорог общего пользования в Ленинградской области по техническим категориям

Административное значение автомобильных дорог	Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием, км						
	Всего	в том числе по категориям дорог:					
		I-Б	I-B	II	III	IV	V
Автомобильные дороги общего пользования, всего - в том числе:	10744,2	193,3	65,4	1045,7	3053,5	5726,7	659,6
федеральные	1481,3	184,2	65,4	660,7	571,0	0,0	0,0
региональные	9262,9	9,1	0	385,0	2482,5	5726,7	659,6

Таблица П-9.2.

Основные показатели УДС города в разрезе административных районов

Наименование административного района	Количество титулов, ед.	Протяженность УДС, км	Плотность УДС, км/км ²	Площадь УДС, тыс. м ²
Адмиралтейский	158	107	7,7	2270
Василеостровский	93	84	5,0	2216
Выборгский	263	268	2,3	5282
Калининский	80	127	3,2	3417
Кировский	89	119	2,5	3150
Колпинский	217	186	1,8	2328
Красногвардейский	144	182	3,3	4034
Красносельский	336	254	2,8	3759
Кронштадтский	63	39	2,1	640
Курортный	594	446	2,0	4328
Московский	100	156	2,1	4509
Невский	120	176	2,9	4131
Петроградский	176	111	5,7	2128
Петродворцовый	374	255	2,4	3053
Приморский	261	279	2,5	5121
Пушкинский	302	265	1,1	3504
Фрунзенский	66	117	3,1	3078
Центральный	216	131	7,4	3186
В целом по Санкт-Петербургу	3652	3302	2,4	60134



Рисунок П-9.1 – Схема автомобильных дорог общего пользования, проходящих по территории Ленинградской области



Рисунок П-9.2 – Федеральные автомобильные дороги, входящие в состав международных транспортных коридоров

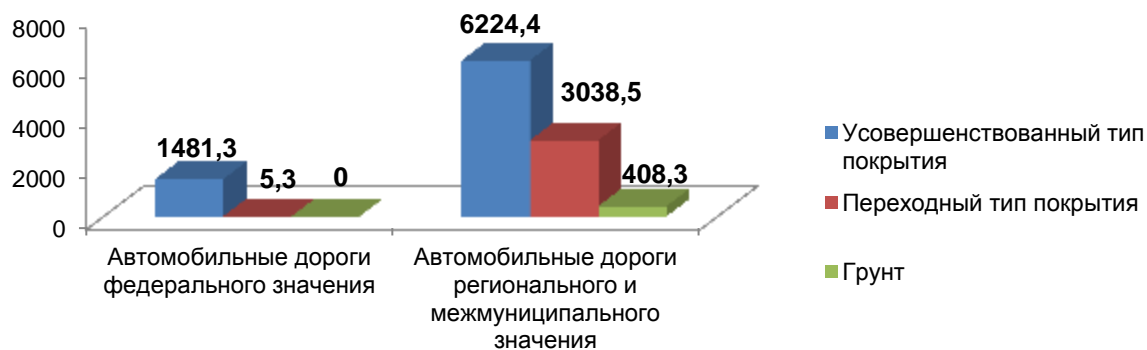


Рисунок П-9.3 – Структура автомобильных дорог общего пользования Ленинградской области по типу покрытия

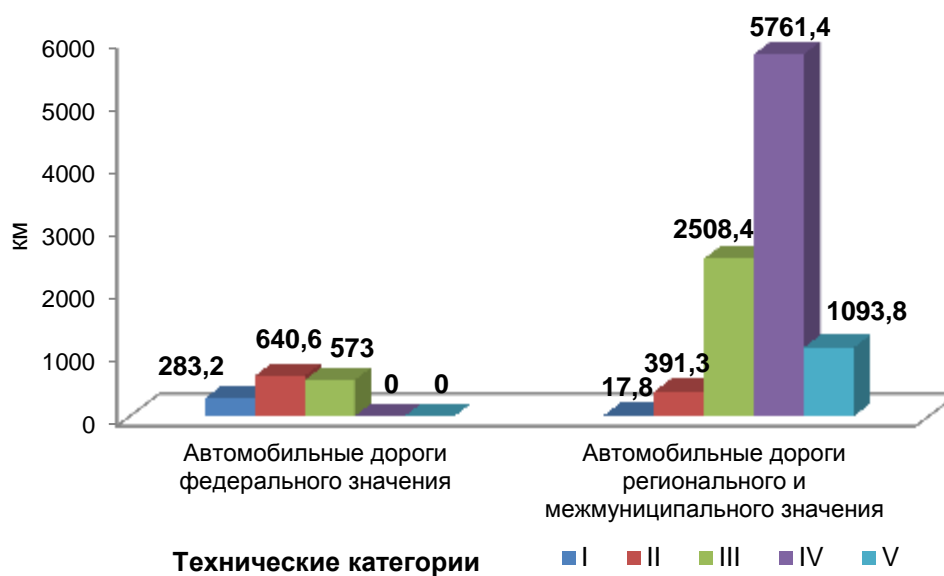


Рисунок П-9.4 – Структура автомобильных дорог общего пользования Ленинградской области по техническим категориям

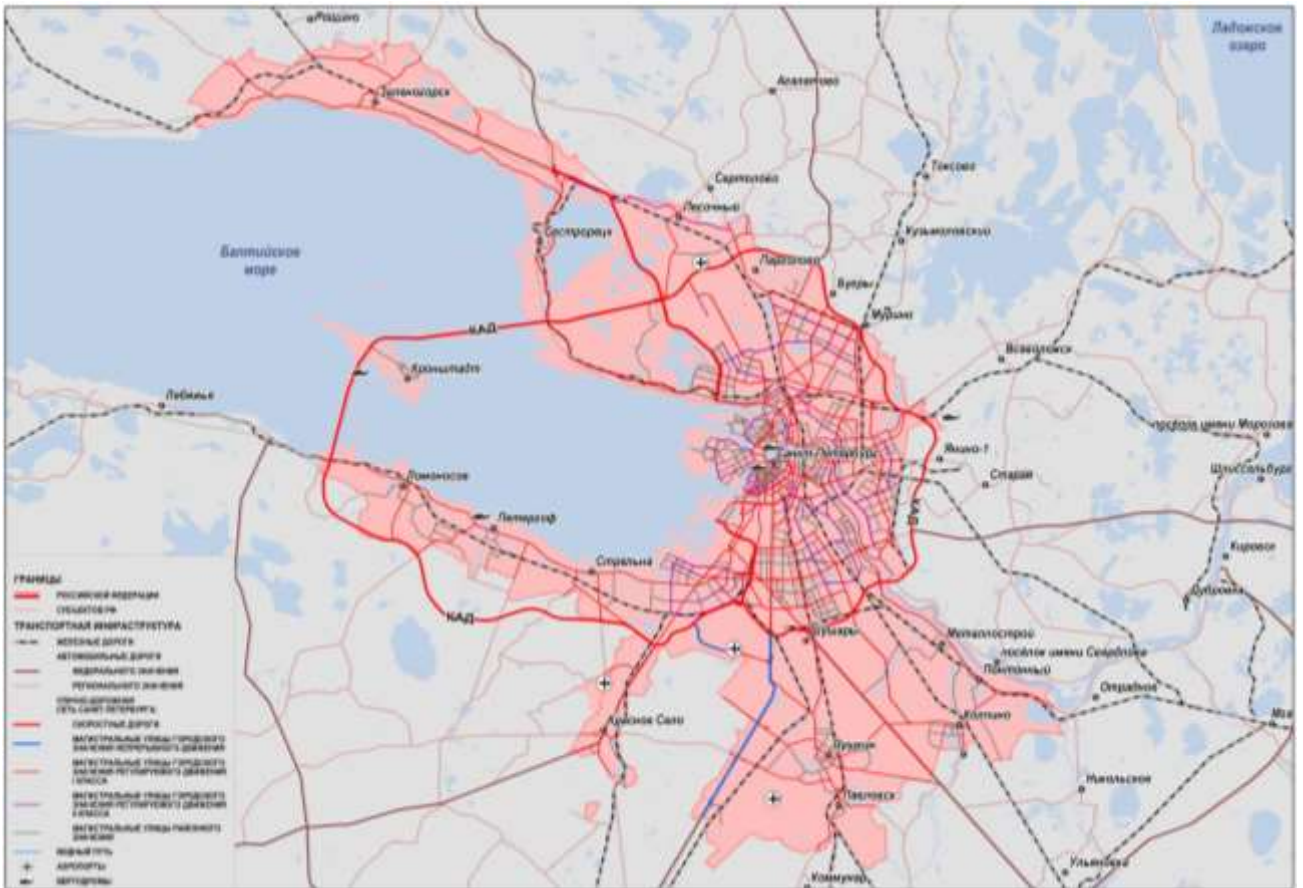


Рисунок П-9.5 – Схема улично-дорожной сети Санкт-Петербурга

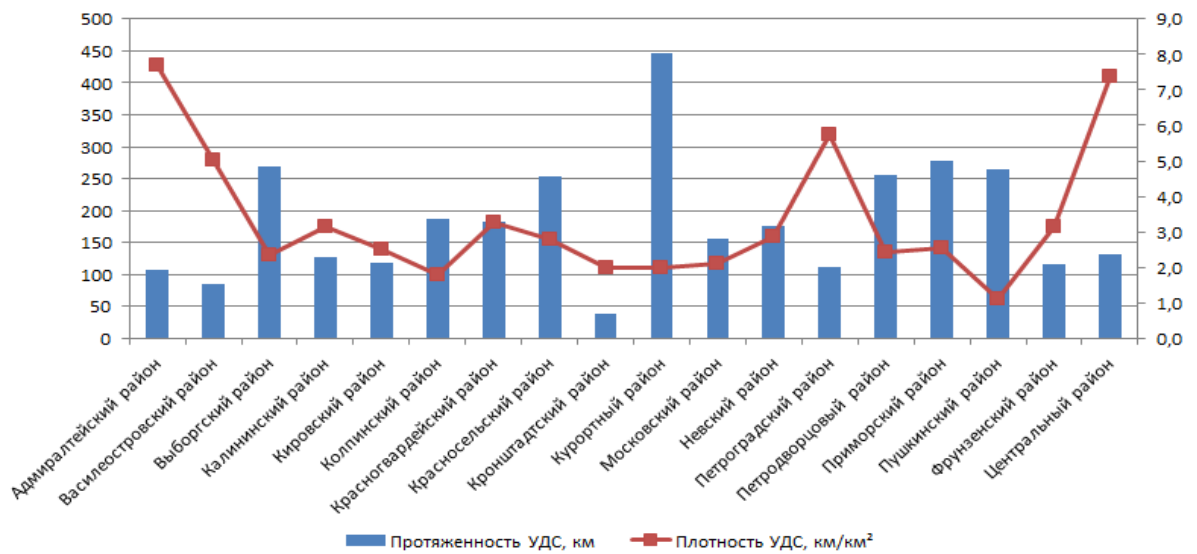


Рисунок П-9.6 – Показатели протяженности и плотности УДС по административным районам Санкт-Петербурга

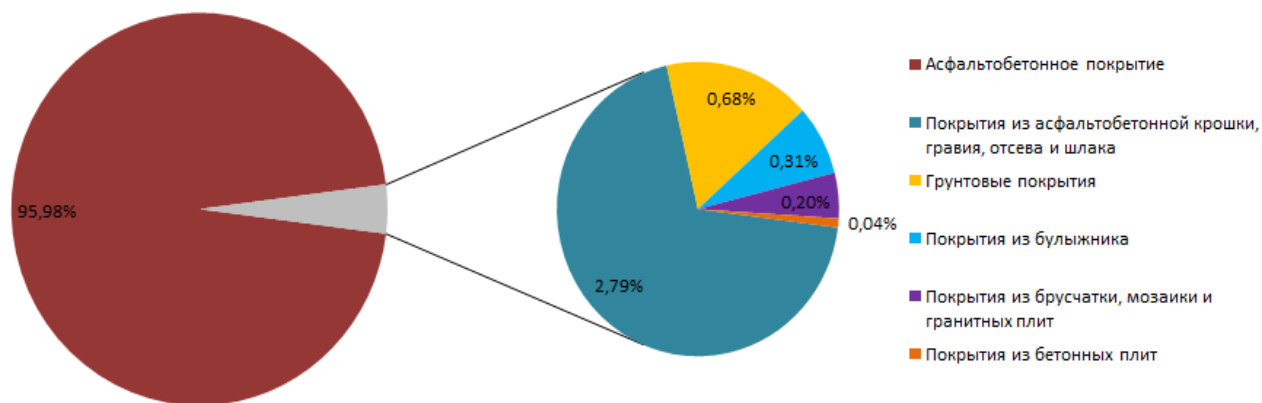


Рисунок П-9.7 – Распределение протяженности УДС города по материалам покрытия проезжей части

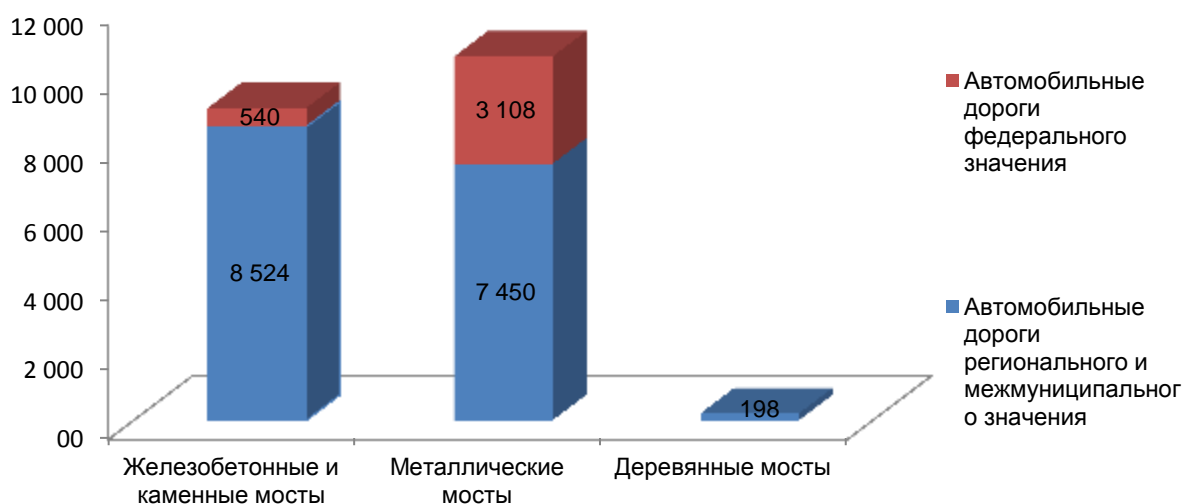


Рисунок П-9.8 – Распределение мостовых сооружений по материалу несущих конструкций (пог.м)

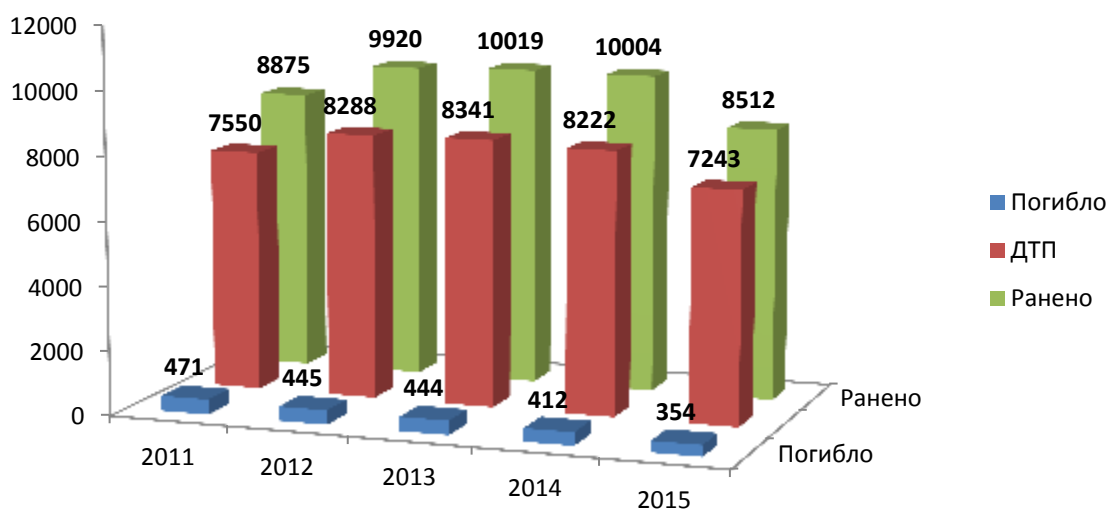


Рисунок П-9.9 – Динамика численности ДТП на территории г. Санкт-Петербурга за 2011-2015, чел.

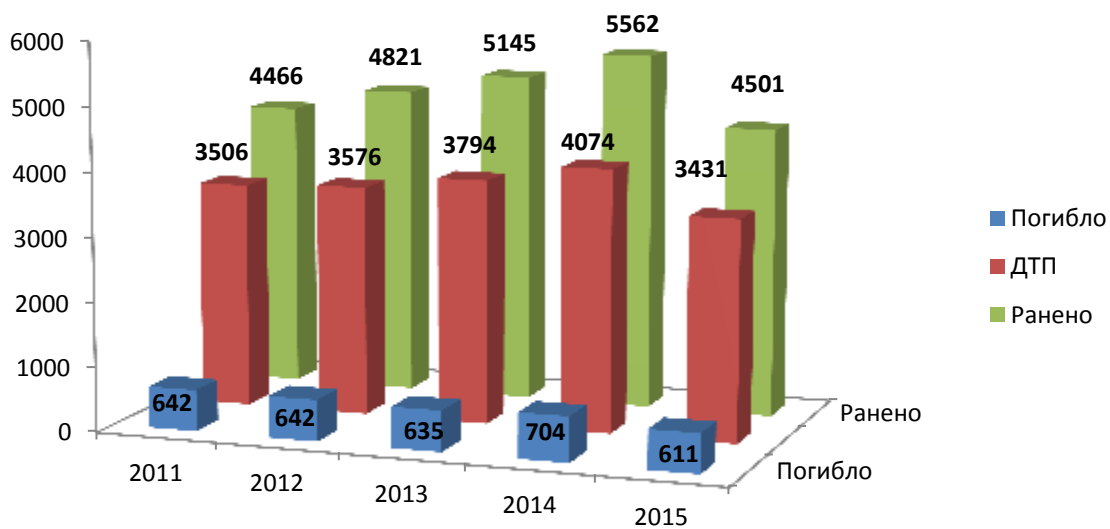


Рисунок П-9.10 – Динамика численности ДТП на территории Ленинградской области за 2011-2015, чел.

Приложение 10. Системы управления, информирования и мониторинга транспортных потоков

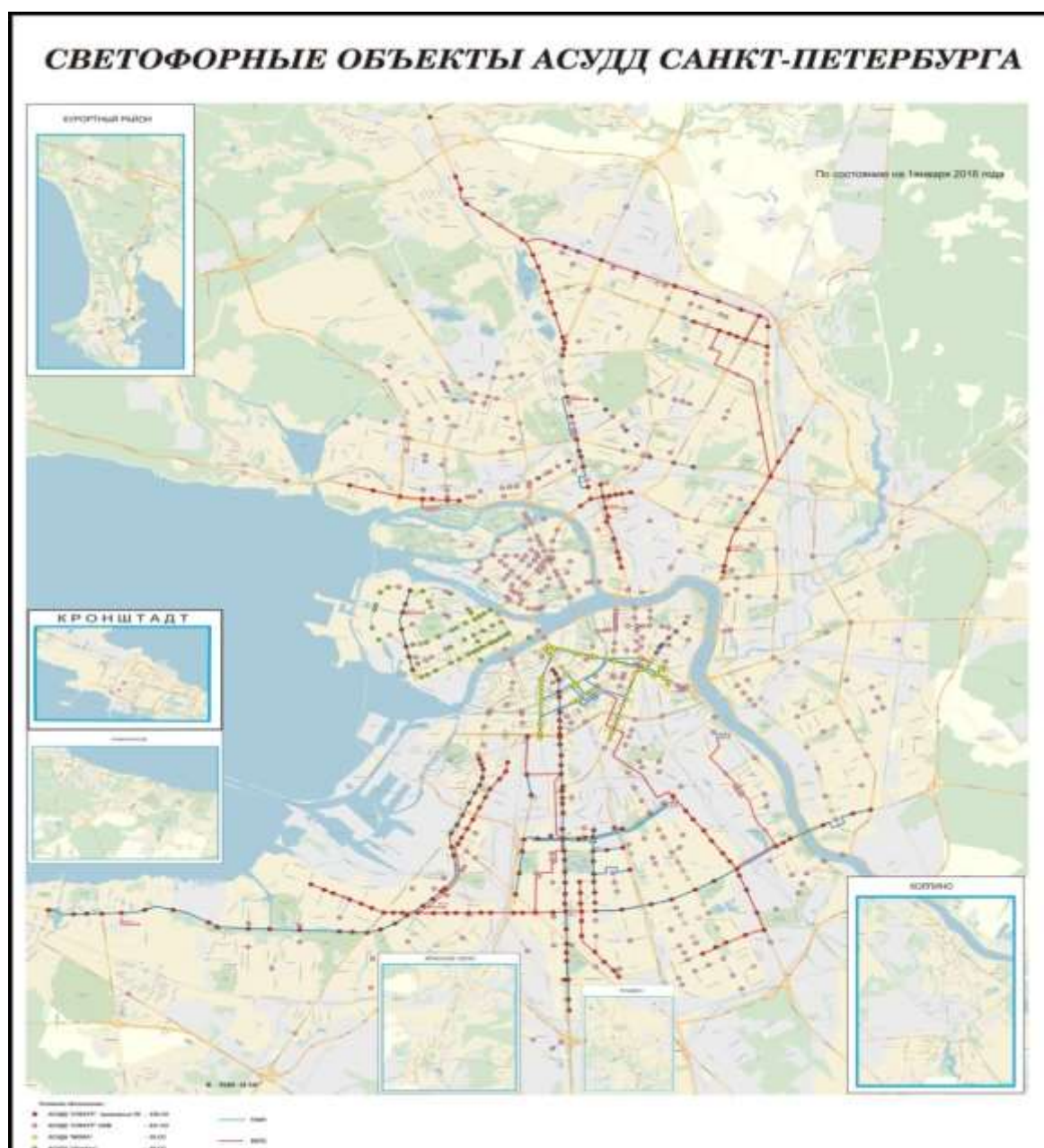


Рисунок П-10.1 – Схема дислокации светофорных объектов АСУДД Санкт-Петербурга по состоянию на 1 января 2016 г.

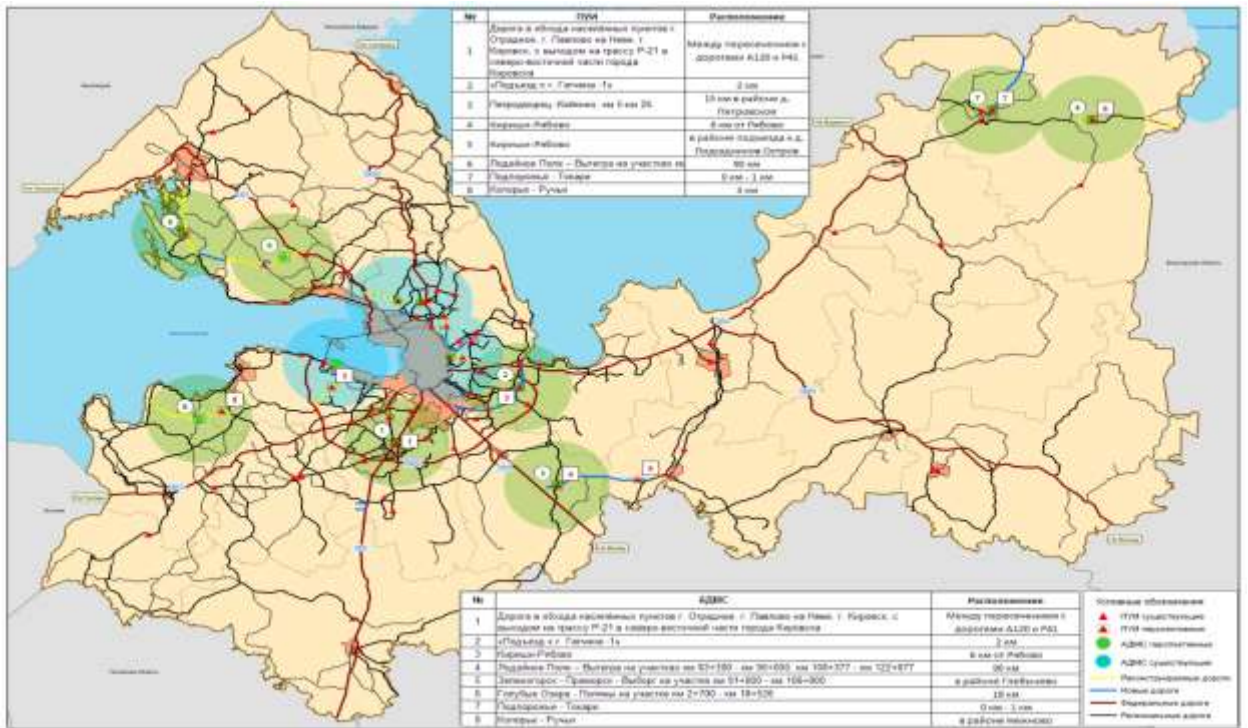


Рисунок П-10.2 – Дислокация существующих и перспективных АДМС на автомобильных дорогах Ленинградской области

Приложение 11. Терминально-складская инфраструктура и логистическое обслуживание

Таблица П-11.1.

Существующие складские площади в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, 2015 г.

№ п.п.	Показатели	Порт Усть-Луга	Порт Приморск	Большой порт Санкт-Петербург	Порт Высоцк	Порт Выборг
1.	Грузооборот порта, млн тонн, всего, в том числе:	87,9	59,6	51,5	17,5	1,6
1.1.	сухие грузы	29,1	-	41,9	5,7	1,5
1.2.	наливные грузы	58,8	59,6	9,6	11,8	-
2.	Площадь территории порта, га	1165,3	247,5	660,3	143,6	16,7
3.	Площадь крытых и открытых складов, тыс. м ² , всего, в том числе:	884,5	-	3118,6	81	40,4
3.1.	площадь крытых складов	68,5	-	137,8	-	4,9
3.2.	площадь открытых складов	816,0	-	2980,8	81	35,5
4.	Емкости резервуаров для хранения наливных грузов, тыс. тонн	2050,0	1181	575,8	460	-
4.1.	нефти	400,0	921	-	-	-
4.2.	нефтепродуктов	960,0	260,0	324,3	460,0	-
4.3.	химических грузов	120,0	-	251,5	-	-
4.4.	углеводородных газов и газового конденсата	570,0	921	-	-	-

Источник: данные морских портов

Таблица П-11.2.

Основные складские комплексы, введенные в эксплуатацию в 2015 г.

Название	Адрес	Класс	Общая площадь, км. м	Инвестор/Девелопер
Многофункциональный комплекс оптовой торговли на территории парка «А Плюс Парк Шушары»	п. Шушары, Московское ш.	A	38 530	«А Плюс Девелопмент»
Распределительный центр X5 Retail Group	п. Шушары, Московское ш.	A	33 200	«А Плюс Девелопмент»
«PNK-КАД» (2-я очередь)	п. Петро-Славянка, ул. Софийская	A	24 000	PNK Group
«Минимакс»	п. Горелово ул. Генерала Лагуткина	B	22 750	«Минимакс»
Распределительный центр «Юлмарт»	Пулковское ш.	A	22 320	«Юлмарт Девелопмент»
«На Кушелевской дороге»	Кушелевская дорога	B	20 600	ЗАО «Спектр»
«Би Лоджистик» (2-я очередь)	п. Шушары, Московское ш.	A	17 000	«Би Лоджистик»
Итого			178 470	

Источник: Colliers International

Таблица П-11.3.

Объекты индустриального сегмента (от 10 тыс. кв. м), заявленные к вводу в 2016 г. на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Название	Район	Заявленная площадь, тыс. кв. м
Бизнес-парк «Новоселье»	Ломоносовский	27 474
СТК	Всеволожский	27 000
Аша	Пушкинский	25 000
AKM Logistics 2	Пушкинский	20 000
Адмирал	Петродворцовый	20 000
Юлмарт	Красногвардейский	18 500
Wurth	Пушкинский	14 300
Деловые линии	Пушкинский	12 500
Unimilk Logistics	Пушкинский	12 000
4F	Пушкинский	11 500
Катрен	Пушкинский	10 500

Источник: Knight Frank Research, 2016

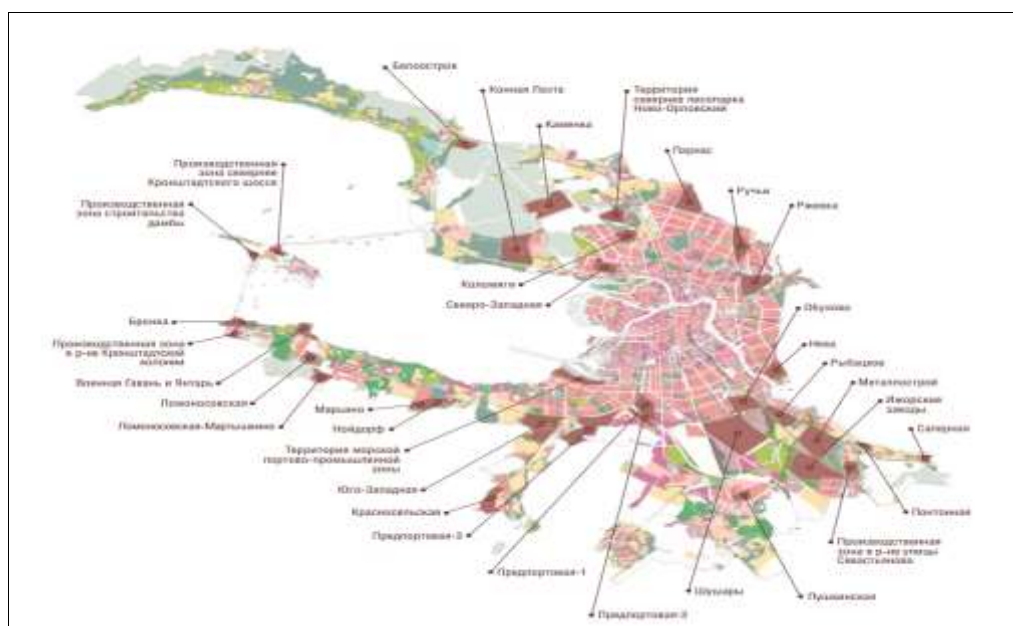
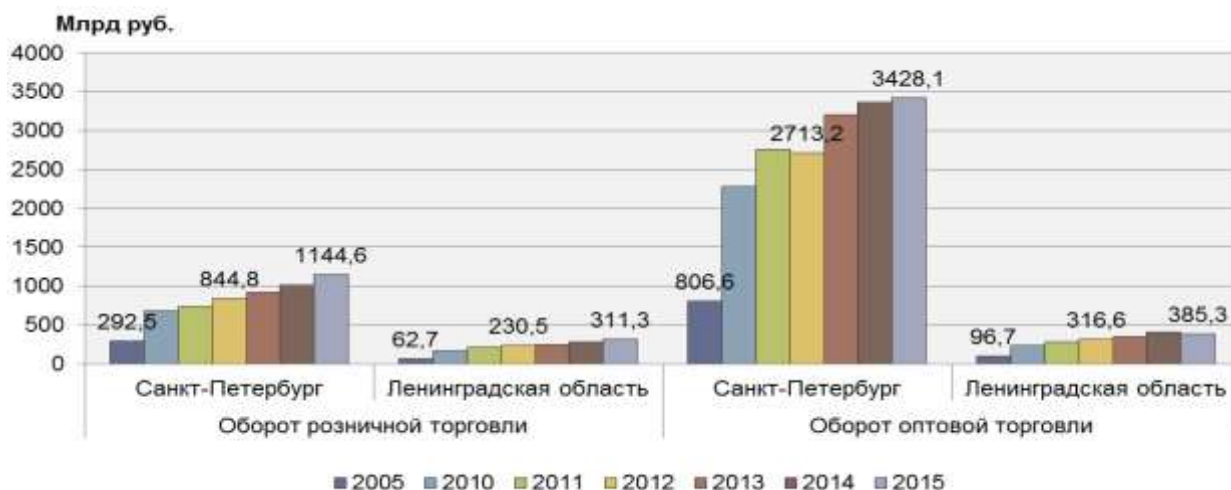
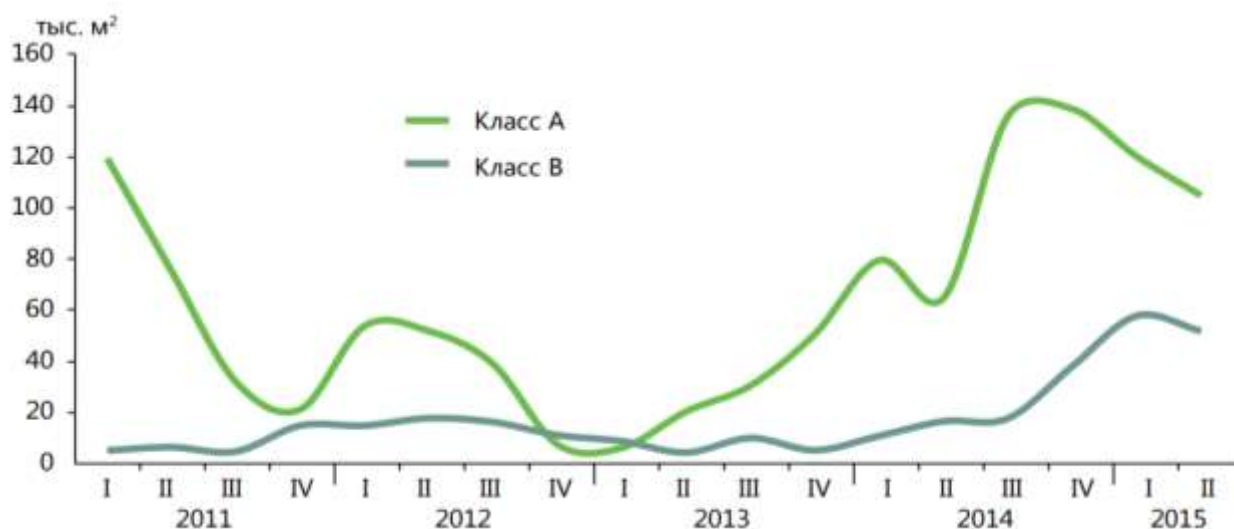


Рисунок П-11.1 - Промышленные зоны Санкт-Петербурга



Источник: Петростат

Рисунок П-11.2 – Динамика объёмов розничной и оптовой торговли в г. Санкт-Петербурге и Ленинградской области



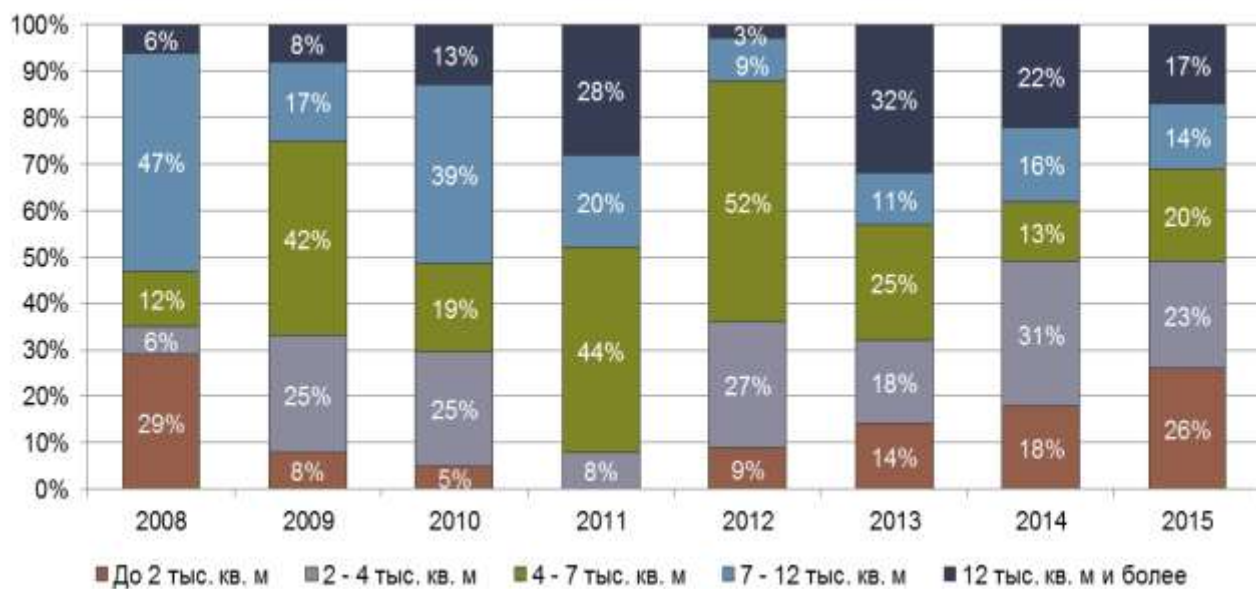
Источник: Knight Frank Research, 2015

Рисунок П-11.3 – Динамика показателя объёма предложения складской недвижимости по классам



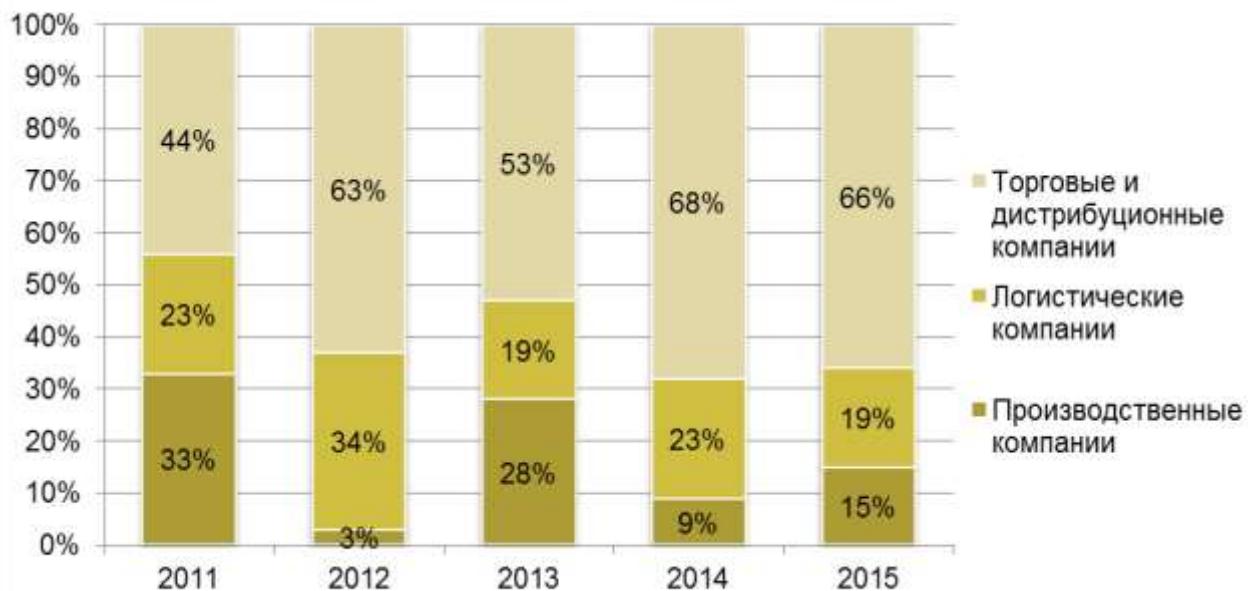
Источник: Knight Frank Research, 2015

Рисунок П-11.4 – Динамика показателя введенных в эксплуатацию площадей качественных складских объектов



Источник: Knight Frank Research, 2016

Рисунок П-11.5 – Динамика распределения сделок по аренде и покупке складских площадей в России



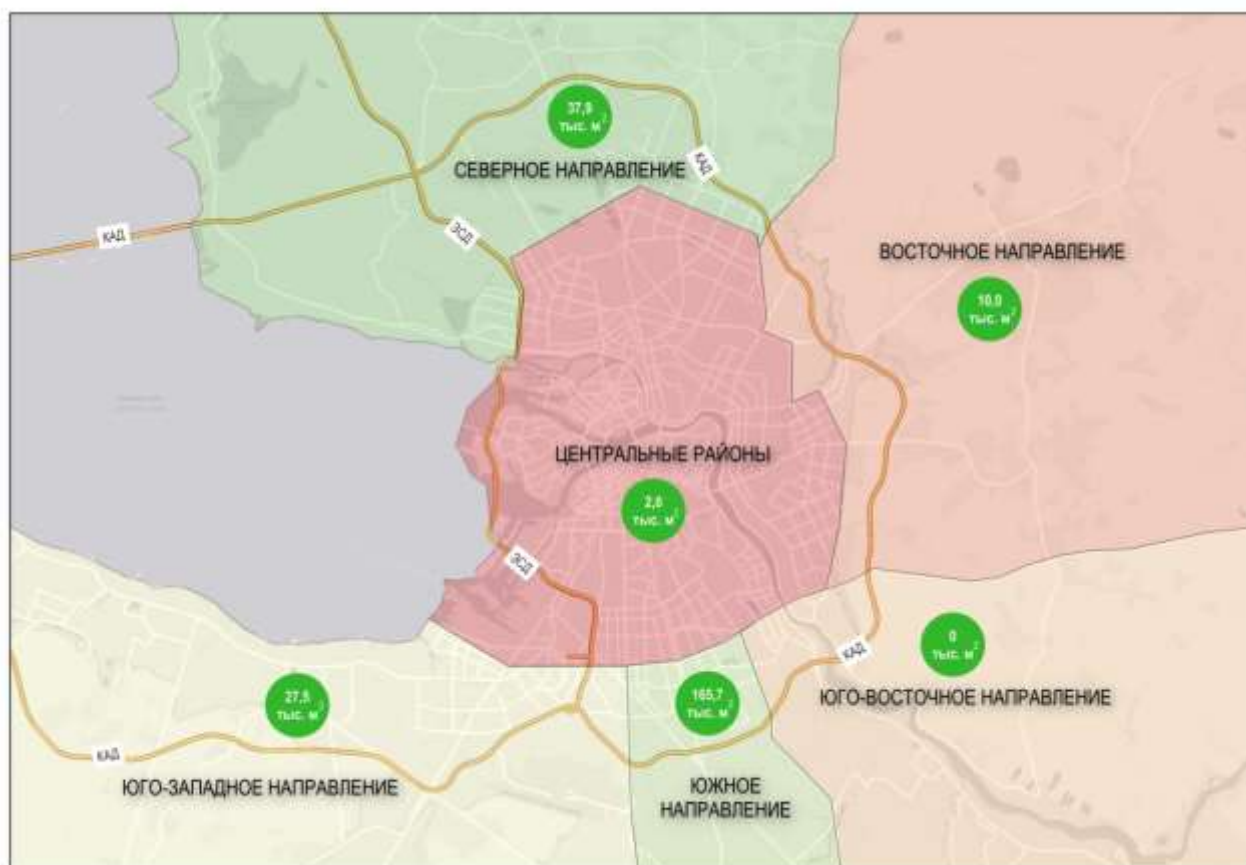
Источник: Colliers International

Рисунок П-11.6 – Распределение сделок по типу арендатора/покупателя, Санкт-Петербург, 2015 г., %



Источник: Colliers International

Рисунок П-11.7 – Уровень вакантных площадей, динамика строительства и объем сделок на рынке, 2007 – 2015 гг., г. Санкт-Петербург, тыс. кв. м



Источник: Knight Frank Research, 2015

Рисунок П-11.8 – Ввод качественных складских площадей в Санкт-Петербурге в 2015 г.