

Одобрена
решением Координационного совета
по развитию транспортной системы
г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области
от 22 февраля 2022 г.
(протокол от 22 февраля 2022 г. № 1)

**СТРАТЕГИЯ
РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ
НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА**

Санкт-Петербург
2022

СОДЕРЖАНИЕ

ОПРЕДЕЛЕНИЯ.....	4
ПЕРЕЧЕНЬ СОКРАЩЕНИЙ И ОБОЗНАЧЕНИЙ.....	9
ВВЕДЕНИЕ.....	10
1. Значение транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области в транспортной системе Российской Федерации и его роль в обеспечении социально-экономического развития региона.....	12
1.1. Определение значения транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области в транспортной системе Российской Федерации.....	13
1.2. Определение роли транспорта в обеспечении социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области	25
1.3. Анализ социально-экономических условий развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области	31
2. Оценка современного состояния и определение основных проблем развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.....	46
2.1. Морской транспорт и морские порты.....	47
2.2. Внутренний водный транспорт, внутренние водные пути и речные порты.....	57
2.3. Железнодорожный транспорт и железнодорожная инфраструктура	65
2.4. Автомобильный транспорт	81
2.5. Терминально-складская инфраструктура.....	91
2.6. Воздушный транспорт и аэропортовая инфраструктура	95
2.7. Пассажирский транспорт общего пользования и транспортно-пересадочные узлы 100	
2.8. Автомобильные дороги и улично-дорожная сеть	117
2.9. Организация дорожного движения и интеллектуальные транспортные системы	130
2.10. Парковочное пространство	140
2.11. Велосипедная инфраструктура.....	144
2.12. Комплексные проблемы, сдерживающие развитие транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.....	149
3. Сценарные варианты и прогноз развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области	153
3.1. Анализ основных факторов, которые будут оказывать существенное влияние на перспективное развитие транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.....	153
3.2. Сценарные варианты развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области в увязке с тенденциями и ориентирами социально-	

экономического развития Санкт-Петербурга, Ленинградской области и Российской Федерации	156
3.3. Разработка прогноза объемов пассажирских и грузовых перевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области на период до 2030 гг.	162
4. Приоритеты транспортной политики Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года	174
4.1. Основные цели, задачи и целевые показатели развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 г.	174
4.2. Сроки и содержание этапов реализации Стратегии	211
4.3. Основные направления развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года.....	213
5. Комплекс мероприятий, направленных на взаимоувязанное развитие транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области	220
5.1. Морской транспорт и морские порты.....	220
5.2. Внутренний водный транспорт, внутренние водные пути и речные порты.....	234
5.3. Железнодорожный транспорт и железнодорожная инфраструктура	237
5.4. Автомобильный транспорт	243
5.5. Терминально-складская инфраструктура.....	250
5.6. Воздушный транспорт и аэропортовая инфраструктура	254
5.7. Пассажирский транспорт общего пользования и транспортно-пересадочные узлы	257
5.8. Автомобильные дороги и улично-дорожная сеть	268
5.9. Организация дорожного движения и интеллектуальные транспортные системы	274
5.10. Парковочное пространство	279
5.11. Велосипедная инфраструктура.....	284
5.12. Развитие мультимодальных перевозок грузов и пассажиров	288
6. Формирование инновационного кластера разработки нового поколения транспортных средств и технологий, эффективных методов строительства, содержания и ремонта объектов транспортной инфраструктуры на основе использования образовательного и научно-производственного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области.....	293
7. Оценка финансовых ресурсов, необходимых для реализации Стратегии.....	300
8. Механизмы реализации Стратегии	308
9. Оценка ожидаемых результатов реализации Стратегии	312
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	316

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В настоящем документе применяют следующие термины с соответствующими определениями:

Термины	Определения
Велосипедная дорожка	конструктивно отделенный от проезжей части и тротуара элемент дороги (либо отдельная дорога), предназначенный для движения велосипедистов
Внешний пассажирский транспорт	железнодорожный, автомобильный, водный и воздушный транспорт и их устройства, обслуживающие транспортные связи между субъектами Российской Федерации и зарубежными странами
Вспомогательные и дополнительные транспортные услуги в части экспорта услуг	включают работы (услуги), предоставляемые резидентами транспортным средствам компаний-нерезидентов на территории Российской Федерации в портах, аэропортах, ангарах, на железнодорожных и автомобильных станциях, грузовых терминалах; погрузочно-разгрузочные работы; услуги по управлению воздушным движением; эксплуатация взлетно-посадочных полос, автомагистралей, железных дорог, мостов и туннелей; чистка и уборка транспортных средств нерезидентов; регистрация и техосмотр транспортных средств нерезидентов; услуги транспортных агентств (экспедиторов) - резидентов, связанные с грузовыми и пассажирскими перевозками, выполняемыми нерезидентами; прочие сопутствующие операции
Газомоторное топливо	сжатый и сжиженный природный газ (альтернативный вид топлива по отношению к традиционно используемым нефтяным видам топлива)
Грузовая база	объем всех видов грузов, которые перевозятся по территории страны, региона или населенного пункта
Грузовые перевозки в части экспорта услуг	представляют собой услуги резидентов по перемещению товаров от места их производства до пункта потребления, а также аренда нерезидентами по договорам, заключенным с резидентами, транспортных средств с экипажем для перевозки грузов
Грузопоток	объем перевозок грузов между различными пунктами транспортной сети за определенный период времени
Интеллектуальная транспортная система (ИТС)	система управления, интегрирующая современные информационные и телематические технологии, предназначенная для автоматизированного поиска и принятия к реализации наиболее эффективных сценариев управления транспортно-дорожным комплексом, конкретным транспортным средством или группой транспортных средств с целью обеспечения заданной мобильности населения, максимизации показателей использования дорожной сети, повышения безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для водителей и пользователей транспорта
Интеграционная платформа интеллектуальной транспортной системы	информационно-коммуникационная надстройка в виде программного обеспечения, которая обеспечивает управление всеми комплексными подсистемами ИТС и взаимодействие с внешними информационными системами

Термины	Определения
Интенсивность движения	количество транспортных средств, проходящих через определенное сечение дороги в единицу времени (сутки, час и т.д.)
Международные транспортные коридоры (МТК)	представляют собой совокупность железнодорожных и автомобильных магистралей, внутренних водных путей с соответствующим обустройством, обеспечивающих выходы на транспортные сети соседних стран и включающих морские и речные порты, аэропорты гражданской авиации и транспортно-логистические терминалы, расположенные по трассам МТК, где концентрируются крупные экспортные, импортные и транзитные грузопотоки и значительные пассажиропотоки, перевозки которых в международном сообщении осуществляются с учетом определенных организационных и правовых условий
Мультиmodalная перевозка	перевозка с использованием двух или более видов транспорта
Объекты инфраструктуры МТК	железные и автомобильные дороги, обеспечивающие выходы на транспортные сети соседних стран, внутренние водные пути, морские и речные порты, аэропорты гражданской авиации, транспортно-логистические центры, пассажирские и грузовые терминалы, пункты пропуска через государственную границу, таможенные посты, станции обмена групп вагонов, станции смены колесных пар и другие объекты, с использованием которых осуществляются перевозки грузов и пассажиров по международным транспортным коридорам
Опорная транспортная сеть	совокупность путей сообщения и транспортных узлов, обеспечивающих основные внешнеэкономические связи и устойчивую взаимосвязь крупнейших населенных пунктов и экономических центров страны
Пассажирские перевозки в части экспорта услуг	включают услуги по перевозке пассажиров-нерезидентов как на регулярной, так и на нерегулярной основе. К данному виду услуг относится также аренда нерезидентами по договорам, заключенным с резидентами Российской Федерации, транспортных средств с экипажем для осуществления перевозки пассажиров. В данную группу услуг не включается перевозка резидентами пассажиров-нерезидентов в рамках организованных речных и морских круизов, а также автобусных туров, учитываемая по экспорту услуг категории «Поездки»
Перехватывающие парковки	стоянки, предназначенные для «перехвата» индивидуального автомобильного транспорта на подходах к наиболее загруженным транспортом районам города, на которых владельцы автомобилей оставляют свои автотранспортные средства и пересаживаются на общественный транспорт
Полоса для велосипедного движения	полоса проезжей части, предназначенная для движения на велосипедах и мопедах, отделенная от остальной проезжей части горизонтальной разметкой
Пропускная способность автомобильной дороги	максимальное количество автотранспортных средств, которое может пропустить данный участок дороги или дорога в целом в единицу времени

Термины	Определения
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 другими связями)
Система управления движением	совокупность информационного обеспечения и технических средств, включающих сооружения и оборудование систем управления движением, навигации, аварийно-спасательного комплекса, обеспечения безопасности транспортного процесса и антитеррористической безопасности
Скоростной внеуличный транспорт	обеспечивает скоростные маршрутизированные перемещения населения между основными местами тяготения в городах, включает метрополитен, скоростной трамвай, легкий рельсовый транспорт
Терминал	комплекс технических устройств, зданий и сооружений, предназначенных для обеспечения взаимодействия различных видов транспорта в процессе перевозок пассажиров и перемещения грузов, их приема, накопления, обработки, отправления и выдачи
TEU, ДФЭ	единица, эквивалентная одному стандартному 20-футовому контейнеру
Транзитные перевозки	международные - 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; - внутренние - перемещение пассажиров и грузов (товаров) из одного субъекта РФ в другой субъект РФ по транспортным коммуникациям иного субъекта РФ
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 доступность	показатель, характеризующий наличие транспортных связей между двумя пунктами и их основные характеристики (количество маршрутов или рейсов, расстояние или время на передвижение на различных видах транспорта между рассматриваемыми пунктами)
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

Термины	Определения
Транспортная политика	целенаправленная скоординированная деятельность государственных органов власти и управления всех уровней, направленная на обеспечение потребностей населения и отраслей экономики в надежных, безопасных и качественных перевозках
Транспортная сеть	совокупность путей сообщения, обеспечивающих перевозочный процесс и безопасное перемещение транспортных средств, независимо от их принадлежности, формы собственности и хозяйственной деятельности
Транспортная система	совокупность различных видов транспорта и транспортной инфраструктуры, находящихся во взаимодействии при оказании транспортных и сопутствующих услуг. Транспортная система включает: автомобильный, железнодорожный, морской, внутренний водный, воздушный, трубопроводный виды транспорта, городской пассажирский транспорт (метрополитен, трамвайный, троллейбусный, автобусный, таксомоторный виды транспорта), промышленный транспорт, дорожное хозяйство, велосипедный транспорт и средства индивидуальной мобильности. Транспортная система включает всех юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, которые оказывают транспортные и сопутствующие услуги, охватывает взаимоотношения между ними и потребителями их услуг
Транспортно-пересадочный узел	комплекс объектов недвижимого имущества, включающий в себя земельный участок либо несколько земельных участков с расположенными на них, над или под ними объектами транспортной инфраструктуры, а также другими объектами, предназначенными для обеспечения безопасного и комфортного обслуживания пассажиров в местах их пересадок с одного вида транспорта на другой.
Транспортные организации	владельцы объектов транспортной инфраструктуры автомобильного, железнодорожного, морского, внутреннего водного и воздушного транспорта, перевозчики, операторы грузовых и пассажирских терминалов, операторы подвижного состава, экспедиторы
Транспортные услуги в части экспорта услуг	представляют собой все виды транспортного обслуживания автомобильным, железнодорожным, водным, воздушным, трубопроводным, космическим и прочими видами транспорта, осуществляемого резидентами для нерезидентов. Транспортные услуги включают пассажирские и грузовые перевозки, вспомогательные и дополнительные транспортные услуги, а также почтовые и курьерские услуги
Транспортный Комплекс	совокупность различных видов транспорта (автомобильного, железнодорожного, морского, внутреннего водного, авиационного, трубопроводного, метрополитена, трамвайного, троллейбусного, таксомоторного, промышленного и др.), дорожного хозяйства, транспортной, терминальной, логистической и складской инфраструктуры, которые находятся во взаимодействии при оказании транспортных, терминальных, логистических и складских услуг в процессе перемещения пассажиров и грузов (товаров)

Термины	Определения
Транспортный узел	комплекс транспортных устройств в пункте взаимодействия двух или более видов транспорта, совместно выполняющих операции по обслуживанию перевозок пассажиров и грузов. Помимо непосредственно пересадки пассажиров с одного вида транспорта на другой и перевалки грузов, в транспортных узлах производится комплексное обслуживание подвижного состава, таможенное оформление и хранение грузов, обслуживание клиентуры и другие виды работ

ПЕРЕЧЕНЬ СОКРАЩЕНИЙ И ОБОЗНАЧЕНИЙ

В настоящем документе применяют следующие обозначения и сокращения:

АГНКС – автомобильная газонаполнительная компрессорная станция;
АНО – автономная некоммерческая организация;
АСУ ДД – автоматизированная система управления дорожным движением;
АТР – Азиатско-Тихоокеанский регион
АТС – автотранспортное средство;
АТЭС – Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество;
ВВП – валовой внутренний продукт;
ВРП – валовой региональный продукт;
ВСМ – высокоскоростная магистраль;
ВТО – Всемирная торговая организация;
ГЛОНАСС – Глобальная навигационная спутниковая система;
ГМТ – газомоторное топливо;
ГПТ – городской пассажирский транспорт;
ГЧП – государственно-частное партнёрство;
ГЦУП СПб – СПб ГКУ «Городской центр управления парковками Санкт-Петербурга»;
ДТП – дорожно-транспортное происшествие;
ЕАЭС – Евразийский экономический союз;
ЕГС ЕЧ – Единая глубоководная система европейской части Российской Федерации;
ЕМИСС – Единая межведомственная информационно-статистическая система;
ЕС – Европейский союз;
ИОГВ – исполнительный орган государственной власти;
ИПП – индекс промышленного производства;
ИТС – интеллектуальная транспортная система;
КАД – Кольцевая автомобильная дорога;
КриоАЗС – криогенная автозаправочная станция;
КСОБ – комплексные системы обеспечения безопасности;
КСОДД – комплексная схема организации дорожного движения;
МАПП – многосторонний автомобильный пункт пропуска;
МО – муниципальное образование;
МТК – Международный транспортный коридор;
ОДД – организация дорожного движения;
ООН – Организация Объединённых Наций;
Росстат – Федеральная служба государственной статистики;
РФ – Российская Федерация;
СМП – Северный морской путь;
СНГ – Содружество Независимых Государств;
СПГ – сжиженный природный газ;
СУГ – сжиженный углеводородный газ;
ТЛЦ – транспортно-логистический центр;
ТПУ – транспортно-пересадочный узел;
Транссиб – Транссибирская железнодорожная магистраль;
УДС – улично-дорожная сеть;
ФЗ – Федеральный закон.

ВВЕДЕНИЕ

Для синхронизации развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2016 г. была разработана Стратегия развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года (далее – Стратегия), которая была утверждена на заседании Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области (далее – Координационный совет) (п. 1 раздела I протокола от 08.12.2016 №90).

Разработанная в 2016 году Стратегия развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области нуждалась в актуализации в связи с изменением экономической ситуации и утверждением целого ряда новых стратегических и нормативных правовых документов, затрагивающих вопросы развития транспортного комплекса Российской Федерации, Санкт-Петербурга и Ленинградской области. В связи с этим на заседании Координационного совета (п.7 раздела II протокола от 25.09.2020 №1) было дано поручение об актуализации Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года с учетом документов стратегического и программного планирования федерального и регионального уровня.

Цель актуализации Стратегии – подготовка документа стратегического планирования, направленного на повышение конкурентоспособности и устойчивое развитие транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года. Стратегия должна обеспечивать взаимоувязку документов стратегического и программного планирования на федеральном и региональном уровнях.

К основным задачам актуализации Стратегии относятся следующие:

- определение значения транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области в транспортной системе Российской Федерации;
- определение роли транспорта в обеспечении социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- анализ текущего состояния транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области и выявление основных проблем ее развития;
- разработка прогноза объемов перевозок пассажиров и грузов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по видам транспорта на период до 2030 г. в соответствии со сценарными вариантами;
- актуализация системы целей, задач и целевых показателей развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 г.;
- разработка приоритетов развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года;
- разработка сценарных вариантов развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области с учетом среднесрочных и долгосрочных прогнозов социально-экономического развития Российской Федерации, Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- актуализация сроков и содержания этапов реализации Стратегии;
- разработка комплекса мероприятий (включая инвестиционные, организационные, нормативно-правовые и др.), направленных на взаимоувязанное развитие транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года;
- оценка ресурсного обеспечения, необходимого для развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 г.;

- актуализация механизмов реализации Стратегии;
- оценка ожидаемых результатов реализации Стратегии.

После согласования проекта Стратегии с заинтересованными исполнительными органами государственной власти предусматривается утверждение Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года на заседании Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В основу актуализации Стратегии положены следующие принципы:

- нацеленность Стратегии на решение задач социально-экономического развития Российской Федерации, Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- максимальная реализация преимуществ географического положения региона для развития международных и межрегиональных грузовых и пассажирских перевозок и роста экспорта транспортных услуг;
- обеспечение эффективного взаимодействия различных видов транспорта и взаимоувязанного развития объектов транспортной инфраструктуры для повышения качества транспортных услуг, снижения затрат времени и расходов на перевозки, улучшения состояния окружающей среды;
- реализация мероприятий Стратегии за счет согласования интересов, координации действий и объединения усилий и ресурсов государства и бизнеса, концентрации их на приоритетных инвестиционных проектах;
- ориентация на кумулятивный эффект от реализации мероприятий Стратегии для повышения качества жизни населения и обеспечения социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- постоянный мониторинг Стратегии для повышения эффективности и результативности реализации ее мероприятий.

1. Значение транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области в транспортной системе Российской Федерации и его роль в обеспечении социально-экономического развития региона

Важное геополитическое и экономическое значение Санкт-Петербурга и Ленинградской области, приграничное положение со странами Европейского союза, значительный объем международной торговли, наличие развитых отраслей экономики (промышленности, строительства, сферы услуг, сельского хозяйства и др.), мощный туристический потенциал предопределяют высокие требования к развитию транспортного комплекса.

Транспорт является одной из системообразующих отраслей экономики Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обеспечивающей жизнедеятельность и социально-экономическое развитие региона. Транспорт играет важную роль в развитии внутренней и внешней торговли, оказывает существенное влияние на повышение инвестиционной привлекательности Санкт-Петербурга и Ленинградской области, способствует росту конкурентоспособности российских предприятий и улучшению качества жизни населения.

Организация эффективной, надежной и безопасной работы транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области необходима для решения следующих задач:

- обеспечение потребностей Российской Федерации в международных и межрегиональных перевозках грузов и пассажиров;
- улучшение транспортной доступности Санкт-Петербурга и Ленинградской области для других регионов страны и зарубежных государств;
- обеспечение потребностей отраслей экономики Санкт-Петербурга и Ленинградской области в транспортных услугах, снижение транспортной составляющей в конечной цене товаров, работ и услуг, повышение качества грузовых перевозок;
- обеспечение потребностей жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области в транспортных услугах, повышение мобильности населения, улучшения качества пассажирских перевозок;
- увеличение доходов бюджетной системы от функционирования и развития всех видов транспорта, роста объемов транспортных и сопутствующих услуг;
- минимизация негативного воздействия транспорта на здоровье населения и состояние окружающей среды.

Транспортная система Санкт-Петербурга и Ленинградской области включает совокупность различных видов транспорта и транспортной инфраструктуры, находящихся во взаимодействии при оказании транспортных и сопутствующих услуг. Транспортная система охватывает автомобильный, железнодорожный, морской, внутренний водный, воздушный, трубопроводный виды транспорта, городской пассажирский транспорт (метрополитен, трамвайный, троллейбусный, автобусный, таксомоторный виды транспорта), дорожное хозяйство, транспортную и терминально-складскую инфраструктуру, велосипедный транспорт и средства индивидуальной мобильности. Работу транспортной системы обеспечивают юридические лица и индивидуальные предприниматели, которые оказывают транспортные и сопутствующие услуги на основе договорных отношений с потребителями этих услуг.

Выбор стратегических приоритетов развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области должен учитывать анализ сложившихся социально-экономических условий, вызовы и проблемы транспортного обслуживания отраслей экономики и населения, а также конкурентные позиции транспортного комплекса как в обеспечении международных перевозок Российской Федерации, так и в организации транспортных связей на территории страны. С учетом перечисленных факторов должна формироваться транспортная политика Санкт-Петербурга и Ленинградской области, определяющая приоритеты развития различных видов транспорта и транспортной инфраструктуры.

1.1. Определение значения транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области в транспортной системе Российской Федерации

Транспортный комплекс Санкт-Петербурга и Ленинградской области играет важную роль в транспортной системе Российской Федерации. Наличие крупнейших морских портов, Волго-Балтийского водного пути, развитой сети железных и автомобильных дорог, мощных трубопроводов, международного аэропорта и других объектов воздушного транспорта, обеспечивающих международные и внутренние грузовые и пассажирские перевозки, делает транспортную систему Санкт-Петербурга и Ленинградской области стратегически важной для экономики и национальной безопасности страны.

Транспортная система Санкт-Петербурга и Ленинградской области формирует опорный каркас транспортной системы Российской Федерации на северо-западе страны за счет интеграции транспортных сетей субъектов Северо-Западного федерального округа, обеспечивает выходы в Балтийское море и на транспортные сети стран ЕС, обслуживает мощные международные и внутренние грузопотоки и пассажиропотоки.

Географическое положение и транзитные функции Санкт-Петербурга и Ленинградской области обусловили прохождение по территории региона нескольких 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 Российской Федерации со странами Европейского союза (ЕС), Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС), а также часть транзитных грузовых перевозок в сообщении между государствами ЕС и АТЭС.

В 2020 г. во внешнеторговом обороте Российской Федерации на страны ЕС пришлось 38,3 %, на страны АТЭС – 33,6 %, на страны Содружества независимых государств (СНГ) – 12,8 %, в том числе на страны-члены Евразийского экономического союза (ЕАЭС) – 9 %.

В последние годы произошло снижение стоимостного объема российских экспортных поставок в страны Европы из-за экономических санкций, нарушения сложившихся хозяйственных связей и падения мировых цен на энергетические ресурсы. На сокращение внешнеторгового оборота России со странами Европы также существенно повлияло уменьшение импорта из европейских стран, основу которого составляли машины, оборудование и транспортные средства.

Лидирующие позиции среди стран Европы в торговле с Россией занимают Германия, Нидерланды, Великобритания и Италия, на долю которых пришлось 53,6 % внешнеторгового оборота Российской Федерации с государствами Европы в 2020 г.

Наиболее важными внешнеторговыми партнерами России среди стран АТЭС являются Китай, США, Республика Корея и Япония, на долю которых пришлось 85,2 % внешнеторгового оборота РФ со странами АТЭС в 2020 г.

Растущее значение АТЭС как внешнеторгового партнера России во многом обусловлено развитием торговли с Китаем. В 2020 г. во внешнеторговом обороте Российской Федерации, составившем 571,5 млрд долларов США, 103,9 млрд долларов США пришлось на торговлю с Китаем (18,2 % от внешнеторгового оборота РФ). Китай занимает первое место среди стран - торговых партнеров России.

Среди стран-членов Евразийского экономического союза во внешней торговле РФ лидируют Беларусь и Казахстан, доля которых во внешнеторговом обороте РФ со странами ЕАЭС составила 92,2 % в 2020 г.

Благодаря значительным объемам международных перевозок и перевалки грузов в морских портах, выполненных российскими транспортными компаниями для нерезидентов РФ, экспорт транспортных услуг Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2019 г. достиг 2,7 млрд долл. США, что в 1,5 раза выше уровня 2015 г. На транспортные предприятия Санкт-Петербурга и Ленинградской области приходится 12,5 % от общего объема экспорта транспортных услуг Российской Федерации.

Зона влияния транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области охватывает всю европейскую часть Российской Федерации, где сконцентрированы крупнейшие города и промышленные центры страны. Через морские порты и пункты пропуска, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, проходят экспортные и импортные поставки для многих субъектов РФ.

Транспортная система Санкт-Петербурга и Ленинградской области обеспечивает не только транзит экспортных и импортных товаров, следующих из различных регионов Российской Федерации в другие страны и в обратном направлении, но и потребности внешней торговли города и области, являющихся активными участниками внешнеэкономической деятельности.

В Российской Федерации наибольшие грузопотоки и пассажиропотоки сконцентрированы на связях между Московским и Санкт-Петербургским транспортными узлами. Тесная связь двух столичных регионов, где в общей сложности проживает 27,6 млн человек (19 % от общей численности населения России) с высоким уровнем доходов и покупательной способности, находятся крупнейшие транспортно-логистические центры, промышленные и торговые предприятия, обуславливает значительные объемы перевозок между ними.

С учетом важного значения транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области в обеспечении международных и межрегиональных перевозок грузов и пассажиров, задача повышения эффективности работы и конкурентоспособности всех видов транспорта является приоритетной для расширения внешнеэкономических связей страны и стимулирования социально-экономического развития субъектов РФ.

Морской транспорт и морские порты

На территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области наиболее мощные потоки внешнеторговых грузов проходят через морские порты. Это связано с тем, что через морские порты осуществляются основные внешнеторговые связи России со странами всех континентов. За период 2015-2020 гг. грузооборот морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, вырос

с 218,0 млн тонн до 231,1 млн тонн (на 6,0 %), а их доля в общем грузообороте морских портов РФ составила 28,2 % в 2020 г.

Морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области:

- принимают основной объем импортных грузов РФ (43 % от совокупного объема импортных грузов, проследовавших через морские порты РФ в 2020 г.);

- отправляют более трети экспортных грузов РФ (33 % от общего объема экспортных грузов, проследовавших через морские порты РФ).

В 2020 г. в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области перегружено 79 % от общего объема накатных грузов, 63 % от общего объема минеральных удобрений, 57 % от общего объема металлолома, 49 % от общего объема нефтепродуктов, 47 % от общего объема рефгрузов, 46 % от общего объема грузов в контейнерах, 26 % от общего объема цветных металлов, 23 % от общего объема нефти и 22 % от общего объема черных металлов, переваленных в морских портах страны.

Три морских порта, расположенных в Балтийском бассейне, входят в пятерку лидеров по суммарному грузообороту в Российской Федерации: порт Усть-Луга, грузооборот которого составил в 2020 г. 102,6 млн тонн, Большой порт Санкт-Петербург – 59,9 млн тонн и порт Приморск – 49,3 млн тонн.

Большой порт Санкт-Петербург лидирует в Российской Федерации по объемам перевалки контейнеров, в 2020 г. контейнерооборот порта составил 2099,6 тыс. TEU или 26,6 млн тонн (46,1 % от общего объема перевалки грузов в контейнерах в морских портах РФ).

В перспективе, в связи с реализацией крупных проектов развития портовых терминалов и переключения российских и белорусских грузов с морских портов стран Балтии, Финляндии и Украины, прогнозируется существенный прирост портовых мощностей и грузооборота морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Благодаря этому морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области сохраняют лидирующие позиции в перевалке внешнеторговых грузов Российской Федерации.

Важную роль в обеспечении международных пассажирских перевозок морским транспортом играет Пассажирский порт Санкт-Петербурга «Морской Фасад». Через Пассажирский порт «Морской Фасад» проходят маршруты следования круизных судов по Балтийскому морю с заходом в порты Хельсинки, Стокгольм, Таллинн и др. За период навигации 2019 г. Пассажирский порт Санкт-Петербурга принял 265 круизных лайнеров, на которых находилось 643,3 тыс. человек, что составило 98 % от общего количества туристов, прибывших в Российскую Федерацию на морском транспорте за этот период.

Значительный грузооборот и пассажирооборот морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области подчеркивает их важное значение в обеспечении развития международной торговли и в обслуживании въездного туризма в Российской Федерации.

Внутренний водный транспорт и внутренние водные пути

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».

Волго-Балтийский водный путь играет важную роль в Единой глубоководной системе европейской части России, обеспечивая:

- 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;
- связи с Белым морем по Беломорско-Балтийскому каналу;
- связи с портами Каспийского, Азовского и Чёрного морей по системе внутренних водных путей России.

По Волго-Балтийскому водному пути проходит трасса международного транспортного коридора «Север-Юг» по направлению Санкт-Петербург – Вытегра – Череповец – Нижний Новгород – Казань – Волгоград – Астрахань – Каспийское море, где осуществляются значительные объемы перевозок на внутреннем водном транспорте (рисунок 1.1.1).



Рисунок 1.1.1 – Схема прохождения международного транспортного коридора «Север-Юг» и его ответвлений по внутренним водным путям Российской Федерации

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

Особенностью Волго-Балтийского внутреннего водного бассейна является тесная транспортная связь с другими бассейнами Единой глубоководной системы европейской части РФ.

За период 2015-2020 гг. объем грузовых перевозок в Волго-Балтийском бассейне увеличился с 12,8 млн тонн до 20,8 млн тонн (в 1,6 раза). В 2020 г. объем внутрибассейновых перевозок в Волго-Балтийском бассейне находился на уровне 6,2 млн тонн, а межбассейновых перевозок – 14,6 млн тонн. Доля грузовых перевозок в Волго-Балтийском бассейне в 2020 г. составила 21,3 % от общего объема грузовых перевозок по внутренним водным путям Российской Федерации, в том числе доля внутрибассейновых перевозок - 10,1 % от общего объема внутрибассейновых перевозок в РФ, а межбассейновых перевозок – 40,4 %.

За период 2015-2019 гг. объем пассажирских перевозок в Волго-Балтийском бассейне снизился с 2146,8 тыс. чел. до 567,4 (в 3,8 раза), что связано со снижением спроса на речные круизы, старением пассажирского флота и ухудшением экономического положения судоходных компаний. В 2020 г. из-за пандемии коронавируса объем пассажирских перевозок в Волго-Балтийском бассейне упал до 198,2 тыс. чел. (меньше в 2,9 раза по сравнению с 2019 г.), в том числе объем внутрибассейновых пассажирских перевозок составил 143,3 тыс. чел. (снизился в 2,1 раза), а межбассейновых перевозок - 54,9 тыс. чел. (снизился в 4,9 раза). На Волго-Балтийский бассейн в 2020 г. пришлось 6,4 % от общего объема пассажирских перевозок по внутренним водным путям Российской Федерации, в том числе доля внутрибассейновых перевозок составила 4,7 % от общего объема внутрибассейновых перевозок в РФ, а межбассейновых перевозок – 27,5 %.

Железнодорожный транспорт

Санкт-Петербургский железнодорожный узел 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.

По территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области проходят железные дороги, входящие в состав международных транспортных коридоров «Север – Юг» и «Запад – Восток», по которым осуществляется большой объем международных перевозок в направлении морских портов Балтийского моря и стран ЕС (рисунок 1.1.2).

Железнодорожный узел Санкт-Петербурга и Ленинградской области обеспечивает 40 % от общего объема экспортных перевозок сети ОАО «РЖД».

Объемы отправления и прибытия грузов на железнодорожных станциях Санкт-Петербурга и Ленинградской области за период 2016–2020 гг. возросли с 181,7 млн тонн до 205,0 млн тонн (на 12,8 %), в том числе:

- в Санкт-Петербурге – со 47,9 млн тонн до 50,1 млн тонн (на 4,6 %);
- в Ленинградской области – с 133,8 млн тонн до 154,9 млн тонн (на 15,8 %).

Объемы пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте в Санкт-Петербурге и Ленинградской области за период 2016–2020 гг. снизились с 84,3 млн чел. до 66,3 млн чел. (на 21,4 %), в том числе:

- в пригородном сообщении – с 75,3 млн чел. до 60,8 млн чел. (на 19,3 %);
- в дальнем сообщении - с 9,0 млн чел. до 5,5 млн чел. (на 38,9 %).

Железнодорожный транспорт обеспечивает значительные объемы перевозок в направлении морских портов и железнодорожных пунктов пропуска, расположенных на государственной границе РФ.

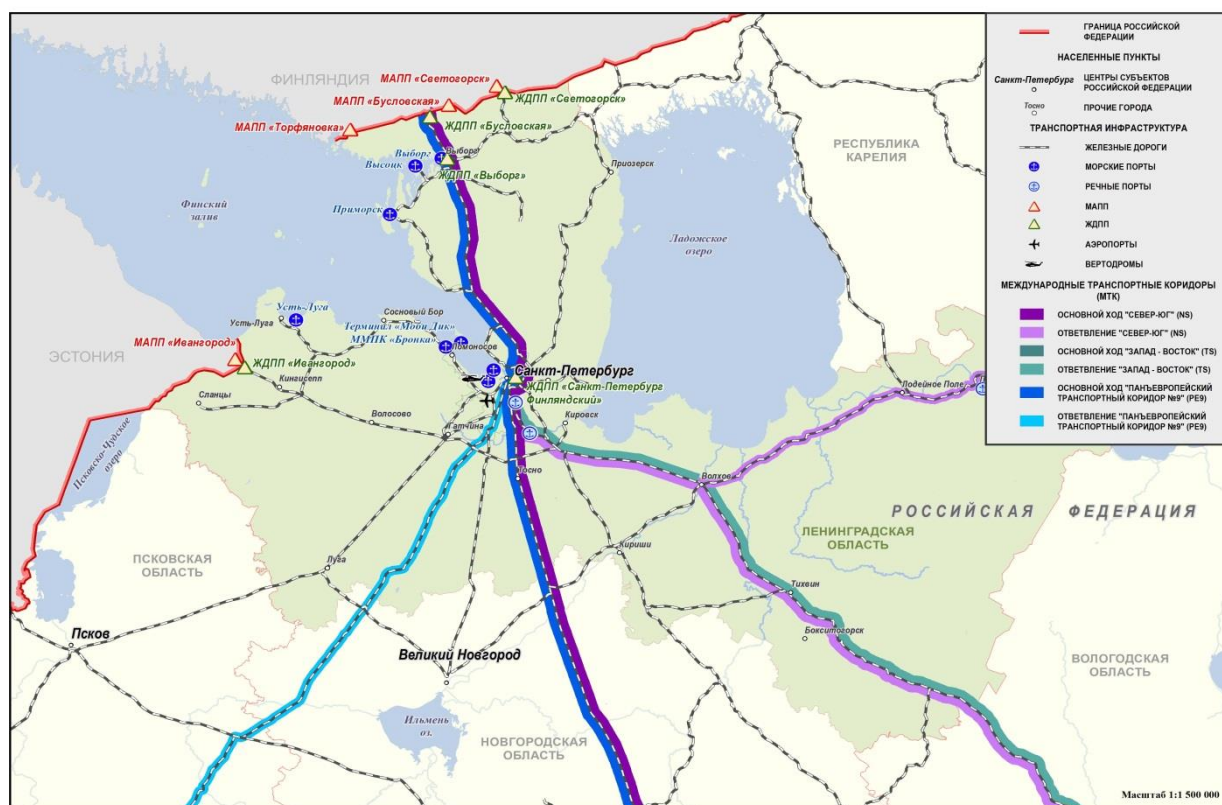


Рисунок 1.1.2 – Схема железных дорог, включенных в состав международных транспортных коридоров, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области

За период 2016–2020 гг. увеличились объемы грузов, прибывших в морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, на железнодорожном транспорте, с 93,7 млн тонн до 116,7 млн тонн (на 24,5 %).

В структуре прибытия грузов в морские порты для их отправления морским транспортом на железнодорожный транспорт приходится основной объем – более 70 % от общего объема грузов, ввозимых в морские порты.

На территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области расположено пять железнодорожных пунктов пропуска: Санкт-Петербург-Финляндский, Выборг, Бусловская, Светогорск и Ивангород. По данным Минтранса России через железнодорожные пункты пропуска, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в 2019 г. проследовало 16,4 тыс. поездов (больше на 4 % по сравнению с 2018 г.), 799,8 тыс. человек (больше на 11,6 %), 12,5 млн тонн грузов (в том числе вывезено на экспорт 12,3 млн тонн, ввезено 0,2 млн тонн импортных грузов).

На железнодорожные пункты пропуска, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в 2019 г. пришлось около 6 % от общего количества поездов и порядка 13 % от общей численности пассажиров, проследовавших через государственную границу РФ на железнодорожном транспорте.

В 2020 г. из-за пандемии коронавируса были введены ограничения на пересечение гражданами государственной границы РФ с соседними странами. В результате было временно закрыто пассажирское железнодорожное сообщение между Россией, Финляндией и Эстонией. При этом грузовые железнодорожные перевозки между Россией и соседними странами выполнялись.

Автомобильный транспорт

На автомобильном транспорте осуществляются наибольшие объемы грузовых и пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

За период 2016-2020 гг. объем грузовых перевозок на автомобильном транспорте в Санкт-Петербурге и Ленинградской области увеличился со 131,4 млн тонн до 136,9 млн тонн (на 4,2 %), в том числе:

- в Санкт-Петербурге увеличился с 69,3 млн тонн до 94,1 млн тонн (в 1,4 раза);
- в Ленинградской области снизился с 62,0 млн тонн до 42,8 млн тонн (в 1,4 раза).

Разнонаправленная динамика изменения объема грузоперевозок автомобильным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области обусловлена разными факторами, в частности, перерегистрацией предприятий на территориях Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Так, в марте 2020 г. в связи с перерегистрацией транспортной организации из Ленинградской области в Санкт-Петербург и другими факторами объем перевозок грузов автомобильным транспортом предприятиями Ленинградской области (без субъектов малого предпринимательства) в 2020 г. относительно 2019 г. снизился в 2,2 раза, Санкт-Петербурга увеличился в 1,2 раза, объем перевозок грузов автомобильным транспортом двух субъектов РФ в 2020 г. составил 80% от уровня 2019 г.

Суммарная доля Санкт-Петербурга и Ленинградской области в общем объеме грузовых перевозок на автомобильном транспорте в Российской Федерации составила в 2019 году 3,0 %, в 2020 году – 2,5 %.

Объемы пассажирских перевозок на автомобильном транспорте в Санкт-Петербурге и Ленинградской области за период 2016–2020 гг. снизились с 610,9 млн чел. до 451,2 млн чел. (на 26,1 %), в том числе:

- в Санкт-Петербурге – с 545,8 млн чел. до 399,0 млн чел. (на 22,9 %);
- в Ленинградской области – с 65,1 млн чел. до 52,2 млн чел. (на 19,8 %).

Суммарная доля Санкт-Петербурга и Ленинградской области в общем объеме пассажирских перевозок на автомобильном транспорте в Российской Федерации составила в 2019 году 6,2 %, в 2020 году - 5,9 %.

За период 2016–2020 гг. увеличились объемы грузов, прибывших в морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, на автомобильном транспорте, с 10,3 млн тонн до 14,1 млн тонн (на 36,6 %), также возросли объемы грузов, которые вывозились из морских портов на автомобильном транспорте, с 12,9 млн тонн до 13,7 млн тонн (на 6,2 %).

На территории Ленинградской области расположено четыре многосторонних автомобильных пункта пропуска (Торфяновка, Брусничное, Светогорск, Ивангород), через которые в 2019 году проследовало 3,3 млн автотранспортных средств (на 2 % меньше, чем в 2018 году), 10,7 млн человек (на 4 % больше, чем в 2018 году), 7,1 млн тонн грузов (на 7,2 % больше, чем в 2018 г.), в том числе вывезено на экспорт 5,0 млн тонн и ввезено 2,1 млн тонн импортных грузов.

На автомобильные пункты пропуска, расположенные на территории Ленинградской области, в 2019 г. пришлось 14,3 % от общего количества автотранспортных средств, порядка 13,6 % от общей численности граждан и 19,8 % от общего объема грузов, проследовавших через государственную границу РФ.

В 2020 г. из-за пандемии коронавируса были введены ограничения на пересечение гражданами государственной границы РФ с соседними странами, в связи с этим

пассажиropотоки между Россией, Финляндией и Эстонией многократно уменьшились по сравнению с 2019 г.

Автомобильные дороги

Автомобильные дороги федерального значения, проходящие по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, связывают обширную территорию двух субъектов РФ, обеспечивают выход в зарубежные страны и соседние регионы, по ним осуществляются самые массовые автомобильные перевозки грузов и пассажиров.

Многие федеральные автомобильные дороги, проходящие по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, входят в состав МТК «Север – Юг», «Запад – Восток» («Транссиб»), 9-ого панъевропейского транспортного коридора и перспективного МТК «Европа – Западный Китай» (рисунок 1.1.3).

Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения в Санкт-Петербурге и Ленинградской области за последние пять лет увеличилась с 1 555,9 км до 2 019,5 км (на 30,0 %). Значительный прирост протяженности дорожной сети федерального значения связан с вводом в эксплуатацию платной автомагистрали М-11 «Нева» Москва – Санкт-Петербург, а также с передачей ряда региональных дорог Ленинградской области в сеть автомобильных дорог федерального значения.

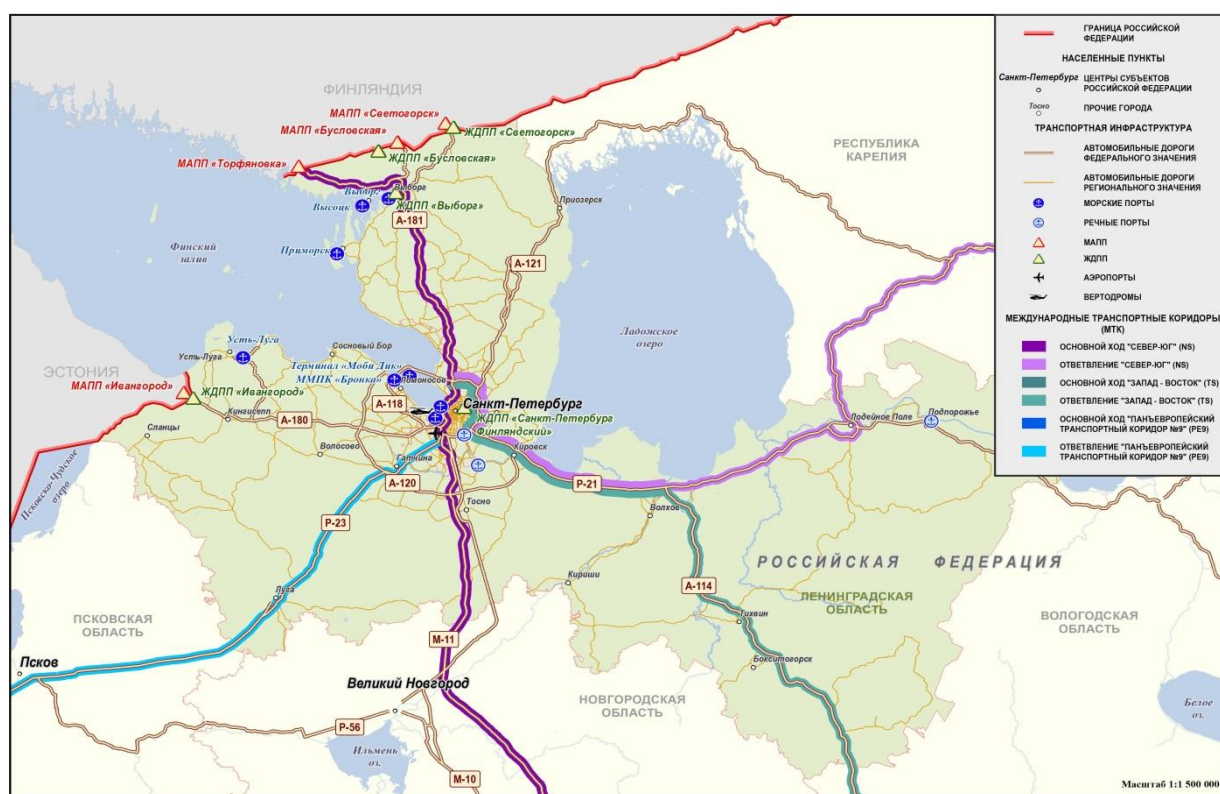


Рисунок 1.1.3 – Схема автомобильных дорог, включенных в состав международных транспортных коридоров, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области

В настоящее время по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области проходят одиннадцать автомобильных дорог общего пользования федерального значения. На федеральных автомобильных дорогах концентрируются наибольшие объемы перевозок грузов и пассажиров, а также отмечается наиболее высокая интенсивность движения автотранспортных средств. По автомобильным дорогам федерального значения

обеспечиваются подъезды к морским портам и многосторонним автомобильным пунктам пропуска, расположенным на государственной границе РФ.

Воздушный транспорт

В состав инфраструктуры воздушного транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области входят крупнейший на северо-западе России аэропорт федерального значения «Пулково», 7 аэродромов государственной авиации (Левашово, Горская, Громово, Прибылово, Пушкин, Сиверский, Сиворицы), 117 посадочных площадок (в Санкт-Петербурге – 50, в Ленинградской области – 67), 16 из которых находится на территории медицинских учреждений.

Ключевым объектом инфраструктуры воздушного транспорта является международный аэропорт федерального значения «Пулково», расположенный в Санкт-Петербурге. Аэропорт «Пулково» обслуживает воздушные перевозки не только жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области, но и соседних субъектов РФ, в которых недостаточно развита аэропортовая инфраструктура (Исковская и Новгородская области, Республика Карелия). В совокупности на территории, обслуживаемой аэропортом «Пулково», проживает 9,1 млн чел. (6,2 % от общей численности населения РФ).

Объем перевозок пассажиров в аэропорту «Пулково» в 2019 г. достиг 19,6 млн чел. (на 37,3 % выше, чем в 2015 г.). На увеличение пассажиропотока повлияло открытие новых направлений воздушного сообщения. В 2019 г. аэропорт «Пулково» занимал четвертое место в России по пассажиропотоку после аэропортов Московского авиаузла.

В 2020 г. из-за пандемии коронавируса объем пассажирских перевозок через аэропорт «Пулково» снизился до 10,9 млн человек (меньше на 44,4 % по сравнению с 2019 г.). Наибольшее снижение количества пассажиров (на 80,5 %) произошло на международных линиях. Из российских направлений в наибольшей степени уменьшились пассажиропотоки в Москву (на 45 % от уровня 2019 г.).

В 2020 г. в аэропорту «Пулково» было обслужено 8,5 % от общего количества пассажиров, проследовавших через аэропорты Российской Федерации.

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. Сеть магистрального трубопроводного транспорта имеет большое значение для экспорта российских энергоресурсов зарубежным потребителям и для обеспечения потребностей Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Основной объем экспорта нефти и нефтепродуктов из России осуществляется через морские порты, где происходит их перевалка на танкеры, которые доставляют нефть и нефтепродукты в различные страны мира. За период 2015–2019 гг. увеличились объемы доставки нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом в морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, с 81,6 млн тонн до 96,9 млн тонн (на 19 %). Этот объем составляет около 35 % от общего объема поставок нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом в морские порты РФ.

По территории Ленинградской области проходит магистральный нефтепровод «Балтийская трубопроводная система-1» (БТС-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 Харьга-Уса, Уса-Ухта-Ярославль-Кириши и Кириши – порт Приморск. Проектная мощность БТС-1 составляет 74 млн тонн нефти в год.

Строительство второй очереди магистрального нефтепровода «Балтийская трубопроводная система – 2» (БТС-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 магистрального нефтепровода «Балтийская трубопроводная система – 2» составляет 50 млн тонн нефти в год.

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 Большой порт Санкт-Петербург.

Для увеличения экспорта светлых нефтепродуктов ПО «Киришинефтеоргсинтез» через морской порт Приморск реализован проект «Север», в ходе которого был построен магистральный нефтепродуктопровод «Кстово – Ярославль – Кириши – Приморск» протяженностью 1056 км. Пропускная способность нефтепродуктопровода «Север» составляет 25 млн тонн в год, по нему осуществляется транспортировка дизельного топлива до морского порта Приморск и далее на экспорт в зарубежные страны.

От нефтепродуктопровода «Север» построен отвод протяженностью 39 км от морского порта Приморск до распределительного перевалочного комплекса (РПК) Высоцк «ЛУКОЙЛ-П». По трубопроводу осуществляется транспортировка до 5 млн тонн дизельного топлива в год для дальнейшей отправки на экспорт из морского порта Высоцк.

По 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.

К важнейшим объектам Единой системы газоснабжения России относится магистральный газопровод «Грязовец — Выборг», который предназначен для обеспечения подачи газа потребителям Северо-Западного федерального округа и поставок газа в газопровод «Северный поток – 1». Протяженность газопровода «Грязовец – Выборг» составляет 917 км, мощность – 55 млрд куб. м газа в год. Конечная станция газопровода – КС «Портовая», расположенная на побережье Балтийского моря в бухте Портовая рядом с городом Выборг, связывает газопровод «Грязовец – Выборг» с магистральным газопроводом «Северный поток – 1».

В 2020 году магистральный газопровод «Северный поток – 1» стал главным маршрутом экспорта российского газа в Европу. Газопровод «Северный поток – 1» состоит из двух ниток протяженностью 1224 км и с пропускной способностью 27,5 млрд м³ газа в год каждая. Сухопутным продолжением газопровода «Северный поток – 1» на территории Германии являются газопроводы NEL и OPAL.

В 2020 году по газопроводу «Северный поток – 1» в Европу поставлено 59,2 млрд м³ природного газа (33,8 % от общего объема российского экспорта природного газа в Европу), что на 700 млн м³ больше, чем в 2019 г. Загрузка газопровода «Северный поток – 1» в 2020 году оказалась выше показателей предыдущих лет, при этом годовой объем

транспортировки голубого топлива достиг максимального уровня с начала эксплуатации и превысил проектную мощность в 55 млрд. м³. Всего за период 2011-2020 гг. по газопроводу «Северный поток – 1» в Европу поставлено 382 млрд. м³ природного газа.

Для увеличения экспортных поставок природного газа осуществляется строительство газопровода «Северный поток – 2» мощностью 55 млрд м³, который пройдет от морского порта Усть-Луга по дну Балтийского моря до побережья Германии в районе 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 в Финляндию.

Проведенный анализ показал большое значение транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области в транспортной системе Российской Федерации.

Транспортная система Санкт-Петербурга и Ленинградской области формирует опорный транспортный каркас на северо-западе Российской Федерации, обеспечивает выход в Балтийское море и на транспортные сети стран ЕС, осуществляет мультимодальные перевозки грузов и пассажиров за счет организации эффективного взаимодействия различных видов транспорта в транспортных узлах.

Преимущества географического положения создают выгодные условия для развития транспортно-логистической деятельности в Санкт-Петербурге и Ленинградской области и позволяют транспортному комплексу региона занимать лидирующие позиции в Российской Федерации по объемам грузовых и пассажирских перевозок.

В морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, осуществляется перевалка около трети от общего объема грузов, следующих через морские порты РФ, в том числе около половины всех грузов, перевозимых в контейнерах. Железнодорожные и автомобильные пункты пропуска, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, являются наиболее загруженными в Российской Федерации по объемам перевозки грузов и пассажиров и по объемам движения транспортных средств.

По суммарному объему грузовых перевозок на всех видах транспорта транспортный комплекс Санкт-Петербурга и Ленинградской области занимает первое место в Российской Федерации, а по объему перевозок пассажиров – второе место после Московского транспортного узла.

Транспортный комплекс Санкт-Петербурга и Ленинградской области обеспечивает:

- развитие внешней торговли РФ за счет перевозок экспортных и импортных грузов;
- транзитные функции за счет транспортировки транзитных грузов;
- развитие отраслей экономики Санкт-Петербурга и Ленинградской области, а также регионов, расположенных в зоне их тяготения, за счет обеспечения внутренних и международных грузовых перевозок;
- потребности населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области в городских, пригородных, междугородних и международных перевозках;
- развитие въездного и внутреннего туризма за счет организации пассажирских перевозок на различных видах транспорта.

С учетом большого значения транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области в транспортной системе Российской Федерации, необходимо создать условия для его приоритетного развития с целью надежного обеспечения спроса на транспортные услуги, расширения внешнеэкономических связей страны и стимулирования социально-экономического развития регионов.

1.2. Определение роли транспорта в обеспечении социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Транспортная отрасль оказывает существенное влияние на социально-экономическое развитие Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Развитие транспортной инфраструктуры стимулирует общий рост экономики и повышение качества жизни населения, способствует повышению ценности земельных ресурсов и росту инвестиционного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Транспорт, обеспечивая связанность и доступность территории, создает условия для развития новых предприятий, расширения рынков сбыта и повышение уровня занятости населения. Рядом с введенными в эксплуатацию автомобильными и железными дорогами размещаются новые районы жилищного строительства, различные предприятия, формируются зоны активного экономического развития.

Транспорт является крупнейшим потребителем продукции отраслей промышленности, производства строительных материалов и оборудования, он стимулирует развитие сопутствующих услуг и рост добавленной стоимости.

Обеспечивая снижение расходов и затрат времени на перевозки, транспорт способствует:

- росту производительности труда и повышению конкурентоспособности различных отраслей экономики;
- увеличению мобильности жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области, предоставляя больше возможностей для их развития.

Оценка роли транспорта в социально-экономическом развитии Санкт-Петербурга и Ленинградской области проведена на основе анализа доли транспортной отрасли в структуре следующих показателей: валового регионального продукта, численности зарегистрированных транспортных предприятий и количестве занятых на них, оборота организаций отраслей экономики, стоимости основных фондов, инвестиций в основной капитал, экспорта и импорта транспортных услуг, объемов поступления налогов и сборов в бюджетную систему РФ от транспортных предприятий.

Анализ вклада транспортной отрасли проводился на основе данных по виду экономической деятельности «Транспортировка и хранение» (на основе Общероссийского классификатора видов экономической деятельности), которая включает перевозки грузов и пассажиров железнодорожным, автомобильным, водным и воздушным видами транспорта, а также сопряженные виды услуг, в том числе услуги вокзалов и терминалов, стоянок для транспортных средств, обработку и хранение грузов, аренду транспортных средств с водителем или оператором и др.

Транспортная отрасль вносит существенный вклад в формирование валового регионального продукта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области (таблица 1.2.1).

За период 2016-2019 гг. валовая добавленная стоимость по виду экономической деятельности «Транспортировка и хранение»:

- в Санкт-Петербурге возросла с 381,4 млрд руб. до 531,6 млрд руб., а вклад транспортной отрасли в формирование ВРП города составил 10,4 %;
- в Ленинградской области увеличилась со 124,5 млрд руб. до 166,0 млрд руб., а вклад транспортной отрасли в формирование ВРП области составил 13,6 %.

Вид экономической деятельности «Транспортировка и хранение» по доле валовой добавленной стоимости в ВРП Санкт-Петербурга в 2019 г. занимал четвертое место после

таких видов экономической деятельности как «Деятельность по операциям с недвижимым имуществом» (17,8 %), «Торговля оптовая и розничная; ремонт автотранспортных средств и мотоциклов» (15,3 %) и «Обрабатывающие производства» (13,9 %), а в Ленинградской области – второе место после вида экономической деятельности «Обрабатывающие производства» (28,9 %).

Таблица 1.2.1 – Вклад экономической деятельности «Транспортировка и хранение» в формирование валового регионального продукта Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2016–2019 гг. [1, 2]

Наименование показателя	2016	2017	2018	2019
Санкт-Петербург				
ВРП в основных ценах, млн руб.	4 099 940	4 283 036	4 785 219	5 124 594
в том числе по виду экономической деятельности «Транспортировка и хранение», млн руб.	381 432	402 906	452 942	531 609
Доля вида экономической деятельности «Транспортировка и хранение» в ВРП Санкт-Петербурга, %	9,3	9,4	9,5	10,4
Ленинградская область				
ВРП в основных ценах, млн руб.	953 668	1 002 543	1 147 644	1 224 514
в том числе по виду экономической деятельности «Транспортировка и хранение», млн руб.	124 463	134 733	145 905	166 011
Доля вида экономической деятельности «Транспортировка и хранение» в ВРП Ленинградской области, %	13,1	13,4	12,7	13,6

За период 2015-2020 гг. количество транспортных предприятий в Санкт-Петербурге снизилось с 27,9 тыс. ед. до 15,5 тыс. ед., а в Ленинградской области – с 2,3 тыс. ед. до 2,1 тыс. ед., что во многом связано с их реорганизацией и укрупнением. В 2020 г. доля предприятий транспортной отрасли в общем числе предприятий и организаций Санкт-Петербурга составила 6,4 %, а в Ленинградской области 6,3 %.

На фоне снижения численности транспортных предприятий в Санкт-Петербурге увеличивалась численность занятых в транспортной отрасли. По данным Росстата, численность занятых на транспортных предприятиях в Санкт-Петербурге и Ленинградской области в 2019 г. составила 283 тыс. чел. (рост в 2019 г. относительно 2015 г. на 12,9 %) и 65 тыс. чел. соответственно (снижение на 12,6 %). В 2020 г. среднегодовая численность работников транспортной отрасли в Санкт-Петербурге увеличилась по сравнению с 2019 г. на 2,3% и составила 193,6 тыс. чел., в Ленинградской области снизилась на 0,7% до 42,5 тыс. чел. Доля работников в транспортной отрасли в общей численности работников в Санкт-Петербурге увеличилась с 8,0 % в 2015 г. до 9,1 % в 2020 г., а в Ленинградской области – с 7,9 % до 8,0 %.

В Санкт-Петербурге в общей численности работников малых предприятий в 2020 г. на долю вида экономической деятельности «Транспортировка и хранение» приходилось 7,1 % (27,1 тыс. чел. без учета микропредприятий), а в Ленинградской области – 6,7 % (3,6 тыс. чел.).

За период 2015-2020 гг. суммарный оборот транспортных предприятий увеличился в Санкт-Петербурге с 997 млрд руб. до 1044,4 млрд руб., а в Ленинградской области – с 87 млрд руб. до 221,6 млрд руб. В 2020 г. на долю организаций по виду экономической деятельности «Транспортировка и хранение» в суммарном обороте организаций Санкт-Петербурга приходилось 7,6 %, а в Ленинградской области – 8,0 %.

Транспортная отрасль характеризуется высокой стоимостью основных фондов. В 2020 г. стоимость основных фондов предприятий транспортной отрасли в Санкт-Петербурге составила 1 515 млрд руб. (123,9 % к уровню 2019 г.), в Ленинградской области – 1 445 млрд руб. (118,5 % к уровню 2019 г.). За период 2015-2020 гг. на долю транспортных предприятий Санкт-Петербурга приходилось более 5 % от общей стоимости основных фондов города, а в Ленинградской области – более 23 % от общей стоимости основных фондов области.

Суммарный объем инвестиций в основной капитал транспортных предприятий в Санкт-Петербурге увеличился за период 2015-2020 гг. с 87,4 млрд руб. до 108,0 млрд руб., а в Ленинградской области – с 56,5 млрд руб. до 100,8 млрд руб. В Санкт-Петербурге в 2020 г. на долю предприятий транспортного комплекса приходилось 20,7 % от общего объема инвестиций в основной капитал. В Ленинградской области в 2020 г. инвестиции в основной капитал предприятий транспортного комплекса в общем объеме инвестиционных вложений составили 27,3 %.

Внешнеторговый оборот транспортных услуг Санкт-Петербурга в 2019 г. составил 2 915 млн долл. США или 153,4 % к уровню 2015 г., а в Ленинградской области – 808 млн долл. США или 146,1 % к уровню 2015 г. (таблица 1.2.2).

Экспорт транспортных услуг вносит основной вклад в формирование экспорта услуг Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Так, доля экспорта транспортных услуг в общем объеме экспорта услуг Санкт-Петербурга в 2019 г. составила 54,8 % (63,9 % в 2015 г.), а в Ленинградской области – 98,7 % (99,51 % в 2015 г.).

Экспорт транспортных услуг Санкт-Петербурга в 2019 г. оценивался в 1 916 млн долл. США, что в 1,5 раза выше уровня 2015 г. в текущих ценах. В структуре экспорта транспортных услуг Санкт-Петербурга наибольшая доля в 2019 г. приходилась на водный транспорт – 43 %, доля воздушного транспорта составила 39 %, а доля железнодорожного транспорта – 13 %.

Таблица 1.2.2 – Динамика объема экспорта и импорта транспортных услуг в Санкт-Петербурге и Ленинградской области в 2014–2019 гг., млн долл. США [3]

Наименование показателя	2015	2016	2017	2018	2019
Санкт-Петербург					
Экспорт услуг – всего, в том числе:	1 995	1 855	1 936	3 315	3 495
- экспорт транспортных услуг	1 275	1 029	1 089	1 707	1 916
Импорт услуг – всего, в том числе:	1 509	2 219	3 246	2 429	2 784
- импорт транспортных услуг	625	1 295	2 002	1 068	999
Ленинградская область					
Экспорт услуг – всего, в том числе:	542	551	607	722	793
- экспорт транспортных услуг	537	546	598	709	783
Импорт услуг – всего, в том числе:	247	401	277	377	335
- импорт транспортных услуг	16	19	14	19	25

Импорт транспортных услуг Санкт-Петербурга в 2019 г. оценивался в 999 млн долл. США, что в 1,6 раза выше уровня 2015 г. в текущих ценах. В структуре импорта транспортных услуг Санкт-Петербурга наибольшая доля в 2019 г. приходилась на воздушный транспорт – 51 %, доля водного транспорта составила 37 %, а доля железнодорожного транспорта – 2 %.

В Ленинградской области экспорт транспортных услуг в 2019 г. увеличился по сравнению с 2015 г. в 1,5 раза до 783 млн долл. США. В структуре экспорта транспортных услуг Ленинградской области основной объем в 2019 г. приходился на водный транспорт и автомобильный транспорт – по 49 %.

Импорт транспортных услуг Ленинградской области в 2019 г. оценивался в 25 млн долл. США, что в 1,7 раза выше уровня 2015 г. в текущих ценах. В структуре импорта транспортных услуг Ленинградской области наибольшая доля в 2019 г. приходилась на автомобильный транспорт – 73 %, а доля водного транспорта составила 17 %.

По данным Федеральной налоговой службы, в 2020 г. суммарный объем поступлений налогов, сборов и страховых взносов в консолидированный бюджет Российской Федерации от транспортных предприятий Санкт-Петербурга и Ленинградской области составил 82,5 млрд руб. (10,8 % от общего объема в Российской Федерации).

В Санкт-Петербурге в 2020 г. транспортными предприятиями в консолидированный бюджет РФ было перечислено налогов и сборов в размере более 66,9 млрд руб. (123,4 % к уровню 2019 г.), Ленинградской области – 15,6 млрд руб. (59,5 %) (таблица 1.2.3).

Таблица 1.2.3 – Динамика поступлений налогов, сборов и страховых взносов в консолидированный бюджет Российской Федерации от транспортных предприятий Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2015–2020 гг., млн руб. [4]

Наименование вида экономической деятельности	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Санкт-Петербург						
Транспортировка и хранение - всего (2015-2016 гг. «Транспорт и связь», за исключением связи)	36 901,0	28 386,4	54 604,5	56 835,5	54 204,4	66 905,7
деятельность сухопутного и трубопроводного транспорта ¹	23 014,1	8 343,4	24 590,4	26 533,8	27 577,2	29 138,1
в том числе:						
деятельность железнодорожного транспорта: междугородные и международные пассажирские и грузовые перевозки ²	12 054,6	11 133,6	7 513,3	8 090,8	5 297,1	5 347,6
деятельность легкового такси и арендованных легковых автомобилей с водителем	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	294,5	285,8
деятельность трубопроводного транспорта	12,3	-10 364,8	7 826,8	6 102,8	7 650,8	9 328,3

¹ Деятельность сухопутного транспорта по ОКВЭД 2007 (2015–2016 гг.).

² Деятельность железнодорожного транспорта по ОКВЭД 2007 (2015–2016 гг.).

Наименование вида экономической деятельности	2015	2016	2017	2018	2019	2020
деятельность водного транспорта	3 846,5	3 338,2	4 843,8	5 271,5	5 611,0	8 454,5
деятельность воздушного и космического транспорта ³	-4 182,4	-3 510,1	-1 524,5	-8 046,3	-9 705,8	-8 680,5
складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность ⁴	14 222,8	20 215,0	25 879,9	32 081,0	29 625,7	36 773,9
Ленинградская область						
Транспортировка и хранение - всего (2015-2016 гг. «Транспорт и связь», за исключением связи)	11 621,1	19 386,1	18 551,1	22 027,5	26 226,0	15 608,6
деятельность сухопутного и трубопроводного транспорта	5 128,1	6 728,8	7 455,7	8 649,6	8 332,9	559,4
в том числе:						
деятельность железнодорожного транспорта: междугородные и международные пассажирские и грузовые перевозки	2 532,6	3 544,8	4 227,8	4 191,5	4 618,1	3 984,5
деятельность легкового такси и арендованных легковых автомобилей с водителем	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	20,9	20,6
деятельность трубопроводного транспорта	1 648,0	2 065,5	2 214,1	3 189,3	2 219,3	-4 735,2
деятельность водного транспорта	356,7	288,8	356,8	645,2	248,2	390,9
деятельность воздушного и космического транспорта	4,5	4,4	3,5	5,1	3,4	6,3
складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность	6 131,8	12 364,0	10 613,0	12 592,8	17 500,1	14 487,1

В 2020 г. вклад Санкт-Петербурга в общий объем поступлений налогов и сборов в консолидированный бюджет Российской Федерации от транспортных предприятий составил 8,8 % (6,3 % в 2019 г.), а вклад Ленинградской области – 2,0 % (3,1 %).

Доля поступлений налогов и сборов в консолидированный бюджет Российской Федерации от транспортных предприятий в общем объеме поступлений налогов и сборов в Санкт-Петербурге составила 3,9 % (4,3 % в 2019 г.), а в Ленинградской области – 4,0 % (7,5 %) в 2020 г.

В структуре поступлений налогов и сборов в консолидированный бюджет Российской Федерации от транспортных предприятий Санкт-Петербурга в 2020 г. наибольшую долю занимал вид экономической деятельности «Складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность» (55,0 % или 36,8 млрд руб.), на втором месте находилась «Деятельность сухопутного и трубопроводного транспорта» (43,6 % или 29,1 млрд руб.), а на третьем месте – «Деятельность водного транспорта» (12,6 % или 8,5 млрд руб.).

³ Деятельность воздушного транспорта по ОКВЭД 2007 (2015–2016 гг.).

⁴ Вспомогательная и дополнительная транспортная деятельность по ОКВЭД 2007 (2015–2016 гг.).

В структуре поступлений налогов и сборов в консолидированный бюджет Российской Федерации от транспортных предприятий Ленинградской области в 2020 г. наибольшую долю занимал вид экономической деятельности «Складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность» – 92,8 % (14,5 млрд руб.).

Транспортная отрасль оказывает существенное влияние на социально-экономическое развитие Санкт-Петербурга и Ленинградской области. За счет развития транспортной инфраструктуры формируется опорный каркас для освоения новых территорий и развития различных видов деятельности на них, улучшается транспортная доступность населенных пунктов, повышается их инвестиционная привлекательность и растет стоимость недвижимости.

Наличие портовых комплексов стимулирует развитие в Санкт-Петербурге и Ленинградской области сопутствующих отраслей, связанных с обработкой грузов, сборкой техники и оборудования и подготовкой товарных партий, которые создают добавленную стоимость.

Строительство объектов транспортной инфраструктуры сопровождается заказами продукции многих отраслей: горнодобывающей и химической промышленности, металлургии, производства железобетонных и металлических конструкций, строительных материалов, машин, оборудования и других.

Транспорт относится к числу ведущих отраслей специализации региона, учитывая его существенный вклад в формирование ВРП (на уровне 10-11 % в Санкт-Петербурге и 13-14 % в Ленинградской области), уровень занятости населения и объем привлекаемых инвестиций.

В Санкт-Петербурге осуществляют деятельность 15,5 тыс. транспортных предприятий, на которых занято более 280 тыс. чел. (9 % в общей численности занятых в городе), а в Ленинградской области – 2,1 тыс. транспортных предприятий, на которых трудятся 65 тыс. чел. (8 % от общей численности занятых в области).

Суммарный объем инвестиций в основной капитал транспортных предприятий в Санкт-Петербурге увеличился за период 2015-2020 гг. с 87,4 млрд руб. до 108,0 млрд руб., а в Ленинградской области – с 56,5 млрд руб. до 100,8 млрд руб. В 2020 г. в Санкт-Петербурге на долю предприятий транспортного комплекса приходилось 20,7 % от общего объема инвестиций в основной капитал, а в Ленинградской области – 27,3 %.

Внешнеторговый оборот транспортных услуг Санкт-Петербурга в 2019 г. составил 2 915 млн долл. США, а в Ленинградской области – 808 млн долл. США. Доля экспорта транспортных услуг в общем объеме экспорта услуг Санкт-Петербурга в 2019 г. составила 54,8 %, а в Ленинградской области – 98,7 %.

В 2020 г. суммарный объем поступлений налогов, сборов и страховых взносов в консолидированный бюджет Российской Федерации от транспортных предприятий Санкт-Петербурга достиг 66,9 млрд руб., а в Ленинградской области – 15,6 млрд руб. Вклад Санкт-Петербурга в общий объем поступлений налогов и сборов в консолидированный бюджет Российской Федерации от транспортных предприятий в 2020 г. составил 8,8 % (6,3 % в 2019 г.), а вклад Ленинградской области – 2,0 % (3,8 %).

Транспортная система Санкт-Петербурга и Ленинградской области играет важную роль в развитии туризма. В 2020 Санкт-Петербург и Ленинградскую область посетило 7,7 млн туристов (в 2019 г. – свыше 12 млн туристов). Хорошая транспортная доступность и

высокое качество транспортного обслуживания являются важными факторами туристической привлекательности региона.

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.

Проведенный анализ показал важное значение транспортной системы для социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры обеспечивают мультипликативные эффекты и способствуют улучшению качества жизни и работы людей, росту экономической активности, увеличению объемов производства, международной и межрегиональной торговли, расширению сферы обслуживания и туризма, что в итоге влияет на повышение конкурентоспособности региона и усиление его значимости в международном и внутрисреднеземном разделении труда.

1.3. Анализ социально-экономических условий развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Социально-экономические условия оказывают существенное влияние на развитие транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области. К числу основных факторов, влияющих на формирование спроса на транспортные услуги в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, относятся:

- динамика численности населения, трудовых ресурсов и реальных денежных доходов граждан;
- динамика объемов производства продукции в различных отраслях экономики;
- динамика объемов строительства;
- динамика объемов международной и межрегиональной торговли;
- динамика объемов оптовой и розничной торговли;
- развитие туризма и сферы услуг и др.

Перечисленные факторы оказывают существенное влияние на объемы, структуру и основные направления грузовых и пассажирских перевозок, на динамику грузооборота и пассажирооборота различных видов транспорта, на объемы перевалки грузов в морских и речных портах и на другие показатели, отражающие развитие рынка транспортных услуг.

За период 2015-2019 гг. наблюдались положительные тенденции социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области, связанные с ростом численности населения, трудовых ресурсов и среднедушевых доходов граждан, увеличением объемов производства отраслей экономики, расширением межрегиональной и международной торговли, что способствовало увеличению спроса на транспортные услуги.

В 2020 г. на социально-экономические условия развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области существенное влияние оказала пандемия коронавируса, которая негативно отразилась на показателях развития отраслей экономики и транспортного комплекса.

Динамика численности населения, трудовых ресурсов и реальных денежных доходов граждан

Согласно данным Росстата, в границах Санкт-Петербурга и Ленинградской области в конце 2020 г. проживало 7 282,8 тыс. чел., в том числе в Санкт-Петербурге – 5 388,8 тыс. чел., в Ленинградской области – 1 894,0 тыс. чел. За период 2015-2020 гг. численность жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области увеличилась на 3,1 % и 6,5 % соответственно, а суммарно в двух субъектах РФ – на 4,0 % (таблица 1.3.1).

Рост численности жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области во многом связан с высоким уровнем внутренней миграции населения РФ. По интенсивности миграционного прироста Санкт-Петербург и Ленинградская область относятся к числу лидеров в Российской Федерации. В среднем за рассматриваемый период значение коэффициента миграционного прироста в Санкт-Петербурге составляло 81,8 чел. на 10 тыс. населения, в Ленинградской области – 143,8 чел. на 10 тыс. населения. Миграционный прирост позволил компенсировать естественную убыль населения в двух субъектах РФ. Исключением стал только 2020 г., когда из-за пандемии коронавируса в Санкт-Петербурге численность населения снизилась на 12,3 тыс. чел. по сравнению с 2019 г.

Таблица 1.3.1 – Численность населения в Санкт-Петербурге и Ленинградской области в 2015-2020 гг. (на конец года), тыс. чел.

Субъект РФ	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Санкт-Петербург	5 225,7	5 281,6	5 351,9	5 383,9	5 398,1	5 388,8
Ленинградская область	1 778,9	1 791,9	1 813,8	1 847,9	1 875,9	1 894,0
Всего	7 004,6	7 073,5	7 165,7	7 231,8	7 274,0	7 282,8

За счет существенного миграционного прироста удается сохранить тенденции увеличения численности рабочей силы, которая в 2020 г. в Санкт-Петербурге достигла 3,1 млн чел. (рост на 4,2 % по сравнению с 2015 г.), а в Ленинградской области – 980,1 тыс. чел. (рост на 1,5 %).

Для большинства районов Санкт-Петербурга и Ленинградской области характерен дисбаланс между числом мест приложения труда и численностью занятых в экономике. В 2020 г. в Санкт-Петербурге наибольший дисбаланс между указанными показателями наблюдался в Центральном районе (превышение числа мест приложения труда над численностью занятых в экономике в 3,9 раза) и в Красносельском районе (превышение численности занятых в экономике над числом мест приложения труда в 2,9 раза) (рисунок 1.3.1).

В Ленинградской области наибольший дисбаланс между числом мест приложения труда и численностью занятых в экономике в 2020 г. был характерен для Сосновоборского городского округа (превышение числа мест приложения труда над численностью занятых в экономике в 2,0 раза) и для Волосовского муниципального района (превышение численности занятых в экономике над числом мест приложения труда в 1,8 раза) (рисунок 1.3.2).

Введенные в 2020 г. ограничения и приостановка работы многих предприятий из-за пандемии коронавируса негативно отразились на занятости населения. В результате возрос уровень регистрируемой безработицы, который в конце 2020 г. составил в Санкт-Петербурге 3,2 % (в конце 2019 г. – 0,5 %), а в Ленинградской области – 3,1 %

(в конце 2019 г. – 0,4 %), но при этом он был значительно ниже, чем в целом по Российской Федерации, где он повысился до 5,8 %.

Реальные денежные доходы населения Санкт-Петербурга за период 2015–2019 гг. увеличились на 5,8 %, а в Ленинградской области – на 14,0 %. В 2020 г. реальные денежные доходы населения в Санкт-Петербурге снизились на 0,6 % в Санкт-Петербурге, в Ленинградской области увеличились на 0,4 %.

В 2020 г. введенные ограничения из-за коронавирусной инфекции привели к существенному падению объемов пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области из-за перехода многих предприятий на удаленный режим работы сотрудников, отмены международного сообщения и уменьшения количества поездок населения на всех видах транспорта в городском, пригородном и междугороднем сообщении.

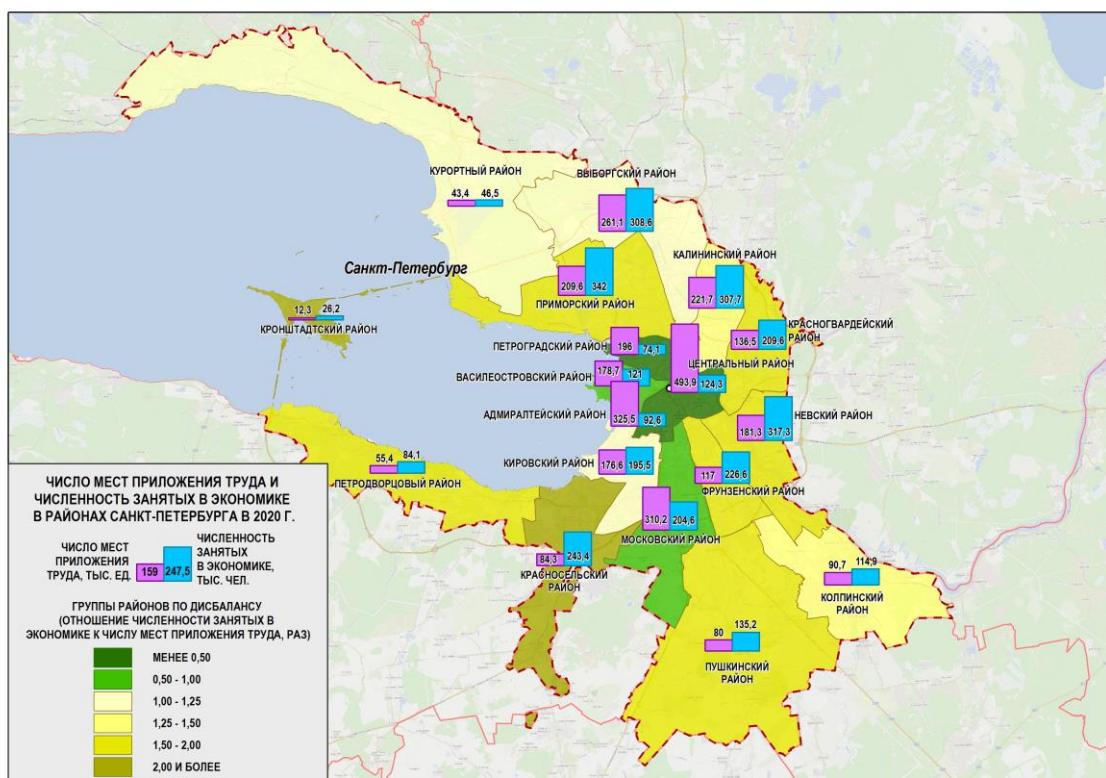


Рисунок 1.3.1 – Дисбаланс между числом мест приложения труда и численностью занятых в экономике в районах Санкт-Петербурга в 2020 г.

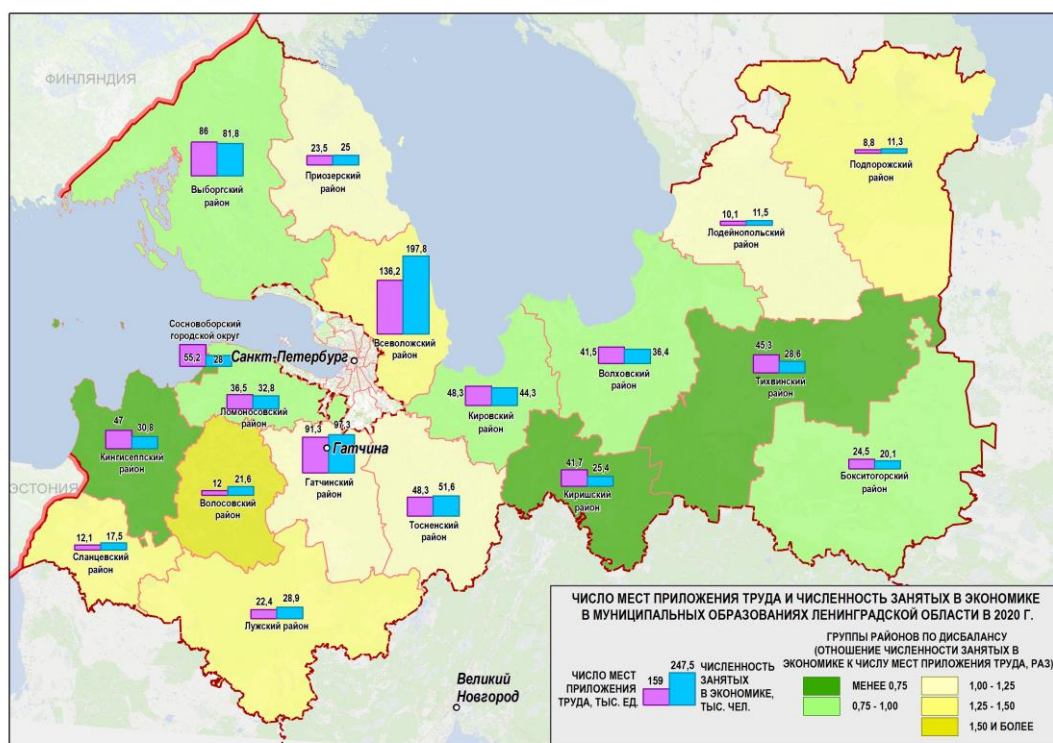


Рисунок 1.3.2 – Дисбаланс между числом мест приложения труда и численностью занятых в экономике в районах Ленинградской области в 2020 г.

Динамика основных показателей социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области

В Санкт-Петербурге и Ленинградской области представлены ведущие отрасли промышленности Российской Федерации: приборостроение, машиностроение, автомобилестроение, судостроение, химическое производство, промышленность строительных материалов, производство пищевых продуктов, лекарственных средств и др. На предприятиях двух субъектов РФ производится разнообразная продукция (машины и оборудование, электротехническая продукция и приборы, электронные и оптические изделия, суда и судовые компоненты, автотранспортные средства и автомобильные шины, дизельное топливо и бензин, ферросплавы, минеральные удобрения, продукция химической промышленности, бумага и картон, строительные материалы, бетон и цемент, изоляционные материалы и др.), а также широкий ассортимент товаров народного потребления (продукты питания и напитки, бытовая техника, мебель, ткани и изделия из них, лекарственные средства и др.).

Транспортный комплекс Санкт-Петербурга и Ленинградской области выполняет системообразующую функцию, создающую основу для развития на территории региона различных отраслей и привлечения внешних инвестиций. Транспорт обеспечивает работу предприятий за счет доставки сырья и комплектующих и вывоза готовой продукции. Во многом благодаря наличию удобных транспортных связей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области получили развитие отрасли транспортного машиностроения, автомобильной и пищевой промышленности, предприятия по производству бытовой техники, товаров народного потребления и др.

На работу всех видов транспорта существенное влияние оказывает социально-экономическая ситуация.

Динамика основных показателей социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2015–2020 гг. представлена в таблице 1.3.2.

За последние годы отмечалось динамичное развитие отраслей промышленности в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, за исключением 2020 г. Так, индекс промышленного производства (ИПП) составил:

- в Санкт-Петербурге за период 2015-2019 гг. – 113,6 %, а за 2020 г. – 98,4 % к уровню 2019 г. (в 2019 г. – 104,5 %), в том числе в обрабатывающих производствах (на них приходится 84,6 % общего объема промышленного производства в Санкт-Петербурге) – 114,6 % и 99,3 соответственно;

- в Ленинградской области за период 2015-2019 гг. – 115,1 %, а за 2020 г. – 98,9% к уровню 2019 г. (в 2019 г. – 105,1 %), в том числе в обрабатывающих производствах – 117,4 % и 100,4 % соответственно.

Росту перевозок сельскохозяйственных грузов на автомобильном транспорте способствовало увеличение объемов производства продукции сельского хозяйства в Ленинградской области. За период 2015-2019 гг. объем продукции сельского хозяйства в Ленинградской области возрос с 88,6 млрд рублей до 94,5 млрд рублей (на 2 % в сопоставимых ценах).

В 2020 г. в Ленинградской области объем производства продукции сельского хозяйства составил 97,1 млрд руб., что на 2,8 % в сопоставимых ценах выше уровня 2019 г., в том числе продукции животноводства – 70,1 млрд руб. или 104,5 % к уровню 2019 г.

Таблица 1.3.2 – Динамика основных показателей социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2015–2020 гг.

Наименование показателя	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Санкт-Петербург						
Валовой региональный продукт, млрд руб.	3 387,4	4099,9	4283,0	4 785,2	5 124,6	н/д
Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по промышленным видам экономической деятельности, млрд руб.	2 461,0	2 306,6	2 513,2	2 912,9	3 007,6	3 141,1
Объем работ по виду экономической деятельности «Строительство», млрд руб.	592,3	626,1	517,5	564,8	461,7	436,9
Оборот розничной торговли, млрд руб.	1 144,6	1 234,3	1 326,3	1 412,4	1 498,8	1 528,4
Экспорт товаров, млн долл. США	15 727	25 828	21 815	26 452	27 614	20 889,1
Импорт товаров, млн долл. США	20 248	21 414	22 851	22 747	23 099	21 549,5
Ленинградская область						
Валовой региональный продукт, млрд руб.	849,6	953,7	1002,5	1 147,6	1224,5	н/д
Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по промышленным видам экономической деятельности, млрд руб.	964,5	1 022,6	1 032,7	1 255,4	1 326,1	1 401,1

Наименование показателя	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Продукция сельского хозяйства, млрд руб.	88,6	82,9	82,7	91,7	94,5	97,1
Объем работ по виду экономической деятельности «Строительство», млн руб.	104,5	98,2	112,5	159,2	252,0	206,8
Оборот розничной торговли, млрд руб.	311,3	342,6	370,7	405,5	438,9	481,7
Экспорт товаров, млн долл. США	10 005	7 579	5 653	7 109	6 838	5 377,1
Импорт товаров, млн долл. США	3 152	2 686	3 586	4 116	3 926	3 556,5

Проведенный анализ показал, что из-за коронавирусной инфекции произошло падение объемов промышленного производства во многих отраслях экономики, что привело к уменьшению объемов перевозок промышленных товаров в 2020 г. Однако ряд отраслей промышленности и сельского хозяйства продемонстрировали увеличение объемов производства в 2020 году, за счет этого удалось частично компенсировать потери в объемах грузовых перевозок.

Динамика объемов строительства

В 2019 г. объем работ, выполненных по виду экономической деятельности «Строительство», в Санкт-Петербурге составил 461,7 млрд рублей (-22,0 % по сравнению с 2015 годом), в Ленинградской области – 252,0 млрд рублей (рост в 2,4 раза к уровню 2015 г.).

В 2020 г. снизились объемы строительства из-за пандемии коронавирусной инфекции. Так, в Санкт-Петербурге объем работ, выполненных по виду экономической деятельности «Строительство», составил 436,9 млрд руб. (в сопоставимых ценах на 9,3 % меньше уровня 2019 г.), а в Ленинградской области – 206,8 млрд рублей (на 18,0 % меньше уровня 2019 г.).

Снижение темпов строительства отразилось на уменьшении объемов перевозок строительных грузов.

Общий объем введенных в эксплуатацию зданий за период 2015-2019 гг.:

- в Санкт-Петербурге возрос с 27,7 млн м³ до 28,4 млн м³ (на 2,5 %);
- в Ленинградской области возрос с 15,1 млн м³ до 21,1 млн м³ (в 1,4 раза).

В 2020 г. объем введенных в эксплуатацию зданий в Санкт-Петербурге составил 24,5 млн м³ (снижение к уровню 2019 г. на 13,7 %), в Ленинградской области – 19,1 млн м³ (на 9,5 %).

Динамика ввода жилья по районам Санкт-Петербурга и Ленинградской области за период 2015–2020 гг. представлена в таблицах 1.3.3 и 1.3.4 и на рисунках 1.3.3 и 1.3.4.

Таблица 1.3.3 – Динамика ввода в действие жилья по районам Санкт-Петербурга за период 2015–2020 гг., тыс. м²

Административный район	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Всего за 2015-2020 гг.	Доля района в 2020 г., %
Всего по Санкт-Петербургу	3 030,7	3 116,3	3 536,1	3 950,3	3 471,2	3 369,6	20 474,2	100,0
Адмиралтейский	190,8	103,4	1,1	110	62,4	55,8	523,5	1,7
Василеостровский	61,2	191,6	100	212,3	99	120,5	784,6	3,6
Выборгский	407,5	203,1	442,9	307,8	467,6	316,6	2 145,5	9,4

Административный район	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Всего за 2015-2020 гг.	Доля района в 2020 г., %
Калининский	265,1	153,6	225,8	476,2	48,9	117,6	1 287,2	3,5
Кировский	6,6	60,4	16,4	40,1	3,8	18,8	146,1	0,6
Колпинский	47,4	39,6	107,7	56,2	54,1	101,7	406,7	3,0
Красногвардейский	253,1	217,2	324,2	267,2	265,6	349,3	1 676,6	10,4
Красносельский	218,7	602,2	266,7	421,2	415	367,4	2 291,2	10,9
Кронштадтский	14,5	–	–	–	0,5	22,1	37,1	0,7
Курортный	69,5	64,2	120,2	66,6	45,7	113,2	479,4	3,4
Московский	278,7	321,9	229	291,9	219,4	420,6	1 761,5	12,5
Невский	134,9	139,8	393	485,1	552,1	273,5	1 978,4	8,1
Петроградский	66,8	106,3	298,7	106,3	60,5	63,6	702,2	1,9
Петродворцовый	35,9	55	78,4	92,1	96,7	27,2	385,3	0,8
Приморский	350,9	435,7	563,9	624,8	618,3	695,8	3 289,4	20,6
Пушкинский	273,3	247,7	232,1	286,1	397,3	169,3	1 605,8	5,0
Фрунзенский	109,2	108,1	78,3	30,5	44,9	124,8	495,8	3,7
Центральный	246,6	66,5	57,7	75,9	19,3	12,0	478,0	0,4

Источник: Росстат

Таблица 1.3.4 – Динамика ввода в действие жилья по муниципальным образованиям Ленинградской области за период 2015–2020 гг., тыс. м²

Муниципальное образование	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Всего за 2015-2020 гг.	Доля района в 2020 г., %
Всего по Ленинградской области	2373	2171,7	2625,8	2640,6	2930,2	2 666,0	15 407,3	100,0
Бокситогорский	8,1	5,0	9,1	5,7	8,3	3,8	40,0	0,1
Волосовский	25,2	29,7	30,8	35,4	31,7	16,3	169,1	0,6
Волховский	36,4	22,6	44,2	30,6	37,7	35,6	207,1	1,3
Всеволожский	1376,7	1330	1841	1697,5	1533,9	1 281,7	9 060,8	48,1
Выборгский	115,7	99,7	102,6	120,8	193,1	256,4	888,3	9,6
Гатчинский	181,1	138,7	164,3	145,8	215,7	213,9	1 059,5	8,0
Кингисеппский	47,4	38,6	34,0	23,3	46,6	22,8	212,7	0,9
Киришский	39,9	47,7	23,0	9,6	32,2	13,1	165,5	0,5
Кировский	56,9	68,1	33,4	77,0	105,0	76,5	416,9	2,9
Лодейнопольский	11,1	8,4	13,3	9,7	14,9	5,4	62,8	0,2
Ломоносовский	195,5	174,8	112,9	231,4	347,2	410,6	1 472,4	15,4
Лужский	29,0	25,0	28,9	30,0	42,4	39,3	194,6	1,5
Подпорожский	11,2	9,9	13,1	5,7	10,5	8,1	58,5	0,3
Приозерский	56,9	57,6	70,5	66,3	113,4	100,2	464,9	3,8
Сланцевский	3,1	6,2	4,3	6,3	4,9	2,3	27,1	0,1
Тихвинский	8,0	10,3	11,7	9,8	18,6	6,4	64,8	0,2
Тосненский	105,5	88,6	83,3	114,6	122,2	136,1	650,3	5,1
Сосновоборский городской округ	65,3	10,8	5,4	21,1	51,9	37,6	192,1	1,4

Источник: Росстат

В двух субъектах РФ в 2019 г. было введено 6 401 тыс. м² жилья, в том числе в Санкт-Петербурге – 3 471 тыс. м² (на 14,5 % больше, чем в 2015 г.), а в Ленинградской области – 2 930 тыс. м² (в 1,3 раза больше, чем в 2015 г.).

В Санкт-Петербурге наибольшая площадь жилых помещений за период 2015–2019 гг. была введена в Приморском (2 594 тыс. м²), Красносельском (1 924 тыс. м²), Выборгском (1 829 тыс. м²) и Невском (1 705 тыс. м²) районах.

В 2020 г. в Санкт-Петербурге было введено 3 369,6 тыс. м² жилых домов, что на 2,9 % ниже уровня 2019 г. Среди районов города по вводу жилья в 2020 г. лидирующие позиции занимали Приморский (695,8 тыс. м² или 20,6 % от общего объема ввода жилья в Санкт-Петербурге), Московский (420,6 тыс. м² или 12,5 %) и Красносельский (367,4 тыс. м² или 10,9 %) районы.

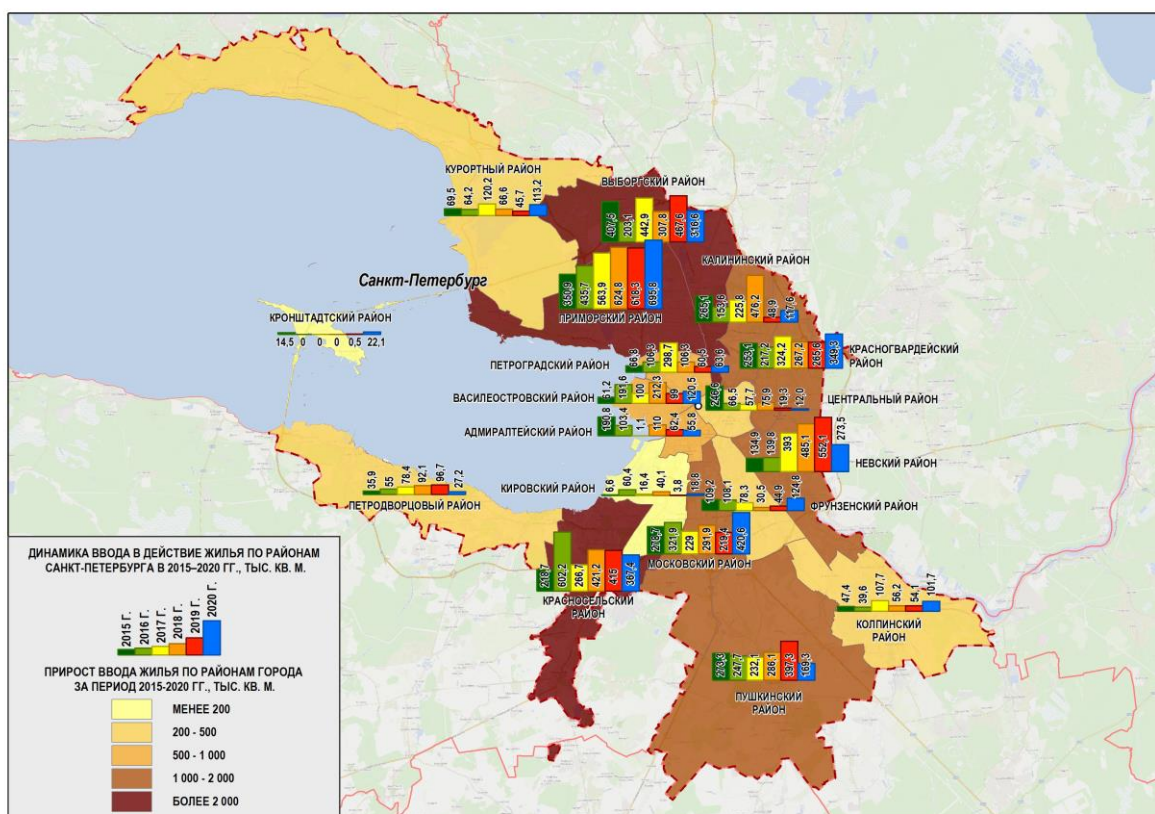


Рисунок 1.3.3 – Динамика ввода в действие жилья по районам Санкт-Петербурга за период 2015–2020 гг., тыс. м²

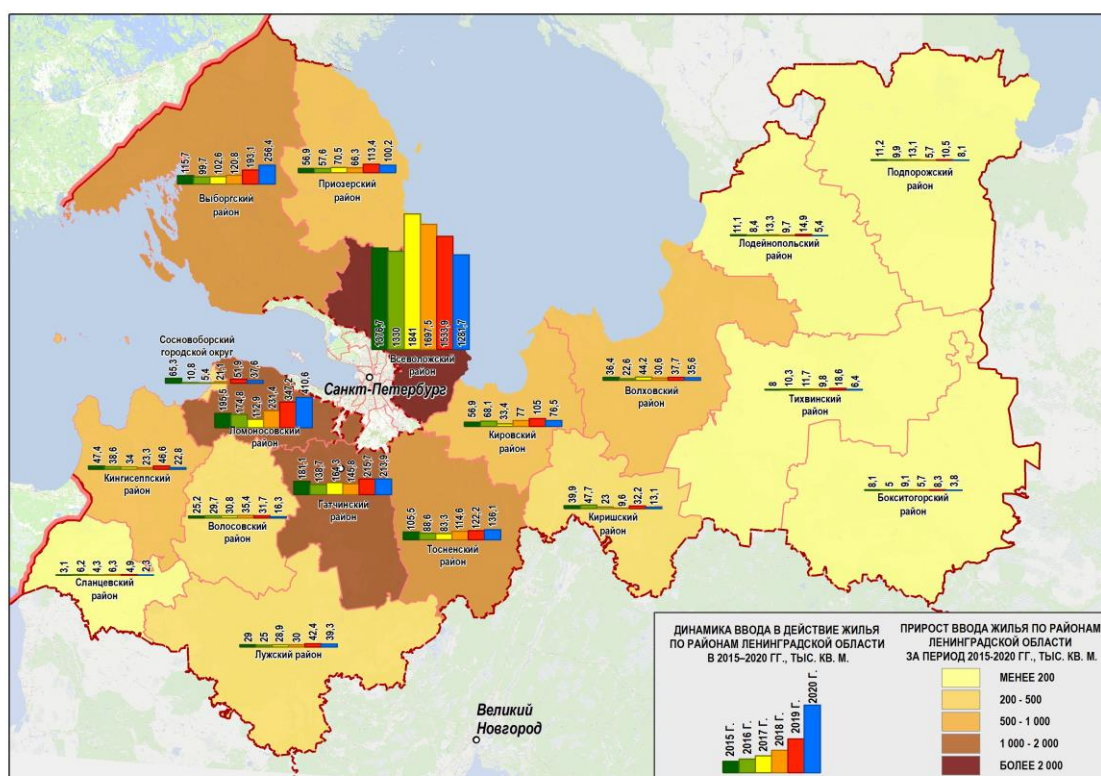


Рисунок 1.3.4 – Динамика ввода в действие жилья по муниципальным образованиям Ленинградской области за период 2015–2020 гг., тыс. м²

За период 2015–2019 гг. в Ленинградской области было введено в действие 12,7 млн м² жилых домов (в среднем по 2,5 млн м² ежегодно), из которых 61,1 % приходилось на Всеволожский район, 8,3 % – на Ломоносовский район, 6,6 % – на Гатчинский район и 5,0 % - на Выборгский район. Наибольший объем ввода жилья в Ленинградской области был достигнут в 2019 г. – 2,9 млн м².

В Ленинградской области в 2020 г. объем ввода жилья снизился на 9% относительно 2019 г. (2 666 тыс. м²). По вводу жилья лидирующие позиции среди муниципальных районов области в 2020 г. сохранил Всеволожский район, на долю которого приходилось 48,1% от общего объема ввода жилья в области (1 281,7 тыс. м²), второе место занимал Ломоносовский район (15,4%, 410,6 тыс. м²), третье место – Выборгский район (9,6 %, 256,4 тыс. м²).

Перевозку строительных грузов обеспечивает преимущественно автомобильный транспорт, поэтому снижение объемов строительства в Санкт-Петербурге и Ленинградской области негативно сказалось на работе автотранспортных предприятий.

Строительство автомобильных дорог и введение новых маршрутов транспорта общего пользования отстает от темпов ввода нового жилья в районах Санкт-Петербурга и Ленинградской области, что приводит к возникновению проблем в часы пиковой нагрузки на въездах и выездах из районов нового жилищного строительства. Для решения этих проблем требуется обеспечить увеличение пропускной способности автомобильных дорог и повышение провозной возможности транспортных средств, обеспечивающих перевозки пассажиров в новых жилых районах.

Развитие оптовой и розничной торговли

По данным Росстата, оборот розничной торговли в Санкт-Петербурге в 2019 г. достиг 1 498,8 млрд рублей (+47,3 % к уровню 2015 г.), а в Ленинградской области – 438,9 млрд рублей (+58,2 % к уровню 2015 г.).

В 2020 г. оборот розничной торговли составил:

- в Санкт-Петербурге 1 528,4 млрд руб., что в сопоставимых ценах на 1,2 % меньше, чем в 2019 г.;

- в Ленинградской области 481,7 млрд рублей, что в сопоставимых ценах на 6,7 % больше, чем в 2019 г.

Санкт-Петербург находится на 3 месте среди всех регионов РФ по доле продаж через Интернет в общем обороте розничной торговли (после Новосибирской и Московской областей). В 2019 г. объем продаж через интернет в Санкт-Петербурге составил 66,7 млрд рублей или 4,5 % от совокупного оборота розничной торговли города. В 2020 г. объем продаж через интернет в Санкт-Петербурге увеличился до 86,7 млрд рублей (на 30 %), при этом доля продаж через Интернет возросла до 5,7 % от совокупного оборота розничной торговли города.

Доля продаж через Интернет в общем объеме оборота розничной торговли Ленинградской области составила 0,9 % в 2019 г.

Рост объемов продаж через Интернет вызвал существенное увеличение поездок курьеров на автомобилях и появление множества специализированных складов для формирования онлайн-заказов. Наиболее высокие показатели роста заказов через Интернет отмечаются в сегменте экспресс-доставки (в течение часа с момента заказа) товаров, продуктов и готовой еды.

В 2019 г. оборот оптовой торговли в Санкт-Петербурге составил 8 237,1 млрд руб. (больше на 79,7 % по сравнению с 2015 г.), а в Ленинградской области – 608,0 млрд рублей (больше на 45,2 % по сравнению с 2015 г.).

В 2020 г. по сравнению с 2019 г. оборот оптовой торговли уменьшился в Санкт-Петербурге на 3,1 %, а в Ленинградской области – на 4,8 %, что было связано с падением спроса в связи с пандемией коронавируса.

Снижение объемов оптовой торговли сказалось на уменьшении объемов перевозок грузов, прежде всего, на автомобильном транспорте.

Динамика объемов международной и межрегиональной торговли

Согласно данным Федеральной таможенной службы за период 2015-2019 гг.:

- в Санкт-Петербурге объем экспорта возрос с 15,7 млрд долл. США до 27,6 млрд долл. США (в 1,8 раза), а объем импорта – с 20,2 млрд долл. США до 23,1 млрд долл. США (на 14 %);

- в Ленинградской области объем экспорта снизился с 10,0 млрд долл. США до 6,8 млрд долл. США (на 32 %), а объем импорта увеличился с 3,1 млрд долл. США до 3,9 млрд долл. США (на 25,8 %).

На снижение экспорта Ленинградской области повлияло уменьшение объемов экспорта нефти и падение спроса на сырьевые ресурсы на мировых рынках.

В 2020 г. в условиях пандемии коронавируса и экономических санкций произошло падение объемов международной торговли Санкт-Петербурга и Ленинградской области, что негативно сказалось на загрузке морских портов, а также на объемах перевозок грузов на автомобильном и железнодорожном видах транспорта в международном сообщении.

Внешнеторговый оборот Санкт-Петербурга за 2020 г. составил 42,6 млрд долларов США (меньше на 16,2 % по сравнению с 2019 г.), в том числе экспортные поставки составили 21,0 млрд долларов США (меньше на 24,2 %), а объем импорта – 21,6 млрд долларов США (меньше на 6,7 %).

Внешнеторговый оборот Ленинградской области за 2020 г. составил 9,0 млрд долл. США (83,6 % относительно 2019 г.), в том числе экспорт – 5,4 млрд долл. США (79,5 %), импорт – 3,6 млрд долл. США (90,6 %).

Основные объемы международной торговли в Санкт-Петербурге и Ленинградской области осуществляются со странами дальнего зарубежья: доля экспорта, приходящегося на эти страны, составляет 88-91 %, а доля импорта – 93-96 %.

Согласно данным Федеральной таможенной службы, по итогам 2019 г. объем экспорта товаров из Санкт-Петербурга и Ленинградской области в натуральном выражении составил 70,5 млн тонн, увеличившись на 33,3 % по сравнению с 2015 г. Объем импорта товаров в Санкт-Петербург и Ленинградскую область составил 20,6 млн тонн, при этом наблюдался рост в 2,4 раза относительно 2015 г. (таблица 1.3.5).

В 2019 г. экспорт товаров из Санкт-Петербурга составил 56,8 млн тонн, что на 87,5 % выше аналогичного показателя 2015 г. В Ленинградской области данный показатель составил 13,7 млн тонн (снижение на 39,4 % к уровню 2015 г.).

Импорт товаров в Санкт-Петербург в 2019 г. достиг 18,9 млн тонн (больше в 2,6 раза по сравнению с 2015 г.) за счет увеличения импорта товарной группы «Топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки; битуминозные вещества; воски минеральные» с 0,2 млн тонн до 8,6 млн тонн за период 2015-2019 гг. Импорт товаров в Ленинградскую область увеличился незначительно за период 2015-2019 гг. – с 1,4 млн тонн до 1,7 млн тонн.

Таблица 1.3.5 – Динамика экспорта и импорта товаров в Санкт-Петербурге и Ленинградской области в разрезе важнейших товарных групп за период 2015-2020 гг., тыс. тонн

Товарные группы	Экспорт / импорт	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Санкт-Петербург							
Злаки	экспорт	637,7	1 216,6	1 711,6	1 548,8	1 181,3	1 486,4
	импорт	114,1	248,3	238,1	120,5	133,4	124,7
Топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки; битуминозные вещества; воски минеральные	экспорт	22 840,1	38 935,2	37 998,6	38 110,2	45 887,9	40 715,1
	импорт	211,8	288,8	752,7	2 450,0	8 614,4	8 927,2
Руды, шлак и зола	экспорт	0,5	18,1	0,2	1,3	1,0	0,2
	импорт	37,9	26,1	27,5	39,7	28,9	30,9
Древесина и изделия из нее; древесный уголь	экспорт	2 521,1	2 728,7	2 817,6	3 242,5	3 610,5	3 732,9
	импорт	64,7	78,2	85,0	71,6	69,6	84,8
Черные металлы	экспорт	2 055,0	2 525,8	2 646,7	2 447,5	1 995,0	2 353,3
	импорт	191,0	226,6	283,4	316,1	376,4	306,0
Удобрения	экспорт	82,4	186,4	359,8	107,1	157,2	147,9
	импорт	4,7	3,6	1,9	1,0	0,5	0,9
Прочие товары	экспорт	2 183,6	1 981,0	2 420,5	2 560,3	3 934,8	3 833,2
	импорт	6 550,9	6 789,3	7 857,6	7 480,7	9 675,3	7 440,8
Итого	экспорт	30 320,4	47 591,8	47 954,9	48 017,6	56 767,6	52 269,0
	импорт	7 175,2	7 661,0	9 246,2	10 479,6	18 898,6	16 915,3
Ленинградская область							

Товарные группы	Экспорт / импорт	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Злаки	экспорт	-	-	-	-	2,9	0,7
	импорт	1,7	4,8	0,1	0,5	-	26,2
Топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки; битуминозные вещества; воски минеральные	экспорт	18 265,9	7 751,1	7 126,9	7 031,0	7 694,9	7 318,2
	импорт	6,4	4,4	10,8	14,3	5,0	5,4
Руды, шлак и зола	экспорт	11,5	5,6	11,8	19,3	5,6	10,0
	импорт	146,2	76,0	196,9	223,9	165,5	145,3
Древесина и изделия из нее; древесный уголь	экспорт	1 735,0	2 035,0	2 092,6	1 955,4	2 130,1	2 596,3
	импорт	7,0	6,8	4,9	1,8	4,8	7,6
Черные металлы	экспорт	599,6	439,0	189,7	640,9	475,7	696,5
	импорт	15,0	10,0	12,1	17,1	19,8	17,6
Удобрения	экспорт	677,6	829,2	937,8	1 092,0	1 084,0	1086,8
	импорт	0,5	0,3	0,0	0,0	0,3	0,4
Прочие товары	экспорт	1 344,3	1 491,0	1 697,9	1 800,9	2 328,8	2 627,3
	импорт	1 218,3	1 205,6	1 346,2	1 361,3	1 500,1	1 552,9
Итого	экспорт	22 634,0	12 550,9	12 056,8	12 539,5	13 722,0	14 335,8
	импорт	1 395,0	1 307,8	1 571,0	1 619,0	1 695,5	1 755,4

Источник: ФТС России

В 2020 г. экспорт товаров из Санкт-Петербурга и Ленинградской области снизился на 5,5 % по сравнению с 2019 г. и составил 66,6 млн тонн, импорт – на 9,3 % до 18,7 млн тонн.

В 2020 г. экспорт товаров из Санкт-Петербурга составил 52,3 млн тонн или 92,1 % к уровню 2019 г., импорт товаров – 16,9 млн тонн или 89,5 %.

В Ленинградской области объем экспорта и импорта товаров в 2020 г. увеличился относительно 2019 г.: на 4,5 % и 3,5 % соответственно.

В 2019 г. в межрегиональной торговле основными видами продукции Санкт-Петербурга и Ленинградской области преобладали ввоз цемента (2,5 млн тонн), бензина (2,4 млн тонн), дизельного топлива (2,3 млн тонн) и мазута (2,0 млн тонн). За период 2015-2019 гг. произошло снижение объемов ввоза в Санкт-Петербург бензина, дизельного топлива, цемента, проката черных металлов, при этом объемы ввоза этих товарных групп в Ленинградскую область увеличились, что связано с ростом объемов строительства в области (таблица 1.3.6). Это привело к перераспределению транспортных потоков и увеличению объемов грузовых перевозок в Ленинградской области.

Таблица 1.3.6 – Динамика ввоза важнейших видов продукции в Санкт-Петербург и Ленинградскую область в результате межрегиональной торговли в разрезе товарных групп в 2015–2019 гг., тыс. тонн [5,6]

Субъект РФ	2015	2016	2017	2018	2019
	Бензин автомобильный				
Санкт-Петербург	1 168,0	1 168,0	1 205,0	1 329,0	1 095,5
Ленинградская область	1 132,0	1 210,0	1 071,0	1 067,0	1 296,1
	Мазут топочный				
Санкт-Петербург	690,0	1 135,0	749,0	429,0	858,0
Ленинградская область	4 435,0	1 588,0	1 090,0	1 508,0	1 237,3

Субъект РФ	2015	2016	2017	2018	2019
	Портландцемент, цемент глиноземистый, цемент шлаковый и аналогичные цементы				
Санкт-Петербург	2 595,0	2 377,0	2 149,0	2 198,0	1 958,0
Ленинградская область	33,9	267,0	230,0	405,0	493,8
	Топливо дизельное				
Санкт-Петербург	981,0	996,0	923,0	1 126,0	885,3
Ленинградская область	727,0	868,0	1 128,0	1 165,0	1 391,5
	Прокат готовый				
Санкт-Петербург	1 529,0	1 183,0	910,0	1 180,0	1 048,7
Ленинградская область	420,0	449,0	487,0	464,0	507,7
	Зерно злаковых и бобовых культур				
Санкт-Петербург	244,4	306,7	401,5	687,6	483,0
Ленинградская область	390,9	630,3	327,2	276,4	334,2

Источник: Росстат

В 2020 г. объемы межрегиональной торговли в Санкт-Петербурге и Ленинградской области снизились по сравнению с 2019 г. из-за уменьшения объемов производства продукции во многих отраслях экономики, что сказалось на падении объемов перевозок товаров между субъектами РФ.

Развитие туризма

Развитию туризма на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области способствует целый ряд факторов, к основным из которых относятся следующие:

- высокий туристический потенциал за счет наличия множества достопримечательностей, в том числе памятников истории и культуры, активного развития событийного туризма, широкого выбора объектов гостиничной инфраструктуры, общественного питания и сферы услуг;

- наличие развитой системы внешнего, городского и пригородного пассажирского транспорта общего пользования, обеспечивающего удобную транспортную доступность Санкт-Петербурга и Ленинградской области из других регионов Российской Федерации и зарубежных стран;

- наличие обширных рекреационных зон, многочисленных природных заказников и парков, песчаных пляжей вдоль берега Финского залива Балтийского моря, множества водных объектов;

- приграничное положение Санкт-Петербурга и Ленинградской области в Российской Федерации, соседство с государствами ЕС – Финляндией и Эстонией, рост числа поездок между приграничными регионами Российской Федерации и соседними странами.

Санкт-Петербург исторически является одним из крупнейших туристских центров Российской Федерации и Европы. Привлекательность Санкт-Петербурга для туристов связана с богатым историко-архитектурным наследием города, наличием исторического центра, включенного в перечень всемирного наследия ЮНЕСКО, уникальных дворцово-парковых ансамблей, множества достопримечательностей, музеев, театров, концертных залов, спортивных объектов и креативных пространств. В 2016-2018 гг. Санкт-Петербург был признан лучшим культурным направлением для туризма в Европе по версии World

Travel Awards (WTA). По итогам 2018 г. Санкт-Петербург стал лидером среди городов России, наиболее популярных у российских и зарубежных туристов. В 2019 г. Санкт-Петербург выиграл премию WTA в номинации «Лидирующее направление городского туризма в Европе-2019», а в 2020 г. Санкт-Петербург стал обладателем международной премии World Travel Awards в номинации «Лидирующее культурное направление мира 2020».

Туризм является драйвером развития экономики Санкт Петербурга. В 2019 г. туристы потратили в городе 376,8 млрд. рублей.

В Ленинградской области насчитывается более 5200 объектов культурного наследия, в том числе объектов ЮНЕСКО, среди них – дворцово-парковые ансамбли, свыше 180 бывших дворянских усадеб и памятных мест. Ленинградская область является единственным регионом Российской Федерации, на территории которой расположено шесть средневековых крепостей. В летний период наибольшее количество туристов привлекают побережье Финского залива, Карельский перешеек, окрестности Ладожского озера и маршруты вдоль рек, к самым крупным из которых относятся Нева, Свирь, Волхов и Вуокса.

В последние годы на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области активно развивается туристическая инфраструктура, открываются новые отели, хостелы, базы отдыха, расширяются сети магазинов и пунктов общественного питания, что способствует росту туристов из зарубежных стран и других регионов Российской Федерации.

За период 2015–2019 гг.:

– количество туристов, посетивших Санкт-Петербург, возросло в 1,6 раза – с 6,5 млн чел. (из них 2,8 млн чел. – иностранцы) до 10,4 млн чел. (из них 5,5 млн чел. – российские граждане и 4,9 млн чел. – иностранцы);

– количество туристов, посетивших Ленинградскую область, возросло с 1,2 млн чел. до 1,7 млн чел. (в 1,4 раза), а экскурсантов – с 1,6 млн чел. до 4 млн чел. (в 2,5 раза).

Основную роль в обслуживании туристов играют воздушный и железнодорожный виды транспорта, на которых иностранные и российские граждане прибывают в Санкт-Петербург и Ленинградскую область и уезжают обратно. Постепенно возрастает роль морского и речного транспорта, которые обслуживают круизных туристов. Перевозка туристов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области осуществляется преимущественно на автобусном транспорте.

В 2020 г. из-за пандемии коронавируса и введенных ограничений туристский поток в Санкт-Петербург снизился в 5 раз по сравнению с 2019 г. и составил около 2,9 млн чел., большая часть которого пришлось на российских туристов.

В Ленинградской области в 2020 г. туристский поток, несмотря на пандемию коронавируса, по сравнению с 2019 годом сократился лишь на 15,8 % до 4,8 млн чел.

Проведенный анализ показал, что за период 2015-2019 гг. наблюдалась положительная динамика показателей социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области: рост численности населения, повышение объемов производства в большинстве отраслей промышленности и сельского хозяйства, расширение международной и межрегиональной торговли, увеличение объемов строительства, оптовой и розничной торговли, активное развитие туристической деятельности. Перечисленные факторы способствовали росту объемов грузовых и пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

В 2020 г. из-за пандемии коронавирусной инфекции произошло:

- снижение численности населения в Санкт-Петербурге;
- уменьшение объемов производства во многих отраслях промышленности Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- падение объемов международной и межрегиональной торговли;
- сокращение объемов строительства;
- уменьшение объемов розничной и оптовой торговли;
- многократное снижение туристических потоков.

В таблице 1.3.7 представлено сравнение показателей социально-экономического положения Санкт-Петербурга, Ленинградской области и Российской Федерации в 2020 г.

Таблица 1.3.7 – Сравнительные показатели социально-экономического положения Санкт-Петербурга, Ленинградской области и Российской Федерации в 2020 г. (в % к уровню 2019 г.)

Наименование показателя	Санкт-Петербург	Ленинградская область	Российская Федерация
Индекс промышленного производства, %	98,4	98,9	97,9
Индекс потребительских цен (декабрь 2020 г. к декабрю 2019 г.), %	104,7	104,1	104,9
Динамика оборота розничной торговли, %	98,8	106,7	96,8
Динамика объема платных услуг населению, %	82,2	94,1	85,2
Номинальная средняя начисленная заработная плата одного работника (январь – декабрь 2020 г.), руб.	68667 (104,2)	48286 (104,1)	51344 (107,3)
Реальные денежные доходы населения, %	99,4	100,4	97,6

Источник: Росстат

Данные, приведенные в таблице 1.3.7, показывают схожие тенденции изменения основных показателей социально-экономического развития в Санкт-Петербурге, Ленинградской области и в Российской Федерации. Так, в 2020 г. индекс промышленного производства составил в Санкт-Петербурге 98,4 % к уровню 2019 г., в Ленинградской области – 98,9 %, в целом по РФ – 97,9 %. Индекс потребительских цен в Санкт-Петербурге, Ленинградской области был ниже, чем в Российской Федерации (104,7 %, 104,1 % и 104,9 % соответственно).

Объем платных услуг населению снизился на 17,8 % в Санкт-Петербурге, на 5,9% в Ленинградской области и на 14,8 % в целом по РФ. Рост оборота розничной торговли в 2020 г. наблюдался только в Ленинградской области (на 6,7 %). Номинальная средняя начисленная заработная плата одного работника в целом за 2020 г. в Санкт-Петербурге составила 68,7 тыс. рублей, в Ленинградской области – 48,3 тыс. руб., а в целом по РФ – 51,3 тыс. рублей.

Проведенный анализ показал, что из-за пандемии коронавирусной инфекции в 2020 г. произошло снижение целого ряда показателей социально-экономического развития в Санкт-Петербурге и в Ленинградской области, что негативно отразилось на работе транспортного комплекса. Снижение объемов производства во многих отраслях промышленности, сокращение объемов строительства и торговли, падение реальных денежных доходов населения, введение ограничений на поездки в международном сообщении привели к уменьшению объемов грузовых и пассажирских перевозок и ухудшению показателей экономической деятельности транспортных предприятий.

2. Оценка современного состояния и определение основных проблем развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области

На территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области функционируют все основные виды транспорта, которые обеспечивают международные, межрегиональные, междугородные, городские и пригородные перевозки. Транспортные сети связывают территорию города и области с соседними регионами и зарубежными странами.

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, развитие метрополитена и пригородного железнодорожного сообщения.

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. Доставку наибольшего объема грузов в морские порты осуществляют железнодорожный и трубопроводный виды транспорта, практически все эти грузы направляются на экспорт. Автомобильный транспорт лидирует по объемам перевозок импортных грузов из морских портов.

В 2019 г. общий объем перевозки и перевалки международных грузов различными видами транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области составил 265,0 млн тонн, в том числе в морских портах было перевалено 245,4 млн тонн, а через автомобильные и железнодорожные пункты пропуска было перевезено 19,6 млн тонн.

Суммарный объем перевозок грузов в 2019 г. в Санкт-Петербурге и Ленинградской области достиг 387,8 млн тонн, а в 2020 г. он незначительно снизился до 366,9 млн тонн (на 5,4 %). Основной объем перевозок грузов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области обеспечивают железнодорожный и автомобильный виды транспорта, доля которых в общем объеме грузоперевозок составила в 2019 г. и 2020 г. 52-54 % и 43-45,0 % соответственно. Остальной объем грузовых перевозок обеспечили внутренний водный (2,4 %) и воздушный (0,01 %) виды транспорта.

Объем пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области достиг в 2019 г. 1855,6 млн чел., а в 2020 г. он существенно снизился до 1340,6 млн чел. (на 27,8 %) из-за пандемии коронавируса. Наибольший объем перевозок пассажиров обеспечивают метрополитен и автобусный транспорт – 41,1 % и 35,3 % соответственно. На наземный электротранспорт (трамвай и троллейбус) приходится 17,2 %, на железнодорожный транспорт – 5,1 %, на воздушный транспорт – 1,1 %, на внутренний водный – 0,1 %, на морской – 0,03 % от общего объема пассажирских перевозок в городе и области.

Основные тенденции развития различных видов транспорта представлены далее.

2.1. 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 Бронке, Кронштадте и Ломоносове) и Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской Фасад», расположенные в административных границах Санкт-Петербурга;

- морские порты Усть-Луга, Приморск, Выборг и Высоцк, расположенные на территории Ленинградской области.

В таблице 2.1.1 представлены основные характеристики морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Таблица 2.1.1 – Основные характеристики морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Наименование показателей	Единица измерения	Значение
Количество причалов	ед.	223
Длина причального фронта	п. м	39 037
Пропускная способность грузовых терминалов всего, в том числе:	тыс. тонн	374 916,3
<i>наливные</i>	<i>тыс. тонн</i>	<i>201 367,0</i>
<i>сухие</i>	<i>тыс. тонн</i>	<i>101 687,1</i>
<i>накатные</i>	<i>тыс. тонн</i>	<i>2 405,0</i>
<i>контейнеры</i>	<i>тыс. TEU</i>	<i>5 788,1</i>
Пропускная способность пассажирских терминалов	тыс. пассажиров	7 778,8
Площадь крытых складов	тыс. кв. м	211,8
Площадь открытых складов	тыс. кв. м	4 172,0
Емкости резервуаров для хранения нефти, нефтепродуктов, пищевых наливных грузов, химических грузов, зерновых грузов	тыс. тонн	3 566,5

Источник: Росморречфлот

На территории морских портов, расположенных в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, находится 223 причала общей протяженностью 39 037 пог. м. Пропускная способность грузовых терминалов морских портов составляет 374,9 млн тонн, пассажирских терминалов – 7,8 млн пассажиров.

Морской порт Приморск может принимать суда с максимальной осадкой 15,85 м (длина 307 м и ширина 55 м), порт Усть-Луга – 15,0 м (длина 320 м и ширина 50 м), порт Высоцк – 13,2 м (длина 260 м и ширина 45 м), Большой порт Санкт-Петербург – 11 м (длина 320 м и ширина 42 м), в том числе ММПК «Бронка» - 13,0 м (длина 347 м и ширина 50 м), Пассажирский порт Санкт-Петербург – 8,8 м (длина 340 м и ширина 42 м), порт Выборг – 6,5 м (длина 135 м и ширина 25 м).

Грузовые перевозки

В настоящее время лидером по грузообороту среди морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, является **морской торговый порт Усть-Луга**.

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.

Морской порт Усть-Луга занимает территорию 1 181,93 га. Площадь акватории морского порта составляет 67,56 кв. км. На территории морского порта находится 38 причалов длиной 7 303 п. м.

Суммарная пропускная способность грузовых терминалов составляет 144,0 млн тонн в год, в том числе наливных и сухих – 80,0 млн тонн и 58,7 млн тонн в год и контейнерных – 440 тыс. ед. в двадцатифутовом эквиваленте в год. На территории морского порта расположены крытые склады площадью 52,57 тыс. кв. м и открытые склады площадью 1 036,03 тыс. кв. м, а также резервуары для хранения химических грузов емкостью 1 332,9 тыс. тонн.

Порт Усть-Луга развивается как универсальный порт, который оказывает услуги по перевалке и обработке более 20 категорий грузов.

Большой порт Санкт-Петербург в 2020 г. занял второе место по грузообороту среди морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Большой порт Санкт-Петербург расположен в Невской губе Финского залива, большинство районов порта находятся на островах и молах в устьевой части р. Нева, а отдельные районы – в Бронке, Ломоносове, а также в гавани базы Литке острова Котлин (г. Кронштадт).

Большой порт Санкт-Петербург занимает территорию 745,9 га. Площадь акватории морского порта составляет 616,93 кв. км. На территории морского порта находится 149 причалов длиной 23 677,65 п. м. Суммарная пропускная способность грузовых терминалов морского порта составляет 118,3 млн тонн в год, в том числе пропускная способность наливных терминалов – 19,0 млн тонн в год, сухих – 32,6 млн тонн в год, накатных – 2,5 млн тонн в год, контейнерных – 5 348,1 тыс. ед. в двадцатифутовом эквиваленте в год.

Суммарная пропускная способность пассажирских терминалов морского порта составляет 1 090,9 тыс. пассажиров в год. На территории морского порта расположены крытые склады площадью 152,27 тыс. кв. м и открытые склады площадью 3 003,19 тыс. кв. м, а также резервуары для хранения нефтепродуктов емкостью 341,6 тыс. тонн и химических грузов емкостью 592,6 тыс. тонн.

Морские подходы к порту обеспечивают Большой Корабельный фарватер, Кронштадтский Корабельный фарватер и Санкт-Петербургский морской канал общей протяженностью 33 мили (от западной границы акватории до внутренней части порта). Кронштадтский Корабельный фарватер проходит через судопропускное сооружение С-1 комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений.

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

Морской торговый порт Приморск – крупнейший нефтеналивной порт России на Балтике, он занимает третье место по грузообороту среди морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Порт открыт для навигации круглый год, в зимний период в порту осуществляется ледовая проводка судов.

Морской порт Приморск занимает территорию 247,45 га. Площадь акватории морского порта составляет 31,77 кв. км. На территории морского порта находится 12 причалов длиной 3 058,66 п. м.

Суммарная пропускная способность грузовых терминалов для перевалки наливных грузов составляет 89,5 млн тонн в год. На территории морского порта расположены крытые склады площадью 2 тыс. кв. м и открытые – 4 тыс. кв. м, а также резервуары для хранения нефти емкостью 921 тыс. тонн и нефтепродуктов емкостью 260 тыс. тонн.

Морской торговый порт Высоцк находится на четвертом месте по грузообороту среди морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Морской порт Высоцк занимает территорию 143,6 га. Площадь акватории морского порта составляет 1,26 кв. км. На территории морского порта находится 8 причалов длиной 1 703,6 п. м. Суммарная пропускная способность грузовых терминалов составляет 21,2 млн тонн в год, в том числе наливных - 12,5 млн тонн в год, сухих – 8,7 млн тонн в год. На территории морского порта расположены открытые склады площадью 81 тыс. кв. м, а также резервуары для нефтепродуктов емкостью 460 тыс. тонн.

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

В структуре грузооборота порта Высоцк основную долю занимают наливные грузы (нефтепродукты), уголь, кокс и сжиженный газ.

Морской торговый порт Выборг занимает пятое место по грузообороту среди морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Порт Выборг находится в северо-восточной части Финского залива. В порту навигация длится круглый год.

Морской порт Выборг занимает территорию 16,66 га. Площадь акватории морского порта составляет 2,87 кв. км. На территории морского порта находится 7 причалов длиной 1 122,7 п. м. Суммарная пропускная способность грузовых терминалов составляет 1 970 тыс. тонн в год, в том числе наливных - 300 тыс. тонн в год и сухих – 1670 тыс. тонн в год. На территории морского порта расположены крытые склады площадью 4,94 тыс. кв. м и открытые склады площадью 47,73 тыс. кв. м.

В структуре грузооборота порта Выборг основную долю занимают навалочные грузы, преимущественно минеральные удобрения, уголь и кокс.

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. В 2020 г. через Сайменский канал перевезли 1,3 млн тонн грузов (на 21,4 % больше, чем в 2019 г.). В направлении Финляндии в основном перевозились лесные грузы, цемент, минерально-строительные грузы и уголь. В обратном направлении осуществлялась транспортировка строительных грузов, пиломатериалов, бумаги, целлюлозы и удобрений.

За период 2015-2020 гг. объем перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, увеличился на 6 % и достиг 231,1 млн тонн (около 28 % от общего объема перевалки в морских портах Российской Федерации). Росту грузооборота портов способствовали несколько факторов:

- увеличение объемов экспорта российских товаров;

- строительство новых терминалов и увеличение мощности существующих портовых комплексов;

- переключение российских грузов с портов стран Балтии, Украины и Финляндии на порты, расположенные в Ленинградской области и др.

Динамика перевалки грузов в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области за период 2015-2020 гг. показана на рисунке 2.1.1.

В настоящее время во всех портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области превалирует перевалка грузов в экспортном сообщении. В порту Приморск данный показатель составил в 2020 г. 100 %, в порту Усть-Луга – 95,9 %, порту Высоцк – 94,9 %, порту Выборг – 91,5 %, Большом порту Санкт-Петербург – 74,2 %.

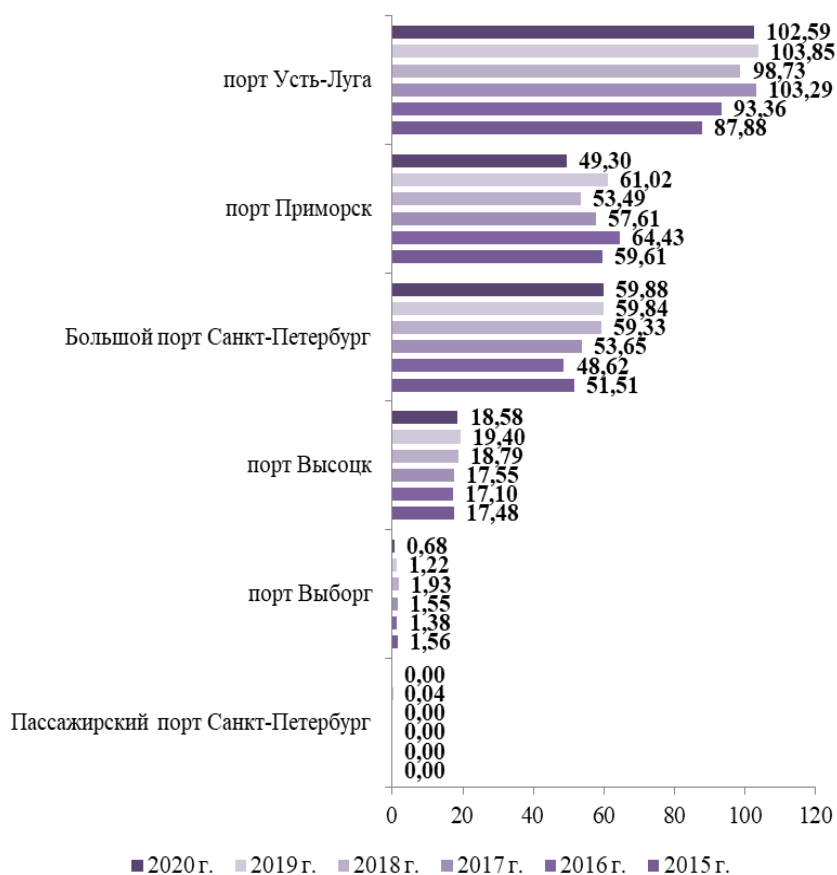


Рисунок 2.1.1 – Динамика перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области за период 2015–2020 гг., млн тонн [7]

В таблице 2.1.2 представлена динамика грузооборота в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области в разрезе укрупненной номенклатуры грузов за период 2015–2020 гг.

Наибольший удельный вес в структуре грузооборота морских портов в 2020 г. занимали:

- в порту Усть-Луга: уголь и кокс – 37 %, нефтепродукты – 30 %, нефть – 21 %, минеральные удобрения и прочие навалочные грузы – по 4 %;
- в Большом порту Санкт-Петербург: грузы в контейнерах – 44 %, нефтепродукты – 19 %, минеральные удобрения – 12 %, черные металлы – 9 %;
- в порту Приморск: нефть и нефтепродукты – 67 % и 33 %;

- в порту Высоцк: нефтепродукты – 61 %, уголь и кокс – 37 %, сжиженный газ – 3 %;
- в порту Выборг: минеральные удобрения – 53 %, уголь и кокс – 26 %, тарно-штучные грузы – 11 %.

В 2019 году в морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области различными видами транспорта прибыло для отправления морем 230,0 млн тонн грузов, а вывезено из морских портов – 17,1 млн тонн. В структуре прибытия грузов в морские порты наибольшая доля пришлась на железнодорожный (50 %) и трубопроводный (42 %) виды транспорта, а в структуре вывоза грузов из морских портов – на автомобильный и железнодорожный транспорт (86,7 % и 12,9 % соответственно).

Таблица 2.1.2 – Динамика грузооборота морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области в разрезе укрупненной номенклатуры грузов за период 2015–2020 гг., тыс. тонн [7]

Наименование видов сообщения	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Морской торговый порт Усть-Луга						
<i>всего, в том числе:</i>	87 877,0	93 362,6	103 294,1	98 728,5	103 851,9	102 594,1
руда	124,9	245,3	54,8	11,7	0,0	49,6
уголь, кокс	21 543,5	22 328,1	30 572,3	28 783,1	33 727,4	37 791,8
минеральные удобрения	1 791,6	3 015,5	3 196,7	3 597,5	4 178,6	4 597,8
прочие навалочные	1 739,8	2 101,0	2 297,3	3 833,7	3 974,5	3 607,1
зерно	3,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
прочие насыпные	0,0	8,6	15,6	0,0	0,0	20,1
лесные	237,6	309,2	303,9	497,7	593,4	377,2
черные металлы	560,5	594,0	597,2	115,1	179,3	614,5
тарно-штучные	0,0	0,0	24,3	88,0	6,1	13,7
прочие генеральные	206,6	176,2	213,7	154,3	113,1	71,5
грузы в контейнерах	811,1	760,2	641,2	612,3	548,8	441,5
грузы на пароме	2 013,0	1 321,4	1 494,1	1 104,2	714,2	1 042,9
накатные грузы (ро-ро)	43,4	16,0	4,2	1,2	0,2	0,0
нефть	26 814,0	30 146,0	32 744,1	27 838,1	26 438,8	22 025,6
нефтепродукты	30 559,2	30 483,1	28 958,4	29 642,2	31 257,9	30 921,9
сжиженный газ	1 428,3	1 858,0	2 176,3	2 449,4	2 119,6	1 018,9
Большой порт Санкт-Петербург						
<i>всего, в том числе:</i>	51 513,0	48 624,4	53 649,0	59 325,4	59 836,9	59 884,2
руда	829,3	854,2	672,2	818,1	730,2	870,1
уголь, кокс	0,0	0,0	77,8	324,9	180,3	54,8
минеральные удобрения	7 801,8	6 746,0	8 080,1	7 302,9	7 773,8	7 144,3
прочие навалочные	51,4	4,0	3,9	2,4	66,9	136,5
зерно	51,9	193,6	277,1	273,2	269,3	159,0
сахар	54,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
прочие насыпные	77,9	33,6	28,2	55,7	64,8	102,0
лесные	373,5	216,2	190,8	344,1	411,0	251,7
черные металлы	4 706,5	5 142,7	5 672,8	6 278,7	4 943,6	5 230,4
цветные металлы	1 461,0	1 609,0	1 484,1	1 343,9	1 299,2	914,2
металлолом	2 065,2	1 627,3	1 555,1	1 901,1	1 483,7	1 853,0
тарно-штучные	725,3	701,0	893,2	1 368,8	1 559,8	1 651,5

Наименование видов сообщения	2015	2016	2017	2018	2019	2020
рефгрузы	1 646,9	1 821,9	1 671,3	1 341,8	1 317,4	1 122,8
прочие генеральные	1 233,7	1 225,6	1 306,6	1 486,4	1 286,5	1 220,8
грузы в контейнерах	19 842,2	20 811,0	23 008,5	25 942,5	27 419,6	26 591,2
грузы на паромках	338,3	377,6	79,6	1,6	1,8	1,2
накатные грузы (ро-ро)	616,6	712,8	1 248,1	1 414,6	1 206,0	1 152,6
нефтепродукты	9 580,0	6 523,3	7 399,6	9 124,7	9 823,0	11 428,1
пищевые	30,4	24,6	0,0	0,0	0,0	0,0
химические	26,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Морской торговый порт Приморск						
<i>всего, в том числе:</i>	<i>59 606,1</i>	<i>64 428,5</i>	<i>57 606,9</i>	<i>53 488,2</i>	<i>61 024,2</i>	<i>49 301,4</i>
нефть	45 141,7	50 679,1	44 040,9	38 544,7	47 518,8	33 208,8
нефтепродукты	14 464,4	13 749,4	13 566,0	14 943,5	13 505,4	16 092,6
Морской торговый порт Высоцк						
<i>всего, в том числе:</i>	<i>17 483,6</i>	<i>17 101,4</i>	<i>17 551,0</i>	<i>18 790,3</i>	<i>19 402,7</i>	<i>18 584,2</i>
уголь, кокс	5 679,7	6 144,7	7 129,1	7 893,1	6 301,6	6 791,0
нефтепродукты	11 803,9	10 956,7	10 421,9	10 897,2	12 719,7	11 259,6
сжиженный газ	0,0	0,0	0,0	0,0	381,4	533,6
Морской торговый порт Выборг						
<i>всего, в том числе:</i>	<i>1 558,4</i>	<i>1 381,7</i>	<i>1 548,9</i>	<i>1 931,1</i>	<i>1 215,7</i>	<i>676,5</i>
руда	0,0	0,0	0,0	5,5	11,0	8,9
уголь, кокс	538,4	615,2	712,3	1 255,1	661,2	177,2
минеральные удобрения	623,3	524,8	478,5	532,6	435,8	361,2
прочие навалочные	35,1	72,2	227,3	31,0	28,1	33,9
зерно	0,0	0,0	0,0	2,9	0,0	6,0
прочие насыпные	171,0	21,6	0,0	0,0	0,0	0,0
лесные	72,6	37,8	26,3	10,7	3,2	0,0
черные металлы	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
металлолом	9,9	8,7	15,7	12,2	6,2	6,6
тарно-штучные	29,5	64,4	67,8	66,4	66,8	73,0
прочие генеральные	25,3	0,0	0,3	0,0	0,3	0,0
пищевые	7,3	3,7	0,0	0,0	0,0	0,0
химические	46,0	33,3	20,7	14,7	3,1	9,7
Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской Фасад»						
<i>всего, в том числе:</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>42,7</i>	<i>0,0</i>
грузы на паромках	0,0	0,0	0,0	0,0	42,7	0,0

В настоящее время свыше 90 % российских грузов, следующих через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, перевозятся судами, зарегистрированными под иностранными флагами. В 2019 г. в морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, зашло 10 115 судов заграничного плавания, из которых 8878 судов (87,7 % от общего количества) суммарным дедвейтом 293,7 млн тонн (98 % от общего дедвейта судов заграничного плавания) пришлось на суда под флагом зарубежных стран (таблица 2.1.3).

Суммарные потери доходов от перевозки экспортно-импортных грузов России судами, зарегистрированными под иностранными флагами, составляют свыше 5 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 связи с этим создание в Санкт-Петербурге российской судоходной компании с современным флотом – одна из важнейших задач, решение которой обеспечит стратегические преимущества России в обеспечении перевозок российских грузов.

Таблица 2.1.3 - Сведения об отправлении и прибытии судов в морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в разбивке по видам плавания и национальности флага судов за 2019 год

	Приход			Отход		
	Число судов, ед.	Валовая вместимость, тонн брутто-регистрационных	Дедвейт, тонн	Число судов, ед.	Валовая вместимость, тонн брутто-регистрационных	Дедвейт, тонн
1. Каботажное плавание - всего судов	4123	10773372	12766702	4048	10683974	12769035
из них транспортных	2710	9628336	11758039	2700	9522250	11757474
2. Заграничное плавание - всего судов, в том числе:	10115	225423939	299370298	10132	225725400	300104068
под флагом РФ	1237	4393509	5701482	1240	4401926	5645886
под флагом зарубежных стран	8878	221030430	293668816	8892	221323474	294458182

Источник: АО «Морцентр-ТЭК»

Пассажирские перевозки

Основные объемы перевозок пассажиров на морском транспорте в международном сообщении в РФ проходят через Пассажирский порт «Морской Фасад», расположенный в Санкт-Петербурге.

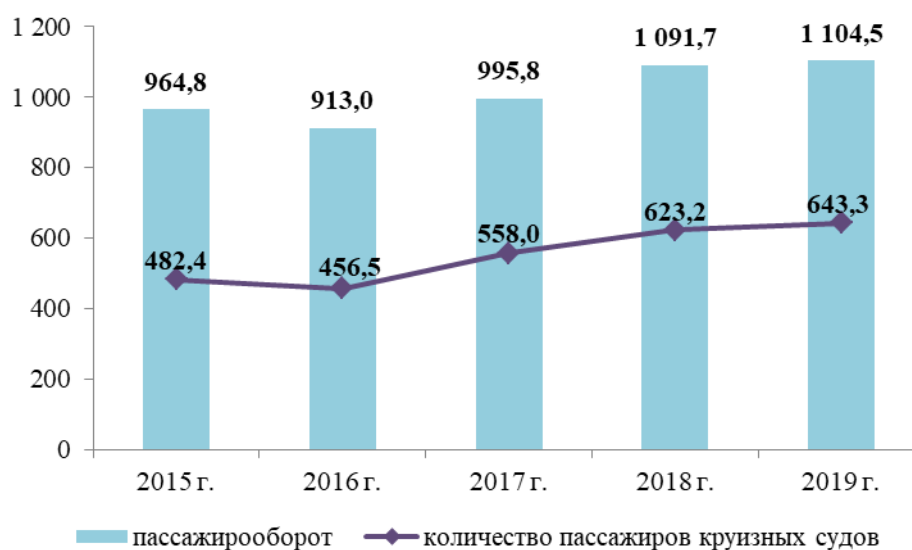
Пассажирский порт «Морской фасад» включает семь причалов общей длиной 2,2 тыс. м для приема океанских лайнеров длиной до 340 метров, шириной до 42 метров и осадкой до 8,8 метра, три круизных и один специализированный круизно-паромный терминал, которые могут обслуживать до 18 тыс. пассажиров в день. В Пассажирском порту открыт морской пассажирский постоянный многосторонний пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации, работает 116 кабин паспортного контроля.

Кроме пассажирских перевозок, в Пассажирском порту Санкт-Петербург осуществляется перевалка грузов на паромках.

В Пассажирском порту «Морской Фасад» Санкт-Петербурга туристов обслуживают крупные международные круизные компании Carnival Corporation & plc., Royal Caribbean International and Celebrity Cruises, Norwegian Cruise Line, MSC Cruises S.A. и др.

За период 2015-2019 гг. пассажирооборот Пассажирского порта «Морской Фасад» увеличился с 964,8 тыс. чел. до 1104,5 тыс. чел. (на 14,5 %), в том числе количество пассажиров круизных судов – с 482,4 тыс. чел. до 643,3 тыс. чел. (на 33,4 %) (рисунок 2.1.2). В 2020 году в результате ограничений, связанных с пандемией, функционирование пассажирского морского порта практически прекратилось – пассажирооборот составил менее 2 тыс. человек.

Предполагается, что в среднесрочной перспективе Пассажирский порт «Морской Фасад» будет принимать суда класса Freedom длиной 339 метров и суда класса Quantum длиной 348 метров. Пассажирский порт «Морской фасад» проводит реконструкцию причалов, что позволит увеличить длину причального фронта и осуществлять безопасную постановку и стоянку одновременно двух судов длиной до 333 метров.



Источник: АО «Пассажирский Порт Санкт-Петербург «Морской фасад»

Рисунок 2.1.2 – Динамика пассажирооборота Пассажирского порта «Морской Фасад» за период 2015-2019 гг., тыс. чел.

Пассажирский порт Санкт-Петербург является транзитным портом, средний срок пребывания в городе одного круизного туриста составляет 2 дня. В случае формирования круизов из Санкт-Петербурга средний срок пребывания туристов в городе увеличится еще на 2 дня, что будет способствовать росту доходов от туристической отрасли. В связи с этим Пассажирский порт «Морской фасад» разрабатывает проект по созданию в Санкт-Петербурге начального и конечного пунктов организации круизов по Балтийскому морю.

Яхтенный туризм

Санкт-Петербург и Ленинградская область, обладающие уникальными природными, историческими и культурными объектами, являются привлекательными для развития яхтенного туризма. Санкт-Петербург и прибрежная территория Ленинградской области доступны для водного транспорта, они имеют прямую связь с традиционными маршрутами яхтенных путешествий.

Однако в настоящее время Санкт-Петербург и Ленинградская область, в отличие от ближайших зарубежных туристических центров (Хельсинки, Таллинн и др.), редко включаются в маршруты яхтенного туризма. В основном это связано с недостаточным развитием инфраструктуры для яхтинга.

Развитие яхтенного туризма в Санкт-Петербурге и Ленинградской области сдерживается из-за:

- отсутствия оборудованной инфраструктуры для стоянки маломерных судов на всем протяжении водных маршрутов;
- закрытия ряда общедоступных яхт-клубов и стоянок;
- законодательных ограничений плавания иностранных судов в водах РФ;
- недостаточного объема инвестиций в развитие инфраструктуры для яхтинга;
- высокой стоимости покупки и значительных затрат на обслуживание яхт.

В 2019 Санкт-Петербург принял около 200 яхт под иностранными флагами, при этом потенциальный спрос на порядок больше. В Санкт-Петербурге регулярно проходят международные, всероссийские и региональные соревнования, которые привлекают многих зарубежных и российских туристов. В 2019 году в Санкт-Петербурге состоялось более 70 гонок, среди которых: чемпионат мира в классе RS:X среди юниоров, регата Nord Stream Race, этап Национальной парусной лиги, Чемпионат России в классе SB20, Первенство России в международных классах, Чемпионаты России среди буеров, Чемпионат России в классе Л-6, Санкт-Петербургская парусная неделя и многие другие регаты.

Расходы туристов-яхтсменов существенно превышают затраты обычных путешественников, их обслуживание приносит дополнительные доходы в сферу туризма в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

В настоящее время в Санкт-Петербурге имеется пять марин («Балтиец», «Форт Константин», «Императорский яхт-клуб», «Восточный яхт-клуб», «Терийоки») суммарной вместимостью 2 тыс. мест. Кроме того, строятся еще две современных яхтенных марины: «Геркулес» в Лахте и яхт-клуб в Стрельне суммарной вместимостью на 1 тыс. мест. Рассматриваются возможности создания стоянки для яхт возле «Морского вокзала», восстановления Кронштадтского яхт-клуба и создания яхт-клуба на Петровской косе. Петербургский парусный союз оценивает дефицит стояночных мест для яхт в 2 тыс. (без учета строящихся марин).

Развитие инфраструктуры для стоянки маломерных судов будет способствовать развитию туризма, повышению безопасности маломерного судоходства и улучшению качества обслуживания яхтенных туристов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

Основные проблемы развития морского транспорта и морских портов

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

- 1) низкий удельный вес судов под флагом Российской Федерации, обеспечивающих перевозку экспортных и импортных грузов на морском транспорте (12 % от общего количества судов заграничного плавания, прибывших в морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области, или 2 % от общего дедвейта судов заграничного плавания);
- 2) значительное превосходство объемов экспортных потоков над импортными, что предопределяет неравномерную загрузку судоходных линий и портовых мощностей;
- 3) недозагруженность ряда портовых терминалов (уровень загрузки грузовых причалов для наливных грузов в Большом порту Санкт-Петербург составляет 55 %,

в порту Приморск – 74 %, грузовых причалов для сухих грузов в порту Выборг – 54 %) из-за санкций и ухудшения экономической ситуации;

4) 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;

5) недостаточная глубина и ширина подходного канала к Большому порту Санкт-Петербург для принятия перспективного глубоководного флота;

6) ограниченность территории для развития Большого порта Санкт-Петербург из-за его нахождения в границах плотной застройки города, недостаточные площади складирования в Большом порту Санкт-Петербург;

7) недостаточная пропускная способность железнодорожных подходов к Большому порту Санкт-Петербург и станций «Автово» и «Новый Порт»;

8) недостаточная синхронизация планов развития железнодорожной, автодорожной и портовой инфраструктуры;

9) низкая эффективность взаимодействия различных видов транспорта в морских портах;

10) нехватка или несвоевременное обеспечение порожним подвижным составом в морских портах (в первую очередь, фитинговыми платформами);

11) низкая информационная поддержка процесса транспортировки грузов (отсутствие информации о ситуации на железнодорожных станциях, отсутствие информации в режиме реального времени о текущей дислокации железнодорожных вагонов и планируемых сроках доставки продукции);

12) отсутствие полноценного электронного документооборота в морских портах;

13) низкая транспортная доступность пассажирских терминалов морских портов, отсутствие прямых беспересадочных связей между ними, аэропортом «Пулково», железнодорожными, автобусными и речными вокзалами, недостаточная пропускная способность автодорожных подходов к Пассажирскому порту Санкт-Петербург;

14) недостаточное развитие инфраструктуры для стоянки маломерных судов.

В результате опроса стивидорных компаний были выявлены основные ограничения, сдерживающие развитие портовых терминалов:

1) лимитирующие факторы подходных каналов:

– ширина подходного канала в Большом порту Санкт-Петербург не позволяет осуществлять проводку судов одновременно в обоих направлениях;

– глубина подходного канала в Большом порту Санкт-Петербург не позволяет принимать суда с осадкой свыше 11 метров;

2) лимитирующие факторы железнодорожных подходов:

– малое количество путей в приемоотправочном парке «В» станции «Новый порт», выгрузочные пути терминала имеют недостаточную протяженность;

– недостаточная пропускная способность станции «Автово»;

3) лимитирующие факторы автодорожных подходов:

– недостаточная пропускная способность пунктов взимания платы автомагистрали «Западный скоростной диаметр»;

– низкие технические характеристики дороги в Угольную гавань;

4) лимитирующие факторы внутренних водных путей:

– ограничения по глубине внутренних водных путей;

– ограничения по водопропускным сооружениям внутренних водных путей;

– вход/выход судов через Санкт-Петербург возможен только в ночное время суток;

5) территориальные ограничения развития Большого порта Санкт-Петербург в районах, граничащих с жилой застройкой, нехватка электрических мощностей;

6) отсутствие на некоторых терминалах стационарного инспекционно-досмотрового комплекса (ИДК), необходимость ожидания мобильного ИДК, который перемещается между терминалами по графику и др.

Решение перечисленных проблем будет способствовать повышению конкурентоспособности и росту грузооборота морских портов, расположенных в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

2.2. Внутренний водный транспорт, внутренние водные пути и речные порты

Благодаря географическому положению Санкт-Петербург и Ленинградская область играют ключевую роль в обеспечении работы Единой глубоководной системы (ЕГС) Европейской части России, связывающей Белое, Балтийское, Каспийское, Азовское и Черное моря с помощью системы внутренних водных путей (ВВП).

Участок внутренних водных путей, проходящий по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, имеет важное значение для обеспечения работы Волго-Балтийского водного пути. Он обеспечивает выход в Балтийское море судам смешанного «река-море» плавания, на нем расположены речные порты, осуществляются грузовые и пассажирские перевозки.

По территории Санкт-Петербурга Волго-Балтийский водный путь следует по реке Неве, а по территории Ленинградской области - от Онежского озера далее по реке Свирь (222 км), по Ладожскому озеру (146 км) и по реке Неве (70 км) с гарантированной глубиной судового хода 4 м.

Протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области составляет 1 907,7 км, в том числе:

- в Санкт-Петербурге - 57,0 км, из них с гарантированными габаритами судового хода - 42,0 км;

- в Ленинградской области - 1 850,7 км, из них с гарантированными габаритами судового хода 1 193,7 км (рисунок 2.2.1).

На судоходных внутренних водных путях Ленинградской области расположено 3 гидроузла – Нижне-Свирский, Верхне-Свирский и Волховский. Нижне-Свирский и Верхне-Свирский гидроузлы имеют ограниченно работоспособное техническое состояние и пониженный уровень безопасности, а Волховский гидроузел имеет предаварийное техническое состояние и неудовлетворительный уровень безопасности.

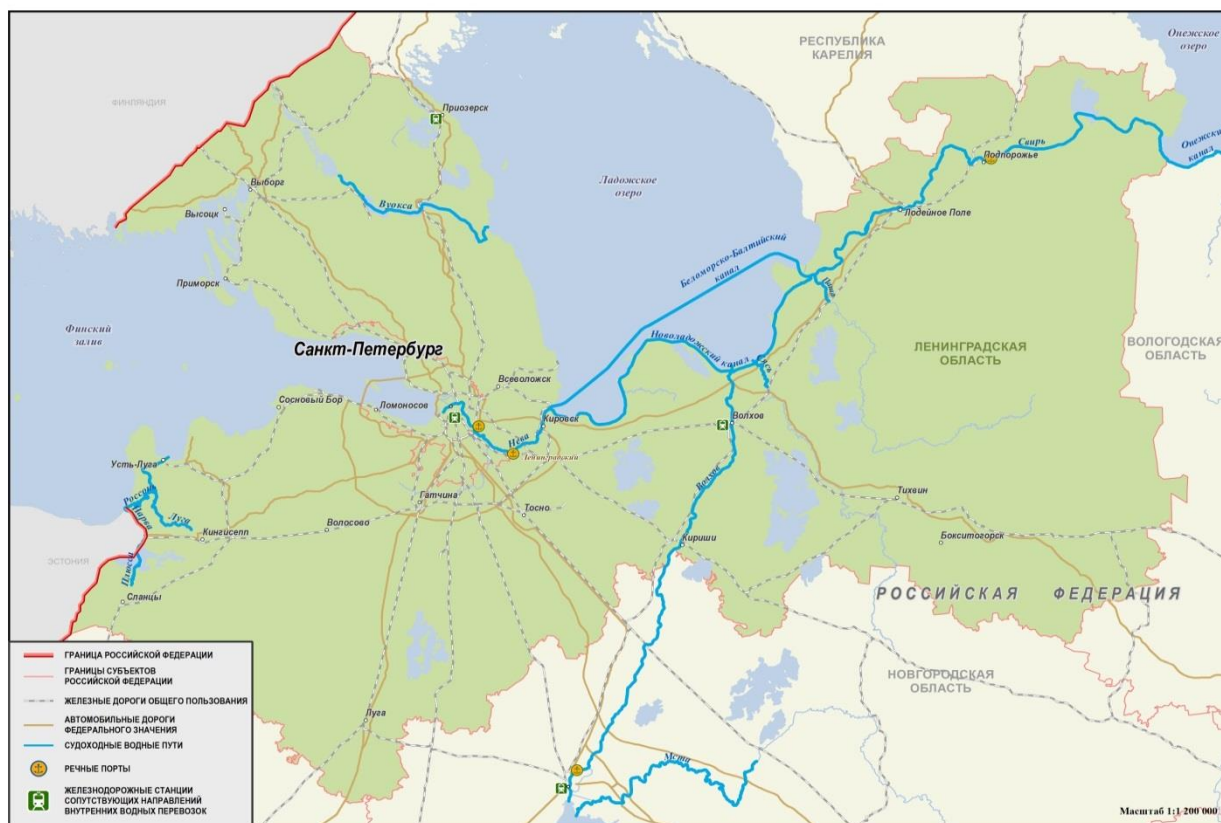


Рисунок 2.2.1 – Схема, отражающая внутренние водные пути и речные порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Водные пути, расположенные в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, относятся к трем категориям:

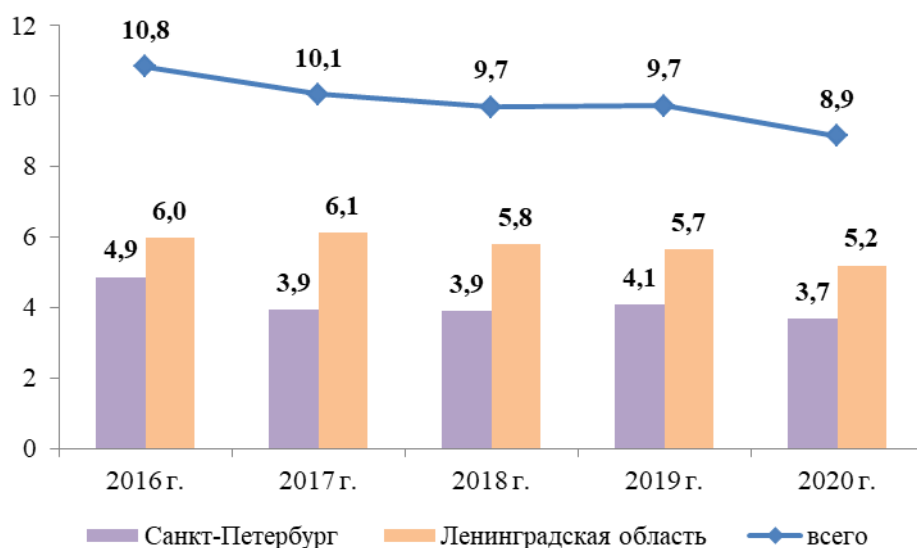
- внутренние морские воды Российской Федерации, находящиеся в зоне ответственности ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря» - акватории всех морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- внутренние водные пути Российской Федерации, находящиеся в зоне ответственности ФБУ «Администрация «Волго-Балт» (в соответствии с Перечнем внутренних водных путей Российской Федерации, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.12.2002 № 1800-р);
- водные пути Санкт-Петербурга, находящиеся в зоне ответственности Комитета по транспорту (в соответствии с приложением к Закону Санкт-Петербурга от 22.04.2009 № 175-38 «О транспортном обслуживании водным транспортом в Санкт-Петербурге»).

Наиболее интенсивное судоходство в Санкт-Петербурге осуществляется по р. Неве, включая акватории р. Большая Невка, Малая Невка, Средняя Невка, Малая Нева и Большая Нева, а также по р. Мойке, р. Фонтанке и по каналу Грибоедова.

Грузовые перевозки

Согласно данным ФБУ «Администрация «Волго-Балт», объем перевозки грузов внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области в 2020 г. составил 8,9 млн тонн, в том числе в Санкт-Петербурге – 3,7 млн тонн и в Ленинградской области – 5,2 млн тонн.

На рисунке 2.2.2 представлена динамика объемов перевозок грузов внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области за период 2016–2020 гг.



Источник: ФБУ «Администрация «Волго-Балт»

Рисунок 2.2.2 – Динамика перевозок грузов внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области за период 2016–2020 гг., млн тонн

Основными видами грузов на внутреннем водном транспорте в 2020 г. в Санкт-Петербурге и Ленинградской области стали нефть и нефтепродукты - 1,6 млн тонн (на 5 % выше показателя 2016 г.), строительные грузы - 1,3 млн тонн (на 39 % ниже показателя 2016 г.), черные металлы - 1,3 млн тонн (на 9 % ниже показателя 2016 г.), лесные грузы - 0,8 млн тонн (на 11 % выше показателя 2016 г.) (таблица 2.2.1).

Таблица 2.2.1 – Структура перевозки грузов по Волго-Балтийскому водному пути на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области за период 2016–2020 гг., млн тонн

Вид груза	2016	2017	2018	2019	2020
нефть и нефтепродукты	1,5	1,9	1,6	1,99	1,582
строительные	2,2	2,0	1,8	1,43	1,34
металлы черные	1,4	1,3	1,4	1,28	1,27
лесные в судах	0,7	0,7	0,8	0,7	0,78
зерно	0,1	0,11	0,03	0,03	0,09
генеральные грузы	0,03	0,03	0,03	0,06	0,06
комбикорма	0,01	0,05	0,05	0,05	0,04
удобрения химические и минеральные	0,06	0,03	0,02	0,01	0,03
машины и оборудование	0,005	0,01	0,02	0,01	0,02
зерно и продукты перемола	0,01	0,01	0,01	0,003	0,005
лом черных металлов	0,03	0,01	0,02	0,0	0,003
прочие грузы	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001
удобрения химические наливом	0,0	0,0	0,04	0,07	0,0
изделия металлические	0,003	0,0	0,004	0,002	0,0

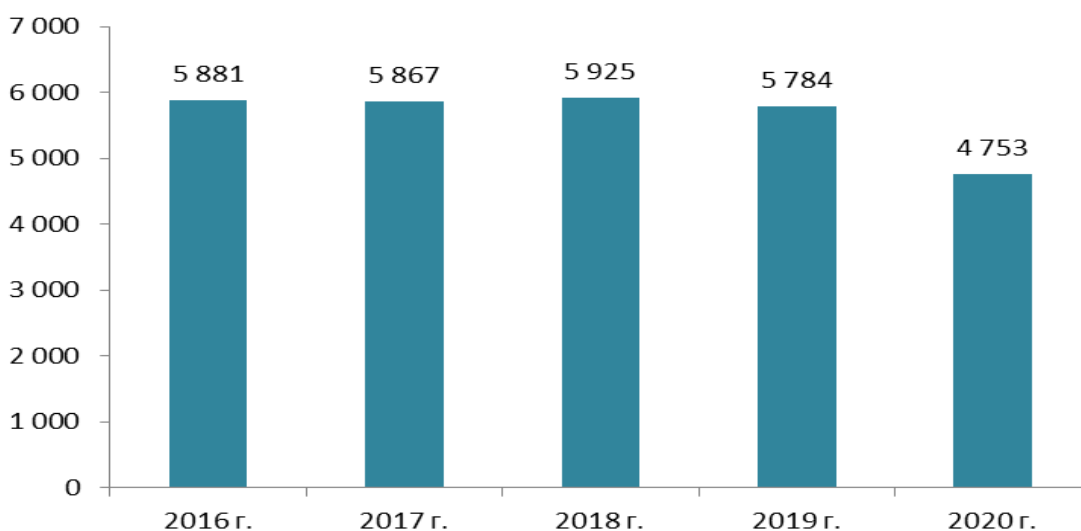
Источник: ФБУ «Администрация «Волго-Балт»

За период 2016–2020 гг. объем перевозки грузов внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге снизился на 24 %, а в Ленинградской области – на 13 %. Снижение объемов перевозок грузов на внутреннем водном транспорте связано с уменьшением объемов строительства в Санкт-Петербурге, ухудшением условий судоходства из-за лимитирующих участков внутренних водных путей (в том числе по причине малых глубин из-за обмеления рек), неудовлетворительного состояния ряда гидротехнических сооружений и изношенности речного флота.

За период 2016–2020 гг. судооборот по Волго-Балтийскому водному пути на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области сократился на 19,2 % или 1,1 тыс. ед. (рисунок 2.2.3).

В настоящее время в Санкт-Петербурге и Ленинградской области средний возраст речного грузового флота составляет около 40 лет, а судов класса «река-море» - 30 лет.

За последние годы наметилась тенденция увеличения объемов грузов, доставляемых в Большой порт Санкт-Петербург на внутреннем водном транспорте. Так, за период 2016-2020 гг. объем грузов, доставленных в Большой порт Санкт-Петербург на внутреннем водном транспорте, увеличился с 1,4 млн тонн до 1,8 млн тонн, но при этом его доля остается очень незначительной в общем объеме грузов, ввозимых на территорию порта, - 3,9 %. Еще ниже доля внутреннего водного транспорта в вывозе грузов из порта – около 0,09 % (таблица 2.2.2). Таким образом, в настоящее время практически не используется потенциал внутреннего водного транспорта для ввоза и вывоза грузов из Большого порта Санкт-Петербург.



Источник: ФБУ «Администрация «Волго-Балт»

Рисунок 2.2.3 – Динамика судооборота по Волго-Балтийскому водному пути на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области за период 2016–2020 гг., ед.

Основные объемы погрузочно-разгрузочной деятельности на внутреннем водном транспорте осуществляются на терминалах Ленинградского речного порта и в Невском грузовом районе Санкт-Петербургского речного порта, который находится на Октябрьской набережной в Санкт-Петербурге.

Ленинградский речной порт осуществляет деятельность по добыче морского песка в Финском заливе и его доставке потребителям (строительным компаниям, предприятиям коммунального хозяйства и т.д.), а также обеспечивает транспортировку щебня с карьеров Ладожского озера. Порт оснащен плавучими кранами и имеет суда типа «Невский», часть из которых могут проходить под мостами без разводки. Основные причалы порта

расположены у левого берега Невы на 1345 км ЕГС. Причалы порта — 102 метра (соляной) и 150 метров (минерально-строительные грузы). Глубина у причала составляет 5,1 м.

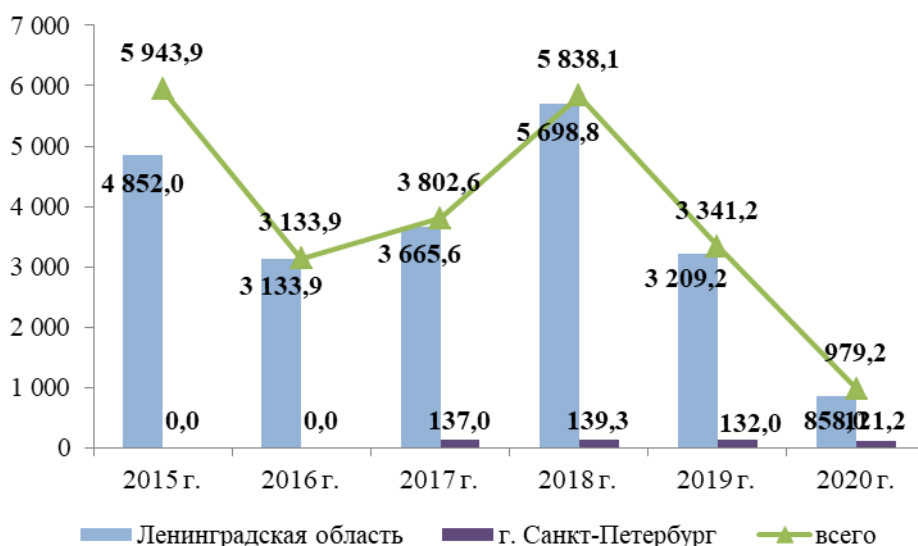
Таблица 2.2.2 – Динамика объемов грузов, доставленных в Большой порт Санкт-Петербург и вывезенных из него на внутреннем водном транспорте, за период 2016–2020 гг., тыс. тонн

Наименование грузов	Год	Прибытие груза (для отправления морем)				Отправление груза (прибывшего с моря)			
		Всего	экспорт	транзит	каботаж	Всего	импорт	транзит	каботаж
Всего грузов, проследовавших через Большой порт Санкт-Петербург	2016	34 770,4	32 327,2	-	2 443,2	14 011,0	13 904,9	102,9	3,2
	2017	38 516,8	36 181,9	70,8	2 264,1	15 158,3	15 158,3	-	0,0
	2018	45 354,4	44 023,4	9,4	1 321,6	15 741,4	15 738,8	-	2,6
	2019	45 825,5	44 581,7	-	1 243,8	16 018,3	16 001,3	-	17,0
	2020	45 544,1	43 917,9	0,6	1 625,6	15 034,3	15 031,9	-	2,4
в том числе доставленных в порт и вывезенных из него на внутреннем водном транспорте	2016	1 399,7	1 383,0	-	16,7	60,4	60,4	-	-
	2017	2 009,4	1 753,1	-	256,3	5,8	5,8	-	-
	2018	1 706,3	1 549,9	-	156,4	55,7	53,1	-	2,6
	2019	2 158,9	2 022,1	-	136,8	53,7	44,2	-	9,5
	2020	1 754,7	1 675,9	-	78,8	1,6	-	-	1,6

Источник АО «Морцентр-ТЭК»

За период 2015-2020 гг. объем перевалки грузов в речных портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области снизился почти в 6 раз - с 5,9 млн тонн до 1,0 млн тонн.

В 2020 г. в речных портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области было перевалено 979,2 тыс. тонн грузов, в том числе в Санкт-Петербурге – 121,2 тыс. тонн, в Ленинградской области – 858,0 тыс. тонн (рисунок 2.2.4).

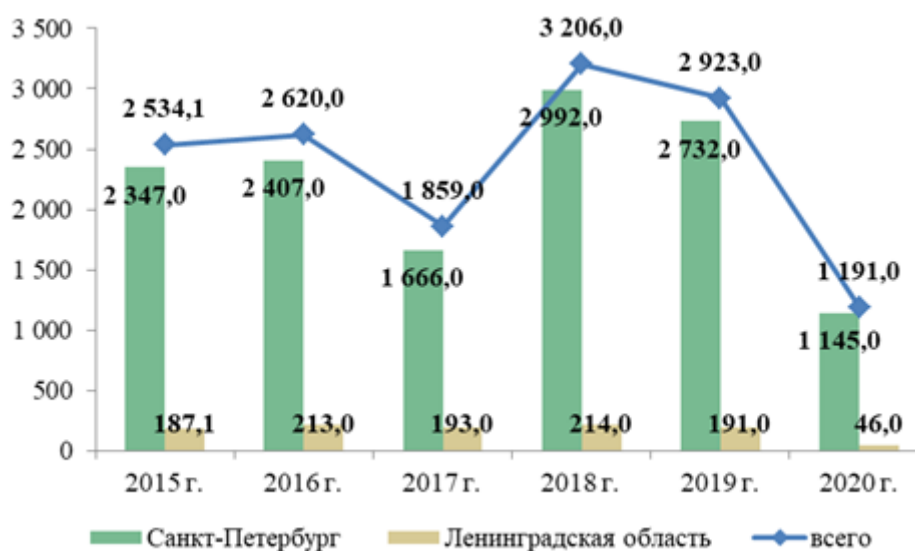


Источник: АО «Морцентр-ТЭК»

Рисунок 2.2.4 – Динамика объема перевалки грузов в речных портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области за период 2015–2020 гг., тыс. тонн [8]

Снижение объемов перевалки грузов в речных портах было связано с падением объемов перевозок на внутреннем водном транспорте из-за низкого спроса и наличия лимитирующих участков на внутренних водных путях.

За период 2015-2020 гг. объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области снизился с 2,5 млн чел. до 1,2 млн чел. (в два раза). В 2020 г. на внутреннем водном транспорте в Санкт-Петербурге было перевезено 1 145,0 тыс. чел., а в Ленинградской области – 46,0 тыс. чел. (рисунок 2.2.5).



Источник: ФБУ «Администрация «Волго-Балт»

Рисунок 2.2.5 – Динамика перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области за период 2015–2020 гг., тыс. чел.

Пассажирские перевозки

Маршруты перевозок пассажиров на внутреннем водном транспорте подразделяются на следующие виды:

- транспортные (местные, пригородные, внутригородские);
- туристические – маршруты перевозок пассажиров продолжительностью более чем 24 часа;
- экскурсионно-прогулочные – маршруты перевозок пассажиров продолжительностью не более чем 24 часа.

Весь объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в Ленинградской области приходится на туристические маршруты.

Наибольшая доля в структуре перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге приходится на перевозки на экскурсионно-прогулочных маршрутах (63 % - 73 %) (рисунок 2.2.6). За период 2015-2020 гг. объем перевозок пассажиров на экскурсионно-прогулочных маршрутах снизился с 1446 тыс. чел. до 833 тыс. чел. (на 42), а на транспортных маршрутах (коммерческих) – с 842 тыс. чел. до 312 тыс. чел. (на 63 %).



Источник: ФБУ «Администрация «Волго-Балт»

Рисунок 2.2.6 – Динамика объема перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге по виду перевозок за период 2015–2020 гг., тыс. чел.

По данным Российского речного регистра в Санкт-Петербурге насчитывается 387 судов, из них пассажирские теплоходы – 229 ед. (59,2 % от общей численности флота), скоростные пассажирские суда (суда на подводных крыльях и катамараны) – 31 ед. (8 %), прочие пассажирские суда (глиссирующие теплоходы, дизель-электроходы, паромы, амфибийные суда, маломерные суда и др.) – 127 ед. (32,8 %).

Наибольшую долю среди пассажирских теплоходов занимают суда типа «Фонтанка» (57 ед., 25 % от общего числа судов данного типа), «Мойка» (38 ед., 16,6 %), «Москва» и «Нева» (25 ед., 11 %). Наиболее распространенными скоростными пассажирскими судами являются суда типа «Метеор» (27 ед., 87 % от общего числа судов данного типа).

Согласно анализу возраста судов, треть от общей численности флота составляют суда возрастом от 30 до 50 лет. Доля судов возрастом от 10 до 20 лет составляет 25,2 %, от 5 до 10 лет – 15,9 %, от 20 до 30 лет – 11 %.

В настоящее время средний возраст наиболее распространенных типов судов составляет:

- скоростные пассажирские суда типа «Метеор» – 34 года;
- пассажирские теплоходы типа «Нева» – 46,5 лет (прошли модернизацию);
- пассажирские теплоходы проекта «КС-110М/П» – 40,5 лет;
- пассажирские теплоходы типа «Фонтанка» – 15,5 лет;
- пассажирские теплоходы типа «Мойка» – 12 лет
- пассажирские теплоходы типа «Москва» – 36 лет (прошли модернизацию).

За последние пять лет для осуществления коммерческих перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге было построено 24 новых судна, в том числе 16 пассажирских теплоходов.

Причальная инфраструктура Санкт-Петербурга, пригодная для причаливания туристических судов, включает 82 причальное сооружение, из которых в настоящее время эксплуатируется 78 объектов. Почти четверть причалов и причальных сооружений находится в оперативном управлении СПб ГКУ «АВТ» (19 ед., из них 18 – функционирующих).

Большая часть причалов и причальных сооружений располагается в Центральном, Адмиралтейском и Василеостровском районах Санкт-Петербурга.

Наибольшее количество причалов и причальных сооружений находится в акватории р. Невы (включая акватории р. Большая Невка, Малая Невка, Средняя Невка, Малая Нева и Большая Нева) – 32 объекта, в акватории р. Мойка - 23 объекта, в акватории р. Фонтанка – 11 объектов, в акватории канала Грибоедова – 4 объекта. За пределами центра города расположено 10 объектов причальной инфраструктуры.

В настоящее время отсутствуют причалы в составе городских набережных, имеющие устройства для безопасного подхода судов, обеспечения их безопасной стоянки и загрузки, разгрузки и обслуживания, а также для посадки и высадки пассажиров. В связи с этим возникает необходимость размещения плавучих объектов (понтонных, плавучих причалов и дебаркадеров) у городских набережных (спусков), для обеспечения безопасного подхода и стоянки судов, посадки пассажиров на суда и высадки их с судов.

Серьезная проблема связана с отсутствием Речного вокзала в Санкт-Петербурге с необходимой инфраструктурой для обслуживания туристов и круизных судов.

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 «Соляной» 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.

Отсутствие современного Речного вокзала в Санкт-Петербурге сдерживает развитие круизных перевозок и не позволяет использовать потенциал внутреннего водного транспорта для привлечения российских и иностранных туристов.

Основные проблемы развития внутреннего водного транспорта, внутренних водных путей и речных портов

На внутреннем водном транспорте к факторам, сдерживающим развитие грузовых и пассажирских перевозок, относятся:

1) наличие лимитирующих участков внутренних водных путей на ЕГС европейской части РФ с недостаточными габаритами судовых ходов для прохождения транспортных судов с полной загрузкой в соответствии с их грузоподъемностью;

2) необходимость приведения гидроузлов в нормативное техническое состояние и строительства второй камеры Нижне-Свирского шлюза (в настоящее время Нижне-Свирский и Верхне-Свирский гидроузлы имеют ограниченно работоспособное техническое состояние и пониженный уровень безопасности, а Волховский гидроузел имеет предаварийное техническое состояние и неудовлетворительный уровень безопасности);

3) недостаточные объемы проводимых дноуглубительных работ;

4) низкая доля внутреннего водного транспорта в доставке грузов в Большой порт Санкт-Петербург и в вывозе грузов из него (4,6 % - доля внутреннего водного транспорта в доставке грузов в морской порт и 0,3 % - в вывозе грузов из него);

5) сверхнормативный срок эксплуатации значительного количества грузового и пассажирского флота внутреннего водного транспорта и судов портофлота;

6) нехватка современных специализированных терминалов в речных портах и оборудования для работы с контейнерами;

7) несовершенство действующего законодательства и отсутствие необходимых нормативно-правовых актов, стимулирующих развитие мультимодальных перевозок с внутренним водным транспортом, в том числе:

- отсутствие федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках»;

- необходимость гармонизации тарифных руководств внутреннего водного и железнодорожного транспорта для согласования тарифной в период навигации;

- необходимость дополнения Устава железнодорожного транспорта РФ и Кодекса внутреннего водного транспорта главами о смешанных (комбинированных) перевозках;

8) отсутствие необходимого объема инвестиций в развитие внутренних водных путей и речных портов;

9) отсутствие в федеральных и региональных документах транспортного планирования мероприятий по развитию речных портов и железнодорожной инфраструктуры в них;

10) низкая доля внутреннего водного транспорта в обеспечении пассажирских перевозок, необходимость обновления флота пассажирских судов и перевода их на экологичные виды топлива;

11) отсутствие Речного вокзала в Санкт-Петербурге для обслуживания круизных судов.

В настоящее время практически не используется потенциал внутреннего водного транспорта для ввоза и вывоза грузов в Большой порт Санкт-Петербург, при этом железнодорожные и автодорожные подходы к порту зачастую работают в режиме перегрузки. Номенклатура грузов, перевозимых на внутреннем водном, автомобильном и железнодорожном видах транспорта, совпадает в части транспортировки строительных грузов, цемента, угля и кокса, нефтепродуктов, химических и минеральных удобрений, лесных грузов, металлов, зерна и др. Это свидетельствует о возможности переключения части грузов с автомобильного и железнодорожного транспорта на внутренний водный транспорт, особенно в летний период, когда увеличивается загрузка этих видов транспорта.

2.3. Железнодорожный транспорт и железнодорожная инфраструктура

Железнодорожный транспорт играет системообразующую роль в транспортной системе Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обеспечивая массовые перевозки грузов и пассажиров на территории двух субъектов РФ, в направлении соседних регионов и сопредельных стран.

Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования, расположенных в границах Санкт-Петербурга и Ленинградской области, за период 2016-2020 гг. незначительно увеличилась на 2,7 % с 2902,8 до 2981,3 км (таблица 2.3.1). Основной прирост эксплуатационной длины железнодорожных путей пришелся на

Ленинградскую область (77,7 км) за счет строительства и реконструкции ряда участков железной дороги.

Таблица 2.3.1 – Динамика эксплуатационной длины железнодорожных путей общего пользования, расположенных в границах территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, км

Наименование показателя	2016	2017	2018	2019	2020
Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования	2 902,8	2 981,3	2 981,3	2 981,3	2 981,3
- в границах территории Санкт-Петербурга	430,7	431,5	431,5	431,5	431,5
- в границах территории Ленинградской области	2 472,1	2 549,8	2 549,8	2 549,8	2 549,8

Источник: Росстат

Из общей протяженности железных дорог, расположенных в границах Санкт-Петербурга и Ленинградской области, наибольший удельный вес приходится на однопутные линии – 48 % и двухпутные линии – 49 %.

Около 72 % всех железнодорожных линий, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в настоящее время электрифицированы.

Санкт-Петербургский железнодорожный узел включает ряд направлений и линий с различной функциональной нагрузкой и пропускной способностью, обусловленной количеством главных путей и применяемыми техническими средствами.

В связи с размещением Санкт-Петербургского железнодорожного узла на территории, по которой проходит судоходная река Нева, он условно разделяется на левобережную и правобережную части, связанные только двумя мостовыми переходами: двухпутным железнодорожным мостом во внутригородской части узла и однопутным железнодорожным мостом в восточной части Санкт-Петербургской городской агломерации.

В левобережной части железнодорожный узел состоит из Московского, Волховстроевского, Витебского, Псковского (Варшавского), Ораниенбаумского (Балтийского) и Нарвского направлений.

В левобережной части Санкт-Петербургского железнодорожного узла также размещены:

- Южное полукольцо (Рыбацкое – Купчинская – Среднерогатская – Предпортовая – Автово) с примыкающей к нему соединительной линией Предпортовая – Нарвская – Новый Порт, соединённой с Северным полукольцом;

- часть Северного полукольца (Новый Порт – Волковская – Глухоозерская), продолжающегося в правобережной части посредством Финляндского моста.

В левобережной части Санкт-Петербургского железнодорожного узла размещены две сортировочные станции: сортировочная станция Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский и грузовая станция Шушары, оснащённая горочной сортировочной системой.

В правобережной части в состав железнодорожного узла входят: часть Северного полукольца (Дача Долгорукова – Полюстрово – Ручьи – Парнас – Парголово), Выборгское, Приозерское, Ириновское направления и линия Павлово-на-Неве – Заневский пост II – Заневский пост – Ржевка.

Московское направление Санкт-Петербург-Главный – Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский (парк Обухово) – Тосно – Любань – Малая Вишера протяжённостью 161,7 км является северной головной частью линии Санкт-Петербург – Москва. Направление на всём протяжении электрифицировано на постоянном токе

и оснащено четырёхзначной автоблокировкой по каждому из главных путей.

Волховстроевское направление Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский (парк Обухово) – Рыбацкое – Мга – Волховстрой протяжённостью 110,6 км находится в головной части северо-восточного направления, связывающего Дальний Восток, Сибирь, Урал и северо-восточные районы европейской части Российской Федерации с Санкт-Петербургом. Направление на всём протяжении электрифицировано на постоянном токе и оснащено четырёхзначной автоблокировкой по каждому из главных путей.

Сонковское (Киришское) направление на участке Мга – Кириши – Будогощь протяжённостью 98,1 км является конечной частью одноимённого направления в общесетевой конфигурации Российских железных дорог (Москва-Бутырская – Дмитров – Савёлово – Сонково – Будогощь – Кириши – Мга). Направление на всём протяжении однопутное, электрифицированное на постоянном токе.

Линия Великий Новгород – Чудово – Пороги на всём протяжении однопутная, электрифицирована на постоянном токе и оснащена автоматической блокировкой. Линия соединяет Новгородский железнодорожный узел с Московским и Сонковским направлениями Санкт-Петербургского железнодорожного узла. Общая протяженность линии составляет 179,5 км. Система тягового электроснабжения и контактная сеть обеспечивают движение полновесных грузовых поездов.

Витебское направление Санкт-Петербург-Витебский – Павловск – Вырица – Оредеж протяжённостью 128,6 км расположено в головной части межгосударственной линии Санкт-Петербург – Орша. Направление на всём протяжении электрифицировано на постоянном токе. На участке Санкт-Петербург-Товарный-Витебский – Шушары обеспечивается движение полновесных грузовых поездов длиной 71 у. в.

Линия Павловск – Новолисино – Великий Новгород протяжённостью 143,5 км соединяет Витебское направление Санкт-Петербургского железнодорожного узла с Новгородским железнодорожным узлом, пересекая Нарвское направление. Линия включает два неэлектрифицированных участка общей протяженностью 122,7 км и два электрифицированных участка общей протяженностью 20,8 км.

Варшавское направление Санкт-Петербург-Балтийский – Александровская – Гатчина – Варшавская – Луга I протяжённостью 136,7 км расположено в головной части межгосударственной линии Санкт-Петербург – Псков – Пыталово – Даугавпилс – Вильнюс – Гродно. Направление на всём протяжении является двухпутным, электрифицировано на постоянном токе для движения пассажирских и грузовых поездов и оснащено автоблокировкой.

Балтийское направление Броневая – Лигово – Калище протяжённостью 81,4 км на всём протяжении электрифицировано на постоянном токе.

Красносельская линия (Лигово – Красное Село – Гатчина – Пассажирская Балтийская) протяжённостью 32,3 км соединяет Балтийское направление с Гатчинским железнодорожным узлом. Линия на всём протяжении электрифицирована на постоянном токе.

Нарвское направление Мга – Владимирская – Гатчина-Товарная-Балтийская – Веймарн – Кингисепп протяжённостью 172,1 км входит в состав межгосударственной железнодорожной линии Мга – Владимирская – Гатчина-Товарная-Балтийская – Веймарн – Кингисепп – Ивангород – Нарва – Таллинн.

Участок направления Мга – Владимирская – Гатчина-Товарная-Балтийская – Веймарн протяжённостью 65,5 км является двухпутным, электрифицированным, оснащённым односторонней автоблокировкой. Участок Веймарн – Кингисепп – однопутный,

неэлектрифицированный, оснащённый двусторонней автоблокировкой.

К направлению примыкают:

- двухпутная электрифицированная линия Веймарн – Котлы 2 протяжённостью 27,8 км, обеспечивающая движение грузового поездопотока на связях с Нарвским направлением Усть-Лужского припортового железнодорожного узла;

- однопутная неэлектрифицированная линия Веймарн – Сланцы протяжённостью 57,7 км, оснащённая полуавтоматической блокировкой.

Южное полукольцо (Рыбацкое – Купчинская – Среднерогатская – Предпортовая – Автово) протяжённостью 18,6 км электрифицировано на постоянном токе.

Северное полукольцо (Новый Порт – Волковская – Глухоозерская – Дача Долгорукова – Пискарёвка – Ручьи – Парнас – Парголово) на всём протяжении электрифицировано на постоянном токе.

Выборгское направление Санкт-Петербург-Финляндский – Ланская – Белоостров – Зеленогорск – Кирилловское – Выборг-Пасс. протяжённостью 128,9 км расположено на межгосударственной железнодорожной линии Санкт-Петербург – Бусловская – Вайниккала – Хельсинки. Направление на всём протяжении является двухпутным, электрифицированным на постоянном токе, оснащённым односторонней четырёхзначной автоматической блокировкой.

Сестрорецкая линия (Ланская – Новая Деревня – Сестрорецк – Белоостров) протяжённостью 37,4 км на всём протяжении электрифицирована на постоянном токе.

Большая Приморская линия (Зеленогорск - Приморск – Матросово – Выборг.-Тов.) протяжённостью 117,3 км примыкает к Выборгскому направлению на станциях Зеленогорск и Выборг. Линия состоит из участков:

- Зеленогорск – Матросово протяжённостью 104,0 км, однопутного, предназначенного для движения пассажирских и грузовых поездов на автономной тяге;

- Матросово – Блок-пост 160 км, двухпутного, электрифицированного, оснащённого односторонней автоматической блокировкой;

- Блок-пост 160 км – Выборг-Тов., однопутного, электрифицированного, оснащённого двусторонней автоматической блокировкой.

Линия Каменногорск – Выборг-Пасс. протяжённостью 40,0 км электрифицирована, обеспечивает движение полновесных грузовых поездов.

Приозерское направление Санкт-Петербург – Финляндский – Пискарёвка – Ручьи – Лосево – Приозерск – Кузнечное протяжённостью 159,8 км на всём протяжении электрифицировано на постоянном токе и оснащено автоматической блокировкой.

Ириновское направление Пискарёвка – Ржевка – Мельничный Ручей – Ладожское озеро протяжённостью 45,9 км электрифицировано на постоянном токе на всём протяжении.

Линия Горы – Ржевка протяжённостью 38,9 км соединяет Волховстроевское и Ириновское направления Санкт-Петербургского железнодорожного узла. Линия на всём протяжении электрифицирована на постоянном токе. По линии обеспечивается движение полновесных грузовых поездов длиной 71 у. в.

Среди перечисленных направлений наибольшую протяженность неэлектрифицированных участков имеет Нарвское направление и линия Павловск – Новолисино – Великий Новгород.

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

- на территории Санкт-Петербурга расположены 57 станций, включая 2 сортировочных, 4 припортовых и 5 пассажирских;

- на территории Ленинградской области – 169 станций, включая одну сортировочную,

3 пограничных и 3 припортовых.

К наиболее загруженным станциям транспортного узла Санкт-Петербурга и Ленинградской области относятся:

- 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, обслуживающие 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

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.

Общий объем грузовой работы на железнодорожных станциях Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2019-2020 гг. превысил 200 млн тонн. В суммарном объеме отправления и прибытия грузов на железнодорожных станциях двух субъектов РФ на долю Ленинградской области в 2016–2020 гг. приходилось 73-75 % (таблица 2.3.2). За период 2016-2020 гг. объем перевозок грузов на железнодорожном транспорте в Санкт-Петербурге и Ленинградской области увеличился на 12,8 %, что во многом связано с ростом железнодорожных перевозок в адрес морских портов.

Таблица 2.3.2 – Объемы отправления и прибытия грузов на железнодорожных станциях Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2016–2020 гг., млн тонн

Субъект РФ	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Ленинградская область	133,8	138,8	145,2	152,1	154,9
Санкт-Петербург	47,9	51,0	54,2	51,9	50,1
Итого	181,7	189,8	199,3	204,1	205,0

Источник: Росстат

Сведения о суммарных объемах прибытия и отправления основных видов грузов на железнодорожном транспорте в разрезе наиболее грузонапряженных станций в Санкт-Петербурге и Ленинградской области за 2019 г. представлены в таблице 2.3.3.⁵

⁵ К основным видам грузов отнесены грузы, занимающий наибольший удельный вес в перевозках грузов: нефть сырая, нефтепродукты, лесоматериалы круглые, продукция лесопильного и фанерного производства, удобрения минеральные и химические, прокат черных металлов, сырье цветных металлов, цветные металлы, цемент, сера, уголь каменный, кокс каменноугольный, руда железная и марганцевая, зерно, материалы строительные нерудные.

Таблица 2.3.3 – Сведения о суммарных объемах прибытия и отправления основных видов грузов на железнодорожном транспорте в разрезе наиболее грузонапряженных станций (свыше 500 тыс. тонн) в Санкт-Петербурге и Ленинградской области за 2019 г., тыс. тонн

Станция	Отправление	Прибытие	Итого
Санкт-Петербург			
Автово	431,9	18 108,1	18 539,9
Новый порт	440,9	6 665,9	7 106,8
Колпино	843,1	1 081,2	1 924,2
Санкт-Петербург-товарный-Московский	1,1	1 111,5	1 112,6
Ручьи	2,8	1 108,6	1 111,4
Предпортовая	278,4	1 561,9	1 840,3
Купчинская	83,8	797,4	881,2
Шушары	222,3	650,6	872,9
Парнас	38,6	733,5	772,1
Лигово	10,2	598,4	608,6
Бронка	4,4	1 074,1	1 078,5
Санкт-Петербург-Балтийский	72,3	445,2	517,4
Ленинградская область			
Лужская)	155,5	59 955,3	60 110,8
Высоцк	0,8	13 797,0	13 797,8
Кириши	10 098,7	176,7	10 275,4
Бусловская	72,8	4 832,8	4 905,6
Ивангород-Нарва	41,8	4 834,0	4 875,8
Каменногорск	3 021,2	3,2	3 024,4
Кузнечное	2 325,2	1,7	2 326,9
Сала	908,3	448,5	1 356,8
Выборг	61,6	1 297,0	1 358,6
Тихвин	335,2	656,5	991,7
Антропшино	0,5	575,0	575,5

Источник: ОАО «РЖД»

В структуре грузовой работы железнодорожных станций Санкт-Петербурга и Ленинградской области преобладает прибытие грузов – порядка 83-85 %. В 2019 г. в общем объеме отправления и прибытия основных видов грузов на железнодорожные станции Санкт-Петербурга и Ленинградской области преобладали поставки на экспорт (72,2 %), на долю внутренних поставок приходилось 21,7 %, транзита – 5,0 %, импорта – 1,1 %.

В настоящее время около 75 % от общего объема грузопотоков, следующих через Санкт-Петербургский железнодорожный узел, являются транзитными:

- они формируются в других регионах и направляются на экспорт в зарубежные страны;
- следуют из одних субъектов РФ в другие регионы страны транзитом через Санкт-Петербургский железнодорожный узел;
- ввозятся из зарубежных стран и направляются в другие субъекты РФ.

Одним из вариантов вывода грузового транзитного движения за пределы Санкт-Петербурга является строительство Северо-Восточного железнодорожного обхода и Юго-Западного обхода Санкт-Петербурга. Реализация данных мероприятия позволит в перспективе увеличить частоту движения пригородных пассажирских поездов и поездов дальнего следования, а также окажет благоприятное влияние на здоровье населения и состояние окружающей среды.

В общем объеме грузовой работы железнодорожных станций двух субъектов РФ наибольшая доля приходится на нефтепродукты, уголь, удобрения и материалы

строительные нерудные: в 2019 г. 31,1 %, 26,3 %, 14,6 % и 7,7 % соответственно (рисунок 2.3.1).

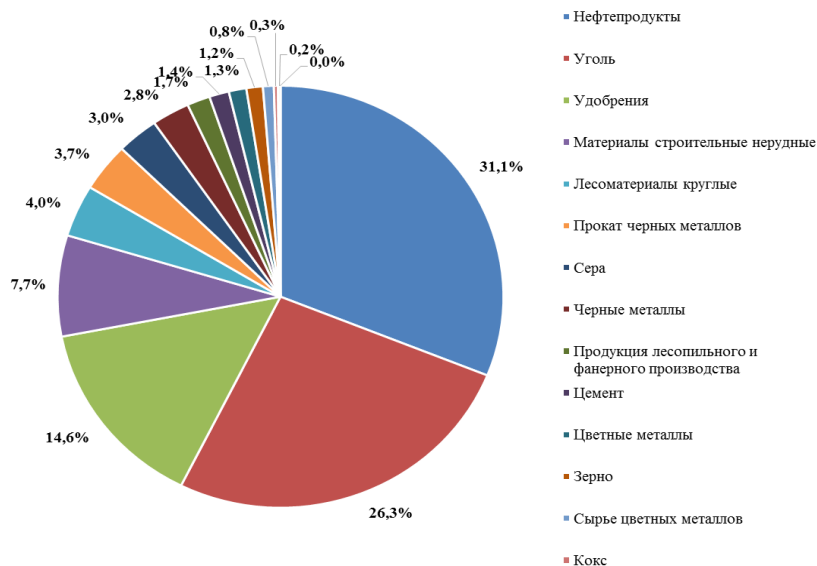


Рисунок 2.3.1 – Структура грузовых перевозок железнодорожного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по основным видам грузов в 2019 г., %

Основные объемы прибытия экспортных грузов в Санкт-Петербург и Ленинградскую область приходятся на уголь (36,5 млн тонн в 2019 г.), мазут (23,5 млн тонн) и удобрения (21,2 млн тонн).

Основные объемы грузов внутреннего направления, прибывших в Санкт-Петербург и Ленинградскую область, приходятся на материалы строительные (4,2 млн тонн в 2019 г.), мазут (3,3 млн тонн), прокат черных металлов (2,6 млн тонн).

В общем объеме отправления грузов с железнодорожных станций Санкт-Петербурга и Ленинградской области во внутреннем направлении в 2019 г. преобладали материалы строительные (8,0 млн тонн), на экспорт – мазут (6,6 млн тонн) и бензин (1,8 млн тонн).

Общий объем прибытия нефтяных грузов, включающих бензин, дизельное топливо и мазут, на железнодорожные станции Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2019 г. составил 38,9 млн тонн, отправления – 10,3 млн тонн.

Общий объем прибытия угля на железнодорожные станции Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2019 г. составил 41,5 млн тонн.

Суммарный объем грузопотоков удобрений, проходящих через железнодорожные станции Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в 2019 г. составил 23,1 млн тонн, в том числе 95 % приходилось на прибытие. Порядка 97 % от общего объема удобрений отправлялись на экспорт.

Общий объем прибытия материалов строительных нерудных на железнодорожные станции Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2019 г. составил 4,2 млн тонн, отправления – 8,0 млн тонн.

Общий объем прибытия проката черных металлов на железнодорожные станции Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2019 г. составил 4,5 млн тонн, отправления – 1,4 млн тонн.

Суммарный объем грузопотоков черных металлов, проходящих через железнодорожные станции Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в 2019 г. составил 4,4 млн тонн, в том числе 94 % приходилось на прибытие. В структуре грузопотока черных металлов преобладали экспортные поставки (67 %).

В 2019 г. грузопоток круглых лесоматериалов через железнодорожные станции Санкт-Петербурга и Ленинградской области составил 6,3 млн тонн, при этом на станции Ленинградской области приходилось 97,6 %. В структуре грузопотока 48 % составляли экспортные поставки, 37 % – внутренние поставки.

В 2019 г. грузопоток зерна через железнодорожные станции Санкт-Петербурга и Ленинградской области составил 1,9 млн тонн, при этом на станции Санкт-Петербурга приходилось 60 %. В структуре грузопотока 95 % составляли внутренние перевозки.

Суммарный грузопоток серы через железнодорожные станции Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2019 г. составил 4,8 млн тонн, в том числе 4,5 млн тонн (93 %) в Ленинградской области.

В 2019 г. общий объем отправления и прибытия цемента на станциях двух субъектов РФ составил 2,3 млн тонн, из которых на долю Санкт-Петербурга приходилось 49 %. Основной объем цемента приходился на внутренние поставки (85,6 %).

Основные потоки грузов, следующие через железнодорожный узел Санкт-Петербурга и Ленинградской области, направляются в морские порты. На железнодорожном транспорте в морские порты доставляются наибольшие объемы грузов – порядка 50 %.

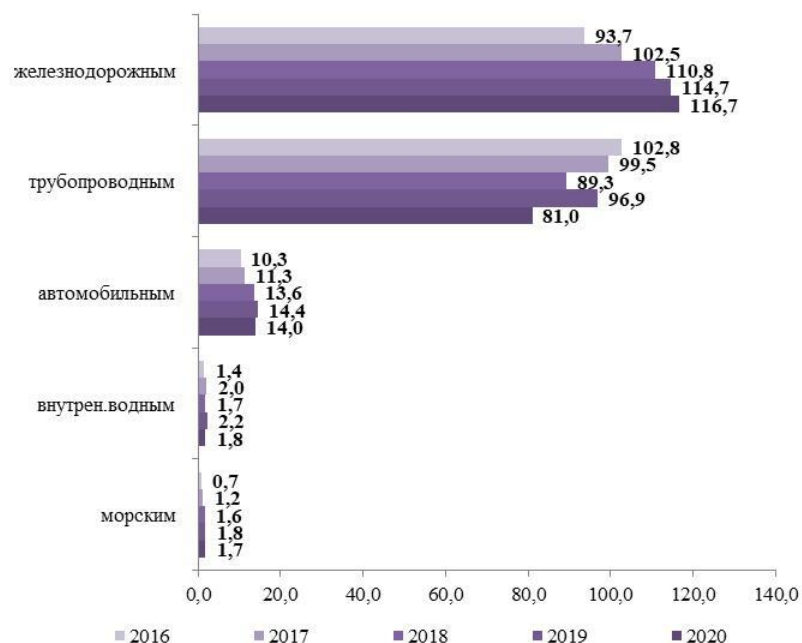
На рисунках 2.3.2 и 2.3.3 представлена динамика объемов прибытия грузов в морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области и объемов отправления грузов из них по видам транспорта за период 2016–2020 гг.

За период 2016–2020 гг.:

- увеличились объемы грузов, прибывшие в морские порты на железнодорожном транспорте, – с 93,7 млн тонн до 116,7 млн тонн (на 24,6 %);

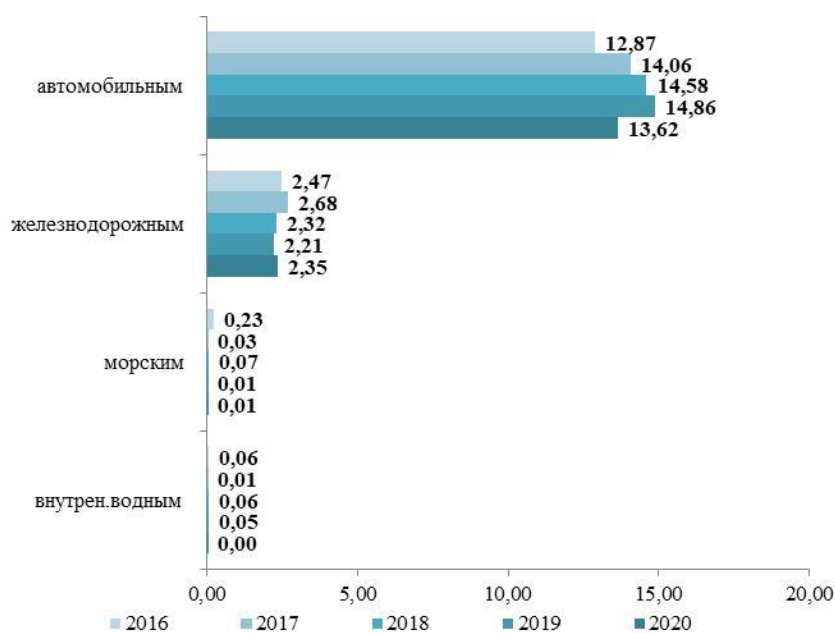
- уменьшились объемы грузов, вывезенные из морских портов на железнодорожном транспорте – с 2,5 млн тонн до 2,4 млн тонн (на 4,9 %).

Необходимо отметить существенный дисбаланс грузов, ввозимых в морские порты и вывозимых из них на железнодорожном транспорте. Дисбаланс в грузопотоках может быть уменьшен за счет переключения грузов, вывозимых из морских портов, с автомобильного на железнодорожный транспорт.



Источник: АО «Морцентр-ТЭК»

Рисунок 2.3.2 – Динамика объемов прибытия грузов в морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области по видам транспорта за период 2016–2020 гг., млн тонн



Источник: АО «Морцентр-ТЭК»

Рисунок 2.3.3 – Динамика объемов отправления грузов из морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области по видам транспорта за период 2016–2020 гг., млн тонн

За период 2016–2020 гг. отмечаются тенденции (таблица 2.3.4):

- увеличения объемов прибытия грузов железнодорожным транспортом в порт Усть-Луга - с 53,9 до 72,0 млн тонн (на 33,5 %) и в Большой порт Санкт-Петербург – с 23,5 до 30,0 млн тонн (на 27,8 %);

- снижения объемов прибытия грузов железнодорожным транспортом в порт Высоцк - 15,1 до 14,1 млн тонн (на 6,6 %) и порт Выборг - с 1,1 до 0,5 млн тонн (на 50,9 %);
- уменьшения объемов грузов, вывезенных на железнодорожном транспорте, из порта Усть-Луга – с 981,2 до 663,7 тыс. т (на 32,4 %)
- увеличения объемов грузов, вывезенных на железнодорожном транспорте из Большого порта Санкт-Петербург - с 1409 до 1630,9 тыс. т (на 15,7 %).

Таблица 2.3.4 – Динамика объемов грузов, доставленных в морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области и вывезенных из них на железнодорожном транспорте за период 2016–2020 гг., тыс. тонн

Наименование грузов	Год	Прибытие груза (для отправления морем)				Отправление груза (прибывшего с моря)			
		Всего	экспорт	транзит	каботаж	Всего	импорт	транзит	каботаж
Порт Усть-Луга									
Всего грузов	2016	91 248,7	89 020,3	1 326,3	902,1	1 531,4	1 062,9	-	468,5
	2017	101 406,0	98 897,1	1 517,8	991,1	1 532,8	915,8	-	617,0
	2018	98 685,8	95 586,3	2 351,2	748,3	1 196,1	738,4	-	457,7
	2019	102 622,6	99 537,0	2 549,8	535,8	1 007,9	626,4	-	381,5
	2020	101 101,1	97 837,4	2 447,5	816,2	891,7	444,9	-	446,8
в том числе доставленных в порт и вывезенных из него на железнодорожном транспорте	2016	53 916,5	51 859,9	1 326,3	730,3	981,2	564,3	-	416,9
	2017	61 476,8	59 156,2	1 517,8	802,8	1 096,3	539,3	-	557,0
	2018	63 626,5	60 679,9	2 351,2	595,4	784,6	374,5	-	410,1
	2019	69 068,9	66 234,2	2 549,8	284,9	747,4	405,3	-	342,1
	2020	71 991,4	68 989,8	2 447,5	554,1	663,7	255,8	-	407,9
Большой порт Санкт-Петербург									
Всего грузов	2016	34 770,4	32 327,2	0,0	2 443,2	14 011,0	13 904,9	102,9	3,2
	2017	38 516,8	36 181,9	70,8	2 264,1	15 158,3	15 158,3	-	-
	2018	45 354,4	44 023,4	9,4	1 321,6	15 741,4	15 738,8	-	2,6
	2019	45 825,5	44 581,7	0,0	1 243,8	16 018,3	16 001,3	-	17,0
	2020	45 544,1	43 917,9	0,6	1 625,6	15 034,3	15 031,9	-	2,4
в том числе доставленных в порт и вывезенных из него на железнодорожном транспорте	2016	23 520,1	21 490,7	-	2 029,4	1 409,0	1 409,0	-	-
	2017	25 570,1	24 189,4	14,7	1 366,0	1 512,2	1 512,2	-	-
	2018	29 735,0	29 348,2	9,4	377,4	1 450,8	1 450,8	-	-
	2019	29 332,4	29 095,7	-	236,7	1 394,0	1 394,0	-	-
	2020	30 050,1	29 685,7	-	364,4	1 630,9	1 630,9	-	-
Порт Высоцк									
Всего грузов	2016	17 101,6	16 669,6	-	432,0	-	-	-	-
	2017	17 551,4	16 874,4	-	677,0	-	-	-	-
	2018	18 790,5	18 088,3	-	702,2	-	-	-	-
	2019	19 403,3	18 191,4	-	1 211,9	-	-	-	-
	2020	18 584,4	17 636,2	-	948,2	-	-	-	-
в том числе доставленных в порт и вывезенных из него на железнодорожном транспорте	2016	15 100,4	14 977,5	-	122,9	-	-	-	-
	2017	14 333,9	14 112,7	-	221,2	-	-	-	-
	2018	15 703,1	15 388,1	-	315,0	-	-	-	-
	2019	15 195,1	14 749,6	-	445,5	-	-	-	-
	2020	14 102,9	13 963,8	-	139,1	-	-	-	-
Порт Выборг									

Наименование грузов	Год	Прибытие груза (для отправления морем)				Отправление груза (прибывшего с моря)			
		Всего	экспорт	транзит	каботаж	Всего	импорт	транзит	каботаж
Всего грузов	2016	1 288,0	1 280,1	7,9	-	93,6	93,6	-	-
	2017	1 467,0	1 466,8	-	0,2	81,9	81,9	-	-
	2018	1 844,9	1 844,9	-	-	87,1	87,1	-	-
	2019	1 137,7	1 137,7	-	-	78,6	78,6	-	-
	2020	619,3	619,3	-	-	57,8	57,8	-	-
в том числе доставленных в порт и вывезенных из него на железнодорожном транспорте	2016	1 116,9	1 109,0	7,9	-	81,7	81,7	-	-
	2017	1 157,6	1 157,6	-	-	74,4	74,4	-	-
	2018	1 751,8	1 751,8	-	-	84,6	84,6	-	-
	2019	1 077,7	1 077,7	-	-	72,4	72,4	-	-
	2020	548,6	548,6	-	-	57,4	57,4	-	-
Итого порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области									
Всего грузов	2016	208 837,1	203 725,6	1 334,2	3 777,3	15 636,0	15 061,4	102,9	471,7
	2017	216 548,0	211 027,0	1 588,6	3 932,4	16 773,0	16 156,0	-	617,0
	2018	217 012,2	211 879,5	2 360,6	2 772,1	17 024,6	16 564,3	-	460,3
	2019	230 028,6	224 487,3	2 549,8	2 991,5	17 131,3	16 732,8	-	398,5
	2020	165 848,9	160 010,8	2 448,1	3 390,0	15 983,8	15 534,6	-	449,2
в том числе: доставленных в порт и вывезенных из него на железнодорожном транспорте	2016	93 653,9	89 437,1	1 334,2	2 882,6	2 471,9	2 055,0	102,9	416,9
	2017	102 538,4	98 615,9	1 532,5	2 390,0	2 682,9	2 125,9	-	557,0
	2018	110 816,4	107 168,0	2 360,6	1 287,8	2 320,0	1 909,9	-	410,1
	2019	114 674,1	111 157,2	2 549,8	967,1	2 213,8	1 871,7	-	342,1
	2020	116 693,0	113 187,9	2 447,5	1 057,6	2 352,0	1 944,1	-	407,9

Источник: АО «Морцентр-ТЭК»

В последние годы увеличиваются потоки грузов в контейнерах, следующих через Большой порт Санкт-Петербург. За период 2015-2020 гг. объем грузов в контейнерах, переваленных в Большом порту Санкт-Петербург, увеличился с 19,8 до 26,6 млн тонн (на 34 %). 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». 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 грузов в контейнерах, следующих через морские порты (доля железнодорожного транспорта в перевозке экспортных грузов в контейнерах составляет 42 %, а импортных грузов – 3 %, остальные грузы в контейнерах перевозятся на автотранспорте). В связи с этим приоритетная задача связана с ростом объемов перевозок грузов в контейнерах (прежде всего – экспортных) на железнодорожном транспорте. 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.

Динамика среднесуточной выгрузки вагонов на наиболее загруженных припортовых железнодорожных станциях за период 2016-2020 гг. показана на рисунке 2.3.4.

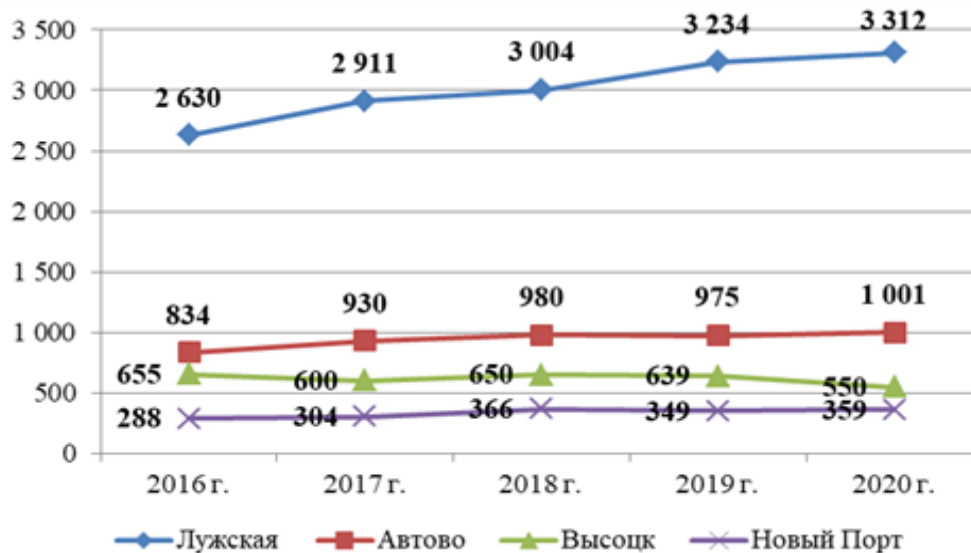


Рисунок 2.3.4 – Динамика среднесуточной выгрузки вагонов на припортовых станциях, обслуживающих морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области, по основным видам грузов в 2016-2020 гг., %

За период 2016-2020 гг. среднесуточная выгрузка на станции «Лужская» возросла на 26 % и достигла 3312 вагонов в сутки, на станции «Автово» - на 20 % и составила 1001 вагон в сутки, на станции «Новый порт» - на 25 % до 359 вагонов в сутки. На станции «Высоцк» среднесуточная выгрузка снизилась на 16 % до 550 вагонов в сутки.

Дальнейшее увеличение объемов грузовых перевозок на железнодорожном транспорте в морские порты потребует строительства железнодорожных обходов Санкт-Петербурга, строительства вторых главных путей и удлинения путей на станциях, электрификации железнодорожных линий и строительства новых парков для приема нагруженных составов на припортовых станциях Ленинградской области.

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. 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.

Пассажирские перевозки

За период 2016-2020 гг. объем перевозок на железнодорожном транспорте во всех видах сообщения в Санкт-Петербурге и Ленинградской области снизился с 84,3 млн чел. до 66,3 млн чел (на 21,4 %), в том числе:

- в пригородном сообщении – с 75,3 млн чел. до 60,8 млн чел. (на 19,3 %);
- в дальнем сообщении - с 9,0 млн чел. до 5,5 млн чел. (на 38,9 %) (таблица 2.3.5).

Таблица 2.3.5 – Динамика объемов перевозок на железнодорожном транспорте во всех видах сообщения в Санкт-Петербурге и Ленинградской области за период 2016-2020 гг., млн человек [9]

Наименование показателя	2016	2017	2018	2019	2020
Объем пассажирских перевозок, млн человек	84,3	84,4	88,9	95,0	66,3
в том числе:					
пригородное сообщение	75,3	75,2	79,1	84,3	60,8
дальнее сообщение	9,0	9,1	9,9	10,7	5,5

Количество пассажиров, отправленных с вокзалов, станций и остановочных пунктов Санкт-Петербурга, в 2020 г. составило 44,5 млн чел., в том числе в пригородном сообщении – 39,3 млн чел. (88,3 % от общего пассажиропотока), в дальнем сообщении – 5,2 млн чел. (11,7 %). Снижение пассажиропотока в 2020 г. по сравнению с 2016 г. составило 22,9 % (рисунок 2.3.5).

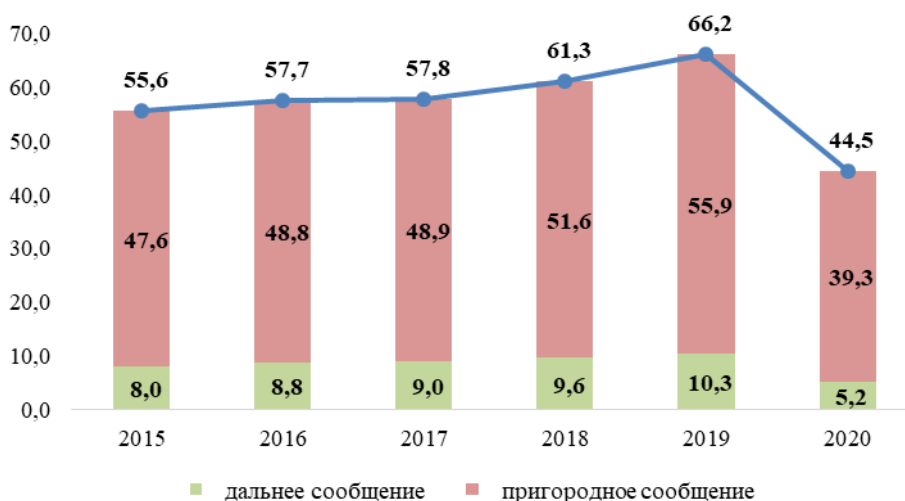


Рисунок 2.3.5 – Динамика пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте в Санкт-Петербурге за период 2015-2020 гг., млн человек [9]

Необходимо отметить, что на железнодорожный транспорт приходится около 1 % от общего объема внутригородских перевозок населения в Санкт-Петербурге (17,7 млн чел. в 2019 г. и 11,5 млн чел. в 2020 г.). Из-за высокой загрузки железнодорожной сети грузовыми потоками, отсутствия сквозного движения пассажирских поездов с севера на юг города, значительных интервалов движения электропоездов, низкого уровня взаимодействия с другими видами городского пассажирского транспорта, отсутствия единой тарифной политики на разных видах транспорта и нехватки удобных транспортно-пересадочных узлов, железнодорожный транспорт не выполняет роль скоростного внеуличного пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге.

Количество пассажиров, отправленных со станций и остановочных пунктов Ленинградской области, в 2020 г. достигло 21,8 млн чел., в том числе в пригородном сообщении – 21,5 млн чел. (98,6 % от общего пассажиропотока), в дальнем сообщении – 0,3 млн чел. (1,4 %). Снижение пассажиропотока в 2020 г. по сравнению с 2016 г. составило 18,0 % (рисунок 2.3.6).

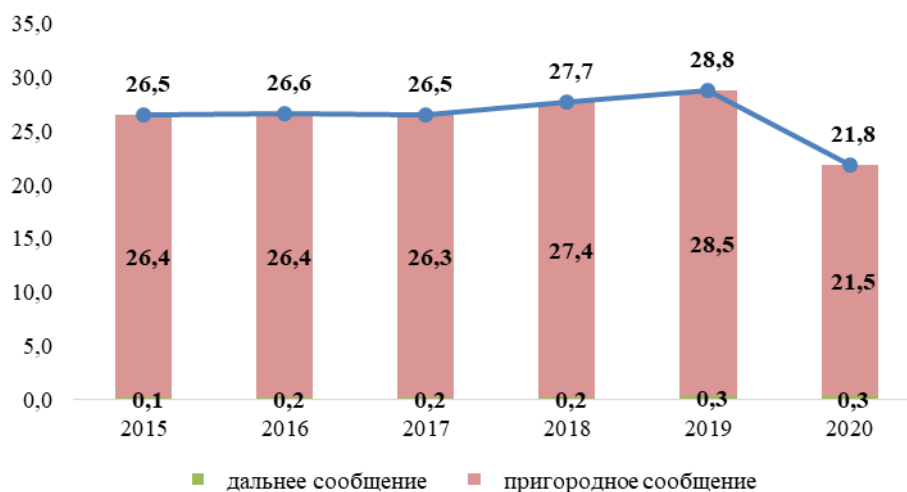
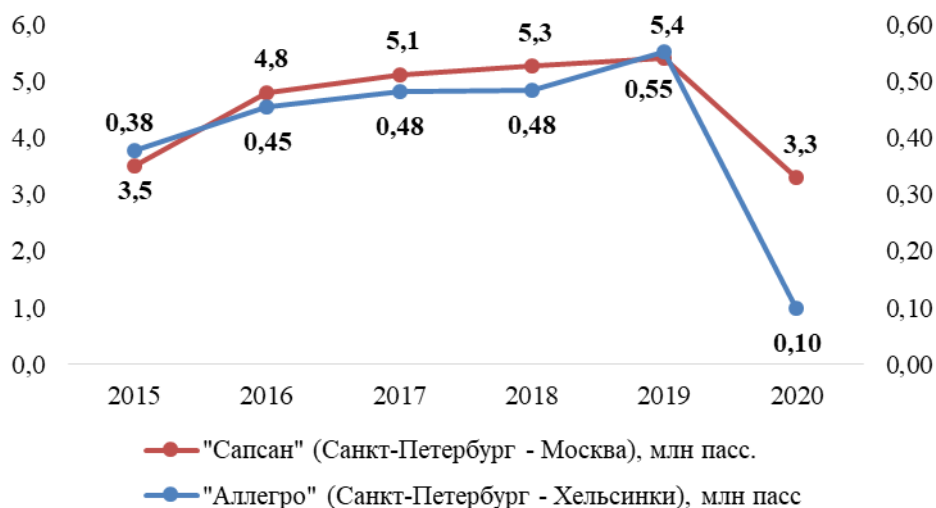


Рисунок 2.3.6 – Динамика пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте в Ленинградской области за период 2015-2020 гг., млн человек [9]

Высокоскоростным поездом «Сапсан» между Москвой и Санкт-Петербургом в 2020 г. перевезено 3,3 млн чел., что ниже показателя 2016 г. почти в 1,5 раза.

Объем перевозки пассажиров скоростным поездом «Аллегро» в 2020 г. составил 0,1 млн чел. (на 77,8% ниже показателя 2016 г.) (рисунок 2.3.7). Из-за пандемии коронавируса железнодорожные перевозки в направлении Финляндии были отменены в апреле 2020 г.



Источник: ОАО «РЖД»

Рисунок 2.3.7 – Объем перевозки пассажиров Санкт-Петербургского железнодорожного узла высокоскоростными поездами, млн человек

В настоящее время на участках Санкт-Петербургского железнодорожного узла суммарно курсируют 355 пар поездов в сутки. Максимальные размеры движения наблюдаются на головных участках направлений узла. При этом наиболее загруженными направлениями являются Балтийское – до 87 пар поездов в сутки (в том числе 8 пар скорых поездов) и Выборгское направление и Сестрорецкая линия (Санкт-Петербург-Финляндский – Ланская) – 69 пар поездов в сутки максимальных

перевозок (в том числе 9 пар – скоростные пригородные поезда), участки Ириновского и Приозерского направлений (Санкт-Петербург-Финляндский – Кушелевка) – 71 пара поездов (в том числе 4 пары – скорые пригородные поезда)..

Наиболее загруженными по приему и отправлению начально-конечных поездов дальнего следования являются станции Санкт-Петербург Главный (51 пара поездов), Санкт-Петербург Ладожский (18 пар), Санкт-Петербург Витебский (9 пар).

В 2020 г. из-за пандемии коронавируса объемы пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте снизились на 30 % по сравнению с 2019 г., при этом объем перевозок пассажиров в дальнем следовании упал на 48,4 %, а в пригородном сообщении – на 28 %.

В настоящее время из Санкт-Петербурга скоростные поезда «Ласточка» отправляется в следующие города: Москву, Великий Новгород, Псков, Петрозаводск, Сортавалу, Бологое, Волхов, Выборг, Лугу, Тосно, Любань, Сосново и Тихвин, на ст. Мельничный Ручей.

В перспективе, с учетом высокой скорости и комфортности перевозок пассажиров в поездах «Ласточка», а также их популярности у населения, целесообразно расширить сеть движения этих поездов, введя новые маршруты в крупные города Ленинградской и Вологодской областей, а также соседних стран.

Объемы перевозок через железнодорожные пункты пропуска

В 2019 г. через железнодорожные пункты пропуска, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, проследовало 16,4 тыс. поездов (на 4 % больше, чем в 2018 г.), 799,8 тыс. человек (на 11,6 % больше, чем в 2018 г.) и 12,4 млн тонн грузов (на 3,6 % больше, чем в 2018 г.).

В таблице 2.3.6 представлены данные по проектной и фактической пропускной способности железнодорожных пунктов пропуска, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, за 2018–2019 гг.

Таблица 2.3.6 - Проектная и фактическая пропускная способность железнодорожных пунктов пропуска, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в 2018–2019 гг.

Наименование пункта пропуска	Год	Проектная пропускная способность по численности поездов, поездов/год	Проследовало поездов, поездов/год	Уровень загрузки пункта пропуска по численности поездов, %	Проектная пропускная способность по количеству физических лиц, человек/год	Проследовало физических лиц, человек/год	Уровень загрузки пункта пропуска по количеству физических лиц, %
Бусловская	2018	8 760	5 770	66		11 551	
	2019	8 760	5 834	67		11 694	
Выборг	2018	3 650	673	18		98 002	
	2019	3 650	682	19		104 525	
Ивангород	2018	9 490	3 860	41	438 000	118 282	27
	2019	9 490	4 273	45	438 000	123 594	28
	2018	2 920	2 906	100	1 065 800	483 436	45

Наименование пункта пропуска	Год	Проектная пропускная способность по численности поездов, поездов/год	Проследовало поездов, поездов/год	Уровень загрузки пункта пропуска по численности поездов, %	Проектная пропускная способность по количеству физических лиц, человек/год	Проследовало физических лиц, человек/год	Уровень загрузки пункта пропуска по количеству физических лиц, %
Санкт-Петербург Финляндский	2019	2 920	2 900	99	1 065 800	554 512	52
Светогорск	2018	6 570	2 560	39		5 136	
	2019	6 570	2 704	41		5 493	

Источник: Данные Минтранса России

В 2019 г. наибольшее число поездов проследовало через ЖДПП «Бусловская» (5,8 тыс. поездов) и ЖДПП «Ивангород» (4,3 тыс. поездов), а наибольшее число физических лиц проследовало через ЖДПП «Санкт-Петербург Финляндский» (554,5 тыс. чел.) и ЖДПП «Ивангород» (123,6 тыс. чел.).

В 2019 г. ЖДПП «Санкт-Петербург Финляндский» по численности поездов был загружен на 99 %, ЖДПП «Бусловская» – на 67 %, ЖДПП «Ивангород» – на 45 %, ЖДПП «Светогорск» – на 41 %, ЖДПП «Выборг» – на 19 %.

Показатель уровня загрузки ЖДПП «Санкт-Петербург Финляндский» по количеству физических лиц в 2019 г. составил 52 %, ЖДПП «Ивангород» – 28 %.

Всего в 2019 г. через ЖДПП Ленинградской области было вывезено на экспорт 12 253,8 тыс. тонн грузов, а ввезено 164,1 тыс. тонн импортных грузов.

Наибольший удельный вес в суммарном объеме грузопотоков, проследовавших через железнодорожные пункты пропуска в экспортном сообщении, в 2019 г. занимали: удобрения – 7,3 млн тонн (59 %), лесоматериалы круглые – 3,0 млн тонн (24 %) и уголь – 1,6 млн тонн (13 %), а в импортном сообщении – нефтепродукты – 50,7 тыс. тонн (31 %), цветные металлы – 45,8 тыс. тонн (28 %) и уголь – 44,6 тыс. тонн (27 %).

В 2019 г.:

- через ЖДПП «Бусловская» было вывезено на экспорт 7,6 млн тонн, в том числе 2,2 млн тонн удобрений, 1,0 млн тонн круглых лесоматериалов и 1,0 млн тонн угля;
- через ЖДПП «Выборг» было вывезено на экспорт 1,0 млн тонн, в том числе 0,6 млн тонн угля и 0,4 млн тонн удобрений;
- через ЖДПП «Ивангород» было вывезено на экспорт 4,7 млн тонн удобрений;
- через ЖДПП «Светогорск» было вывезено на экспорт 2 млн тонн круглых лесоматериалов.

Основные проблемы развития железнодорожного транспорта и железнодорожной инфраструктуры

К основным факторам, сдерживающим развитие грузовых и пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте, относятся:

- 1) отсутствие высокоскоростной железной дороги на самом загруженном маршруте в Российской Федерации между Москвой и Санкт-Петербургом, где пассажиропоток превышает 10 млн пассажиров в год (с учетом перевозок на железнодорожном и воздушном видах транспорта);

2) низкая доля железнодорожного транспорта в общем объеме пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области (5,1 % в 2019 г.), что связано с недостаточно развитой маршрутной сетью движения поездов (в первую очередь, скоростных поездов «Ласточка»), низкой интенсивностью и значительными интервалами движения пригородных поездов, отсутствием единой тарифной политики на различных видах пассажирского транспорта;

3) железнодорожный транспорт не выполняет роль скоростного внеуличного пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге, на его долю приходится около 1 % от общего объема внутригородских перевозок населения;

4) нехватка современных транспортно-пересадочных узлов, обеспечивающих быструю, удобную и безопасную пересадку с железнодорожного на другие виды транспорта;

5) увеличение транзитных грузопотоков, следующих по территории Санкт-Петербурга на железнодорожном транспорте (их доля составляет около 75 % в общем объеме грузов Санкт-Петербургского железнодорожного узла), что в условиях ограниченной пропускной способности железнодорожных линий сдерживает рост грузовых перевозок, препятствует увеличению скорости и частоты движения электричек и пассажирских поездов, негативно влияет на здоровье населения и состояние окружающей среды; в связи с этим остро стоит вопрос о необходимости строительства Северо-Восточного и Юго-Западного железнодорожных обходов Санкт-Петербурга;

6) низкая доля железнодорожного транспорта в вывозе грузов из морских портов (2,2 млн тонн в 2019 г. или 12,8 % от общего объема вывозимых грузов из морских портов);

7) железнодорожный транспорт проигрывает конкуренцию автомобильному транспорту по перевозке грузов в контейнерах, следующих через морские порты (доля железнодорожного транспорта в перевозке экспортных грузов в контейнерах составляет 42 %, а импортных грузов – 3 %, остальные грузы в контейнерах перевозятся на автотранспорте);

8) проблемы организации эффективной работы железнодорожного транспорта со стивидорными компаниями в морских портах;

9) наличие однопутных и неэлектрифицированных участков железных дорог в Ленинградской области, что сдерживает рост перевозок и скорости движения поездов;

10) наличие многочисленных одноуровневых железнодорожных переездов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, что негативно влияет на безопасность и условия движения транспортных потоков;

11) отсутствие необходимого объема инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры.

2.4. Автомобильный транспорт

Автомобильный транспорт лидирует по объему перевозок грузов и пассажиров в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. К преимуществам автомобильного транспорта относятся широкая сфера его применения, высокая скорость и маневренность, возможность перевозок «от двери до двери» и «точно вовремя», гибкость тарифов и эффективность доставки грузов небольшими партиями.

Рост спроса на перевозки автомобильным транспортом привел к увеличению численности автотранспортных средств (таблица 2.4.1). Всего на территории

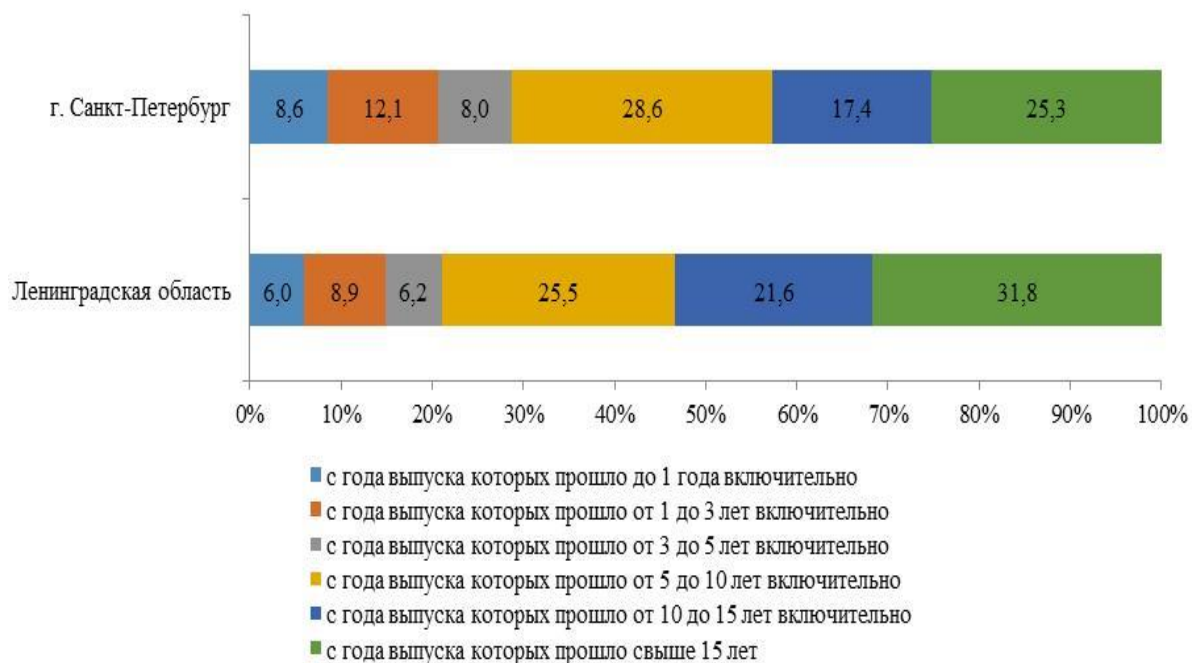
Санкт-Петербурга и Ленинградской области на 01.01.2021 г. зарегистрировано 3,1 млн автотранспортных средств (на 12,4 % больше, чем в 2015 г.), в том числе в городе – 2,2 млн ед., в области – 0,9 млн ед.

Таблица 2.4.1 – Динамика численности автотранспортных средств в Санкт-Петербурге и Ленинградской области за период 2015–2020 гг., ед.

Субъект РФ	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Всего в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, в том числе:	2 755 349	2 848 953	2 973 705	3 015 013	3 060 530	3 097 163
численность легковых автомобилей	2 183 572	2 268 874	2 307 983	2 333 107	2 366 301	2 394 921
численность грузовых автомобилей	294 441	294 452	306 245	309 996	313 363	314 212
численность автобусов	25 999	25 654	43 654	27 175	27 198	27 145
численность ТС прочих категорий	251 337	259 973	315 823	344 735	353 668	360 885
Санкт-Петербург, всего, в том числе:	2 028 699	2 064 422	2 150 580	2 184 343	2 212 650	2 246 048
численность легковых автомобилей	1 638 183	1 676 379	1 710 811	1 724 410	1 744 133	1 771 034
численность грузовых автомобилей	217 738	214 003	223 662	226 975	229 764	231 735
численность автобусов	20 221	19 659	29 798	20 948	21 061	20 951
численность ТС прочих категорий	152 557	154 381	186 309	212 010	217 692	222 328
Ленинградская область, всего, в том числе:	726 650	784 531	823 125	830 670	847 880	851 115
численность легковых автомобилей	545 389	592 495	597 172	608 697	622 168	623 887
численность грузовых автомобилей	76 703	80 449	82 583	83 021	83 599	82 477
численность автобусов	5 778	5 995	13 856	6 227	6 137	6 194
численность ТС прочих категорий	98 780	105 592	129 514	132 725	135 976	138 557

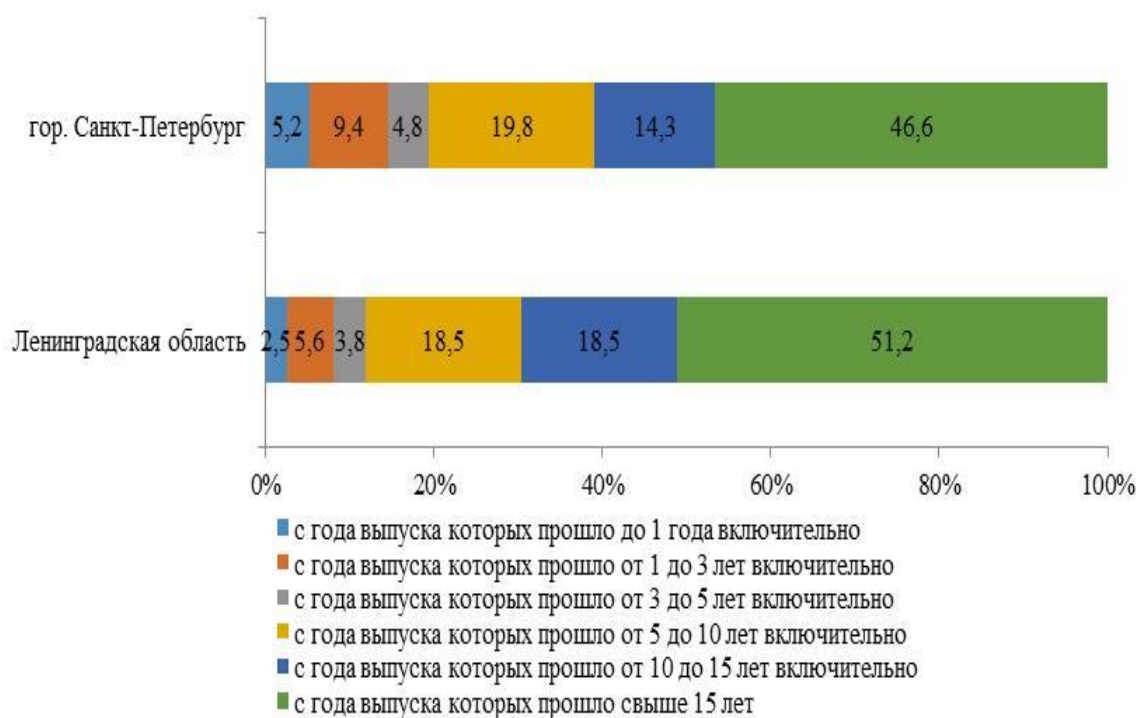
Источник: ГИБДД МВД РФ

Наиболее высокими темпами растет парк легковых автомобилей. За период 2015-2020 гг. численность легковых автомобилей в Санкт-Петербурге увеличилась на 8,1 % и достигла 1,8 млн ед., а в Ленинградской области – на 14,4 % и составила 0,6 млн ед. В 2020 г. уровень автомобилизации в Санкт-Петербурге и Ленинградской области находился на уровне 328 и 331 легковых АТС на 1000 жителей соответственно. В настоящее время на долю парка старше 10 лет приходится порядка половины от общего количества легковых автомобилей: 42,7 % – в Санкт-Петербурге и 53,4 % – в Ленинградской области (рисунок 2.4.1).



Источник: ГИБДД МВД РФ

Рисунок 2.4.1– Возрастная структура парка легковых автомобилей, зарегистрированных в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по состоянию на 01.01.2021 г.



Источник: ГИБДД МВД РФ

Рисунок 2.4.2 – Возрастная структура парка грузовых автомобилей, зарегистрированных в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по состоянию на 01.01.2021 г.

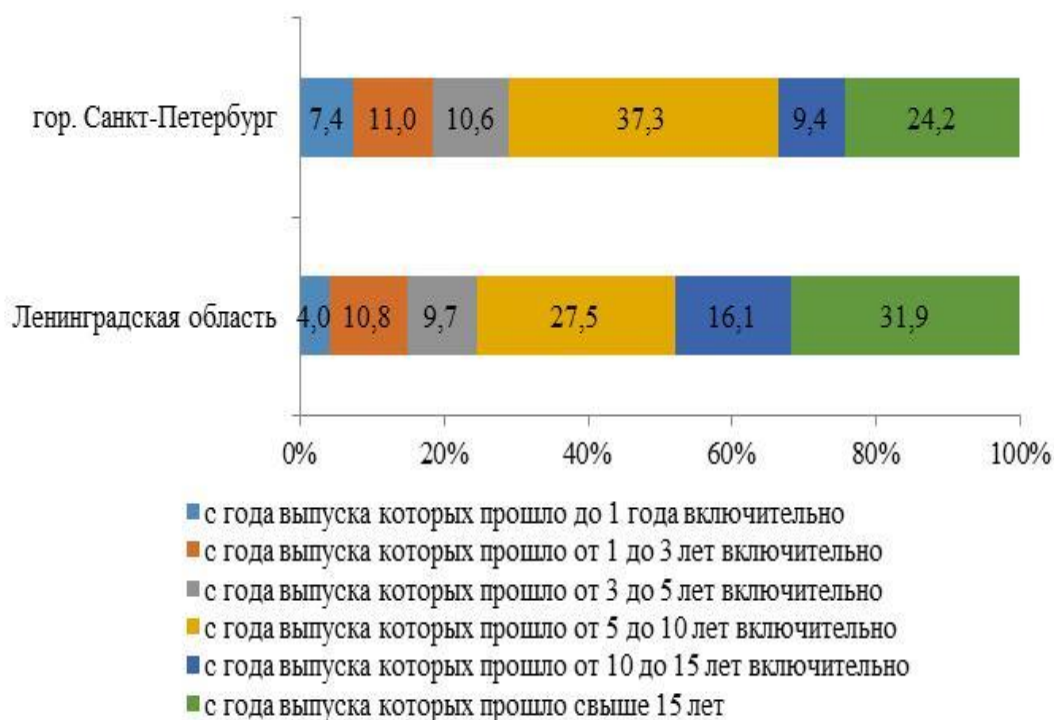


Рисунок 2.4.3 – Возрастная структура парка автобусов, зарегистрированных в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по состоянию на 01.01.2021 г.

Грузовые перевозки

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.

По данным Росстата за период 2016-2019 гг. объем грузовых перевозок на автомобильном транспорте (без субъектов малого предпринимательства):

- в Санкт-Петербурге снизился с 24,7 млн тонн до 23,3 млн тонн (на 5,7 %);
- в Ленинградской области увеличился с 22,1 млн тонн до 29,2 млн тонн (в 1,3 раза).

Падение объемов грузовых перевозок на автотранспорте в Санкт-Петербурге было во многом вызвано снижением объемов строительства жилья.

В 2020 году объем грузовых перевозок на автомобильном транспорте (без субъектов малого предпринимательства) в Санкт-Петербурге увеличился относительно 2019 года в 1,2 раза, в Ленинградской области снизился в 2,2 раза.

В таблице 2.4.2 представлена оценка объемов перевозок грузов автомобильным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области с учетом деятельности субъектов малого предпринимательства. Досчет объемов перевозок грузов субъектами малого предпринимательства производился на основании данных об отношении объемов перевозок грузов с учетом деятельности субъектов малого предпринимательства и без учета субъектов малого предпринимательства в целом по Российской Федерации.

С учетом субъектов малого предпринимательства за период 2016-2020 гг. объем грузовых перевозок на автомобильном транспорте:

- в Санкт-Петербурге увеличился с 69,3 млн тонн до 94,1 млн тонн (на 35,8 %);
- в Ленинградской области уменьшился с 62,0 млн тонн до 42,8 млн тонн (на 31,0%).

Таблица 2.4.2 – Динамика объема перевезенных грузов автомобильным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области за период 2016-2020 гг. *, млн тонн

Наименование	2016	2017	2018	2019	2020
Санкт-Петербург, всего, в том числе	69,3	54,1	72,3	77,3	94,1
- объем перевозок грузов без субъектов малого предпринимательства*	24,7	19,4	22,6	23,3	29,0
- объем перевозок грузов субъектами малого предпринимательства	44,6	34,7	49,7	54,0	65,1
Ленинградская область	62,0	82,2	96,6	96,7	42,8
- объем перевозок грузов без субъектов малого предпринимательства*	22,1	29,5	30,2	29,2	13,2
- объем перевозок грузов субъектами малого предпринимательства	39,9	52,7	66,4	67,5	29,6

Источник: * - данные Росстата

Значительные объемы грузовых автомобильных перевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области связаны со следующими факторами:

- по территории региона проходят грузонапряженные автодорожные маршруты, ряд из которых входит в состав международных транспортных коридоров, что обуславливает наличие значительного объема международных перевозок;

- автотранспорт обеспечивает жизнедеятельность населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области (доставка продовольственных и промышленных товаров, топлива, вывоз мусора и т.д.);

- автотранспорт осуществляет перевозки для предприятий всех отраслей экономики, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, свыше 90 % которых имеет только автодорожные подъезды;

- на автотранспорте доставляются грузы к морским и речным портам, железнодорожным станциям, международным автомобильным пунктам пропуска;

- на автотранспорте перевозятся грузы для торговых и складских объектов, обеспечивающих обработку и распределение товаров не только для Санкт-Петербурга и Ленинградской области, но и для других субъектов Российской Федерации;

- на автотранспорте осуществляется подвоз грузов к строительным площадкам, где ведется строительство жилья и объектов различного функционального назначения;

- увеличение объемов торговли через Интернет и расширение ассортимента продукции способствует более интенсивному использованию автотранспорта для доставки товаров потребителям.

Автомобильный транспорт играет важную роль в обслуживании морских портов, он используется для перевозки следующих видов грузов: грузы в контейнерах и грузы на паромках, накатные грузы, химические и минеральные удобрения, руда, зерно, лесные грузы, черные и цветные металлы, металлолом, тарно-штучные грузы, рефгрузы и др. В структуре грузов, доставленных автомобильным транспортом на территорию морских портов и вывезенных из них, преобладают грузы в контейнерах (9,4 млн тонн или 65 % от общего объема ввезенных на автотранспорте грузов и 12,2 млн тонн или 82 % от общего объема вывезенных из морских портов грузов).

В 2020 г. автомобильным транспортом было перевезено 14,1 млн тонн грузов для дальнейшего отправления морем через порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области (на 36,6 % больше, чем в 2016 г.) и вывезено с территории морских портов 13,7 млн тонн грузов (на 6,1 % больше, чем в 2016 г.) (таблица 2.4.3).

Таблица 2.4.3 – Динамика объемов грузов, доставленных в морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области и вывезенных из них на автомобильном транспорте за период 2016–2020 гг., тыс. тонн

Наименование грузов	Год	Прибытие груза (для отправления морем)				Отправление груза (прибывшего с моря)			
		Всего	экспорт	транзит	каботаж	Всего	импорт	транзит	каботаж
Порт Усть-Луга									
Всего грузов	2016	91 248,7	89 020,3	1 326,3	902,1	1 531,4	1 062,9	-	468,5
	2017	101 406,0	98 897,1	1 517,8	991,1	1 532,8	915,8	-	617,0
	2018	98 685,8	95 586,3	2 351,2	748,3	1 196,1	738,4	-	457,7
	2019	102 622,6	99 537,0	2 549,8	535,8	1 007,9	626,4	-	381,5
	2020	101 101,1	97 837,4	2 447,5	816,2	891,7	444,9	0,0	446,8
в том числе доставленных в порт и вывезенных из него на автомобильном транспорте	2016	382,5	330,2	-	52,3	550,2	498,6	-	51,6
	2017	356,9	288,3	-	68,6	433,8	374,5	-	59,3
	2018	405,2	354,0	-	51,2	411,5	363,9	-	47,6
	2019	330,8	282,7	-	48,1	257,4	218,1	-	39,3
	2020	330,8	282,7	0,0	48,1	257,4	218,1	0,0	39,3
Большой порт Санкт-Петербург									
Всего грузов	2016	34 770,4	32 327,2	0,0	2 443,2	14 011,0	13 904,9	102,9	3,2
	2017	38 516,8	36 181,9	70,8	2 264,1	15 158,3	15 158,3	0,0	0,0
	2018	45 354,4	44 023,4	9,4	1 321,6	15 741,4	15 738,8	0,0	2,6
	2019	45 825,5	44 581,7	0,0	1 243,8	16 018,3	16 001,3	0,0	17,0
	2020	45 544,1	43 917,9	0,6	1 625,6	15 034,3	15 031,9	0,0	2,4
в том числе доставленных в порт и вывезенных из него на автомобильном транспорте	2016	9 762,5	9 374,4		388,1	12 322,4	12 218,8	102,9	0,7
	2017	10 600,7	9 907,2	56,1	637,4	13 613,9	13 613,9		
	2018	13 141,0	12 353,7		787,3	14 168,2	14 168,2		
	2019	14 029,3	13 159,0		870,3	14 568,2	14 560,9		7,3
	2020	13 659,3	12 476,3	0,6	1 182,4	13 397,5	13 396,7	0,0	0,8
Порт Выборг									
Всего грузов	2016	1 288,0	1 280,1	7,9	-	93,6	93,6	-	-
	2017	1 467,0	1 466,8	-	0,2	81,9	81,9	-	-
	2018	1 844,9	1 844,9	-	-	87,1	87,1	-	-
	2019	1 137,7	1 137,7	-	-	78,6	78,6	-	-
	2020	619,3	619,3	0,0	0,0	57,8	57,8	0,0	0,0
в том числе доставленных в порт и вывезенных из него на автомобильном транспорте	2016	149,9	149,9	-	-			-	-
	2017	292,4	292,2	-	0,2	7,5	7,5	-	-
	2018	93,1	93,1	-	-	2,5	2,5	-	-
	2019	60,0	60,0	-	-	6,2	6,2	-	-
	2020	70,7	70,7	0,0	0,0	0,4	0,4	0,0	0,0
Итого порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области									
Всего грузов	2016	208 837,1	203 725,6	1 334,2	3 777,3	15 636,0	15 061,4	102,9	471,7
	2017	216 548,0	211 027,0	1 588,6	3 932,4	16 773,0	16 156,0	-	617,0
	2018	217 012,2	211 879,5	2 360,6	2 772,1	17 024,6	16 564,3	-	460,3
	2019	230 028,6	224 487,3	2 549,8	2 991,5	17 131,3	16 732,8	-	398,5
	2020	147 264,5	142 374,6	2 448,1	2 441,8	15 983,8	15 534,6	0,0	449,2
в том числе	2016	10 294,9	9 854,5	0,0	440,4	12 872,6	12 717,4	102,9	52,3

Наименование грузов	Год	Прибытие груза (для отправления морем)				Отправление груза (прибывшего с моря)			
		Всего	экспорт	транзит	каботаж	Всего	импорт	транзит	каботаж
доставленных в порт и вывезенных из него на автомобильном транспорте	2017	11 250,0	10 487,7	56,1	706,2	14 055,2	13 995,9	-	59,3
	2018	13 639,3	12 800,8	-	838,5	14 582,2	14 534,6	-	47,6
	2019	14 436,4	13 518,0	-	918,4	14 858,3	14 811,7	-	46,6
	2020	14 060,8	12 829,7	0,6	1 230,5	13 655,3	13 615,2	0,0	40,1

Источник: АО «Морцентр-ТЭК»

Наибольший объем перевозок грузов на автомобильном транспорте наблюдается в Большом порту Санкт-Петербург (27,1 млн тонн в 2020 г.).

За период 2016–2020 гг. в Большом порту Санкт-Петербург:

- увеличились объемы грузов, прибывшие в порт на автомобильном транспорте, с 9,8 до 13,7 млн тонн (на 39,9 %);

- возросли объемы грузов, вывезенные из морского порта на автомобильном транспорте, с 12,3 до 13,4 млн тонн (на 8,9 %).

Значительное количество грузовых автомобилей, которые перевозят грузы в Большой порт Санкт-Петербург и из него, создает существенную нагрузку на дорожную сеть города и ухудшает экологическую ситуацию из-за выбросов загрязняющих веществ.

Пассажирские перевозки

За период 2016–2020 гг. объемы пассажирских перевозок автобусами общего пользования возросли:

- в Санкт-Петербурге – с 545,8 млн чел. до 583,0 млн чел. (на 6,8 %);

- в Ленинградской области – с 65,1 млн чел. до 72,6 млн чел. (на 11,5 %) (таблица 2.4.4).

В 2020 г. в Санкт-Петербурге на автобусном транспорте было перевезено 399 млн пассажиров (на 31,6% меньше, чем в 2019 г.), а в Ленинградской области – 52,2 млн пассажиров (на 28,2% меньше, чем в 2019 г.). Падение объемов перевозок было связано с ограничением поездок населения в автобусах общего пользования из-за пандемии коронавируса.

Таблица 2.4.4 – Динамика объемов перевозки пассажиров автобусами общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, млн чел.

Наименование	2016	2017	2018	2019	2020
Санкт-Петербург	545,8	574,8	587,7	583,0	399,0
Ленинградская область	65,1	62,0	60,6	72,6	52,2

Объемы перевозок через автомобильные пункты пропуска

В 2019 году через многосторонние автомобильные пункты пропуска, расположенные на территории Ленинградской области:

- проехало 3,3 млн автотранспортных средств (на 2,3 % ниже, чем в 2018 г.), наибольшее количество автотранспортных средств проследовало через МАПП «Брусничное» (1021,8 тыс. ед.) и МАПП «Торфяновка» (970,0 тыс. ед.);

- проследовало 10,7 млн человек (на 4 % выше, чем в 2018 г.), наибольшее число физических лиц проследовало через МАПП «Ивангород» (3,6 млн чел.) и МАПП «Брусничное» (3,1 млн чел.);

- перевезено 7,1 млн тонн грузов (на 7,2 % больше, чем в 2018 г.), в том числе вывезено на экспорт 5,0 млн тонн и ввезено 2,1 млн тонн импортных грузов.

В таблице 2.4.5 представлены данные по проектной и фактической пропускной способности многосторонних автомобильных пунктов пропуска, расположенных на территории Ленинградской области, в 2018–2019 гг.

Таблица 2.4.5 – Проектная и фактическая пропускная способность многосторонних автомобильных пунктов пропуска, расположенных на территории Ленинградской области, в 2018–2019 гг.

Наименование пункта пропуска	Год	Проектная пропускная способность по численности автотранспортных средств, ед./год	Проследовало автотранспортных средств, ед./год	Уровень загрузки пункта пропуска по численности автотранспортных средств, %	Проектная пропускная способность по количеству физических лиц, человек/год	Проследовало физических лиц, человек/год	Уровень загрузки пункта пропуска по количеству физических лиц %
Брусничное	2018	876 000	1 021 771	117	2 190 000	2 719 574	124
	2019	876 000	1 031 981	118	2 190 000	3 062 042	140
Ивангород	2018	532 900	637 222	120	2 555 000	3 655 929	143
	2019	532 900	613 402	115	2 555 000	3 621 503	142
Светогорск	2018	1 062 150	739 107	70	1 825 000	1 543 047	85
	2019	1 257 425	709 803	56	1 825 000	1 596 962	88
Торфяновка	2018	1 277 500	1 005 457	79	1 916 250	2 403 572	125
	2019	1 277 500	970 013	76	1 916 250	2 455 333	128

Источник: Данные Минтранса России

В 2019 г. уровень загрузки многосторонних автомобильных пунктов пропуска составил:

- по численности автотранспортных средств: МАПП «Брусничное» – 118 %, МАПП «Ивангород» – 115 %, МАПП «Торфяновка» – 76 %, МАПП «Светогорск» – 56 %;

- по количеству физических лиц МАПП «Ивангород» - 142 %, МАПП «Брусничное» – 140 %, МАПП «Торфяновка» – 128 %, МАПП «Светогорск» – 88 %.

После открытия границ для поездок физических лиц между РФ, Финляндией и Эстонией и восстановления объемов движения на многосторонних автомобильных пунктах пропуска потребуется проведение их реконструкции для повышения пропускной способности.

Из общего объема международных грузовых перевозок на долю российских перевозчиков приходится 45-46 %, на долю зарубежных перевозчиков – 43-44 %, на долю перевозчиков третьих стран – 10-11 %.

Основные проблемы развития автомобильного транспорта

К основным проблемам развития автомобильного транспорта относятся:

- 1) высокий уровень износа парка автотранспортных средств;
- 2) отсутствие эффективной системы регулирования грузовых автомобильных перевозок;
- 3) низкий уровень обеспеченности физических лиц - владельцев грузовых автомобилей специализированными площадками для размещения автотранспортных средств и ремонтными базами, что приводит к возникновению ДТП, срывам сроков доставки и ухудшению качества транспортных услуг (в Санкт-Петербурге 104,7 тыс. грузовых АТС или 45,6 % от их общего количества находятся в собственности физических лиц, а в Ленинградской области - 57,1 тыс. ед. или 68,3 %);
- 4) высокая доля грузовых перевозок, выполняемых парком грузовладельцев, а не специализированными автотранспортными организациями (в Санкт-Петербурге – 50,8 %, в Ленинградской области – 43,8 %), что приводит к снижению уровня загрузки подвижного состава и уменьшению производительности грузового автотранспорта из-за роста порожних пробегов и значительной численности малотоннажных грузовиков в парке грузовладельцев;
- 5) нарушение весовых норм перевозчиками, что наносит существенный ущерб улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и автомобильным дорогам Ленинградской области;
- 6) низкое транспортно-эксплуатационное состояние ряда региональных и местных автомобильных дорог, исчерпание пропускной способности дорожных объектов, неэффективная организация дорожного движения приводит к снижению эффективности автомобильных перевозок и повышению их себестоимости;
- 7) высокая аварийность на автомобильном транспорте;
- 8) увеличение объемов выбросов загрязняющих веществ от автотранспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

Задержки и сбои в доставке материалов и вывозе готовой продукции отмечает большинство предприятий, расположенных в Санкт-Петербурге. Затормозившие 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 %). Ухудшение условий работы автотранспорта ведет к росту транспортной составляющей в конечной цене продукции, повышению цен для конечных потребителей и снижению конкурентоспособности предприятий.

Важной проблемой остается высокая аварийность на автомобильном транспорте. Всего за период 2016-2020 гг. на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области произошло 45,1 тыс. ДТП с пострадавшими, из которых 68,1 % пришлось на Санкт-Петербург, а 31,9 % – на Ленинградскую область (таблица 2.4.6).

За последние годы строительство, реконструкция и ремонты автомобильных дорог, а также введение более строгих правил дорожного движения позволили снизить уровень аварийности. За период 2016-2020 гг. количество ДТП в Санкт-Петербурге снизилось на 8,5 %, а социальный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения) уменьшился с 4,57 до 4,05. В Ленинградской области количество ДТП сократилось на 14,4 %, а социальный риск снизился с 27,7 до 21,43.

Таблица 2.4.6 – Динамика уровня аварийности в Санкт-Петербурге и Ленинградской области в 2016-2020 гг.

Наименование	2016	2017	2018	2019	2020
Санкт-Петербург					
Количество ДТП	6104	6311	6463	6634	5227
Количество погибших, чел.	239	263	232	227	219
Показатель социального риска	4,57	4,98	4,33	4,22	4,05
Количество раненых, чел.	7208	7501	7693	7882	6071
Ленинградская область					
Количество ДТП	2966	2774	2964	2898	2782
Количество погибших, чел.	493	429	438	386	396
Показатель социального риска	27,71	23,94	24,15	20,89	21,43
Количество раненых, чел.	3800	3661	3904	3896	3569

Источник: ГИБДД МВД РФ

За период 2016-2020 гг. объем выбросов в атмосферный воздух от автомобильного транспорта уменьшился (таблица 2.4.7):

- на территории Санкт-Петербурга - с 447,8 тыс. тонн до 131,0 тыс. тонн;
- на территории Ленинградской области - со 186,7 тыс. т до 44,7 тыс. т, что связано с увеличением численности автотранспортных средств.

На динамику показателя повлияло изменение методики учета выбросов загрязняющих веществ от автомобильного транспорта.

Таблица 2.4.7 – Динамика выбросов загрязняющих веществ от автотранспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области за период 2016-2020 гг., тыс. т

Наименование	Объем выбросов вредных (загрязняющих) веществ в атмосферный воздух от автомобильного транспорта				
	2016	2017	2018	2019	2020
Санкт-Петербург					
Всего, в том числе:	447,8	470,8	467,8	134,0	131,0
углерода оксид	361,1	379,8	377,2	106,7	104,2
азота диоксид	37,6	39,6	39,4	17,3	16,9
сажа	0,8	0,9	0,9	0,6	0,6
летучие органические соединения	43,5	45,5	45,3	5,8	5,6
ангидрид сернистый	2,1	2,3	2,2	1,2	1,2
метан	1,9	2,	2,	0,2	0,2
аммиак	0,8	0,8	0,8	2,3	2,3
Ленинградская область					
Всего, в том числе:	186,7	196,3	192,3	46,2	44,7
углерода оксид	143,9	151,4	148,2	35,4	34,2
азота диоксид	20,9	21,9	21,5	7,6	7,3
сажа	0,3	0,4	0,4	0,2	0,2
летучие органические соединения	19,3	20,1	19,8	1,7	1,6
ангидрид сернистый	1,1	1,1	1,1	0,4	0,4
метан	0,8	0,8	0,8	0,1	0,1
аммиак	0,5	0,5	0,5	0,8	0,8

Источник: ЕМИСС

Для снижения выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от автомобильного транспорта необходимо стимулировать его перевод на использование альтернативных видов топлива и энергии.

В настоящее время численность газомоторных автотранспортных средств (работающих на метане), зарегистрированных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, составляет 5,1 тыс. ед., что менее 0,2 % от общей численности парка.

Для стимулирования перевода автотранспорта на использование газомоторного топлива в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие энергетики» реализуются меры государственной поддержки по строительству газозаправочной инфраструктуры и переоборудованию автотранспортных средств. В настоящее время на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области функционирует 17 объектов газозаправочной инфраструктуры и 16 объектов, включая АГНКС и КриоАЗС, находятся на стадии строительства.

В Санкт-Петербурге и Ленинградской области зарегистрировано незначительное количество электромобилей. Так, общее число транспортных средств, оснащенных электродвигателем, зарегистрированных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в 2020 г. составило 245 ед. (в том числе 110 автомобилей, 125 троллейбусов с увеличенным автономным ходом, 10 электробусов), из которых большая часть – гибридные автомобили, также оснащенные двигателями внутреннего сгорания.

В настоящее время в Санкт-Петербурге имеется 63 зарядных станции: 40 из них эксплуатирует «Ленэнерго», 6 стоят в дилерских центрах производителей электромобилей, 17 – на площадках бизнес-центров, отелей и торгово-развлекательных комплексов. В ближайшие годы в Санкт-Петербурге планируется построить 23 новые зарядки для электромобилей, в том числе для электрокаршеринга.

2.5. Терминально-складская инфраструктура

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

В настоящее время Санкт-Петербург и Ленинградская область располагают вторым по площади складским хозяйством после Московского региона и занимают второе место в Российской Федерации по обеспеченности торговыми площадями (более 450 кв. м на 1000 жителей). Доля Санкт-Петербурга и Ленинградской области на рынке складской недвижимости Российской Федерации составила в 2020 г. 31 %, на Московский регион приходится 55 %, а на оставшиеся субъекты РФ – 14 %. Общий объем качественной складской недвижимости в России достиг 29 млн кв. м в 2020 г.

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

Наибольший объем грузов перевозится в направлении морских портов, где осуществляется их перевалка на морской транспорт. Для подготовки судовых партий экспортных грузов и для приема и обработки импортных грузов в морских портах или на подходах к ним 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.

В настоящее время Большой порт Санкт-Петербург занимает лидирующие позиции по перевалке контейнерных грузов среди морских портов РФ. В связи ограниченной площадью порта, который не имеет возможности территориального развития из-за размещения в границах плотной застройки города (за исключением аванпортов, расположенных в периферийных районах), 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.

В состав Санкт-Петербургского железнодорожного узла входят две сортировочные станции (Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский и Шушары) и три припортовые станции («Автово», «Новый Порт» и «Лужская»). На территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области имеется несколько крупных железнодорожных контейнерных терминалов (грузовой терминал станции Санкт-Петербург–Финляндский, терминал на станции Шушары, логистический парк «Янино» и др.), на которых обеспечивается погрузка-разгрузка, хранение, взвешивание, опечатаывание и техническое обслуживание контейнеров.

Кроме того, погрузка и выгрузка грузов, прибывающих в Санкт-Петербург железнодорожным транспортом, осуществляется на грузовых дворах станций Санкт-Петербург-Товарный-Московский (парк Навалочная), Санкт-Петербург-Финляндский, Шушары и Ораниенбаум. На перспективу основной прирост контейнерооборота прогнозируется в Большом порту Санкт-Петербург, включая ММПК «Бронка», входящего в его состав, и в морском порту Усть-Луга. Создание узловых грузовых ТЛЦ возле станции «Шушары», возле ММПК «Бронка» и возле морского порта Усть-Луга будет способствовать расширению объема сопутствующих услуг по обработке контейнеров, формированию качественных складских площадей и «закреплению» грузопотоков за портами Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

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 свыше 16 тыс. га. На территории большинства промышленных зон города имеются встроенные производственно-складские помещения, представляющие собой объекты класса «С» и «D» (бывшие производственные цеха). Для повышения эффективности использования городских территорий потребуется проведение обследований промышленных зон с целью определения существующих 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 в сфере оптовой и розничной торговли, объемы которой многократно возросли за последние годы.

Увеличение доли торговых сетей в структуре торговли привело к существенному росту спроса на услуги торгово-распределительных складов.

В 2020 г. суммарная арендопригодная площадь качественных складских комплексов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области достигла 3,7 млн кв. м, из которых 2,4 млн кв. м. класса «А» и 1,4 млн кв. м класса «В» (согласно данным Knight Frank Research). Последние годы объём предложения качественной складской недвижимости в Санкт-Петербурге и Ленинградской области увеличивается, при этом предложения складской недвижимости класса «А» стабильно превышает аналогичный показатель для класса «В». В настоящее время доля свободных помещений класса «А» в Санкт-Петербурге и Ленинградской области составляет 1,7 %, класса «В» - 4,1 %.

Суммарный объём ввода складских площадей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области за 2020 год достиг рекордного за последние десять лет показателя – 341 тыс. кв. м, что в 2,6 раза превышает показатель 2019 года.

Основную долю ввода (57 %) составили объекты, реализованные по схеме built-to-suit (строительство под заказ). Ключевыми клиентами, как и прежде, остаются торговые сети и логистические компании. Крупнейший введенный объект — распределительный центр торговой сети «Лента» на 69 тыс. кв. м в индустриальном парке «М 10» на территории Госненского района Ленинградской области.

Три объекта были построены девелопером PNK Group: один – для сети «ВкусВилл» (54 тыс. кв. м) в индустриальном парке «PNK Парк Шушары-3», еще два – в парке «PNK Парк Софийская КАД» – корпус для собственных нужд логистической компании Maersk (24 тыс. кв. м) и компании «Марвел-Логистика» (62 тыс. кв. м) для последующей сдачи в аренду клиентам компании. Крупнейшим среди спекулятивных объектов, пополнивших рынок, стал новый корпус в составе логопарка «Осиновая Роща» (57 тыс. кв. м).

В 2020 году интерес к качественным складским объектам проявляли логистические, торговые и дистрибьюторские компании. Так, PNK Group построит объекты для компании СДЭК (17 тыс. кв. м) в «PNK Парк Софийская КАД» и ритейлера Fix Price (35,5 тыс. кв. м) в «PNK Парк Шушары-3».

Компания «Эксклюзив», работающая на рынке ответственного хранения, арендовала склад в строящемся индустриальном парке «Русич Шушары» (37 тыс. кв. м), а онлайн-ритейлер Ozon на этапе строительства арендовал площади в комплексе «Марвел-Логистика» (29 тыс. кв. м) с возможностью расширения.

В Ленинградской области приступили к проектированию строительства универсального перегрузочного транспортно-логистического комплекса «Юго-Западный» класса В+ (площадь комплекса составит более 64 тыс. кв. м).

Несмотря на прирост складских площадей, среднерыночный уровень вакантности практически не изменился. По состоянию на конец 2020 года, доля свободных площадей составила порядка 2,2 % от объема рынка (около 75 тыс. кв. м).

Дефицит качественного предложения позволяет собственникам увеличивать арендные ставки. Всего за 2020 год арендные ставки в классе А выросли на 3,2 % до 4 500 руб./м²/год, в классе В — на 4,5 %, составив 3 700 руб./м²/год. В некоторых комплексах девелоперы анонсировали повышение ставок на последние вакантные площади на 3–6 % с начала 2021 года.

При этом новые спекулятивные объекты к моменту ввода в эксплуатацию практически полностью заполнены: в последние годы в Санкт-Петербурге и Ленинградской области наблюдается дефицит складов, несмотря на почти двукратный прирост предложения складских площадей.

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 являются торговые и дистрибутивные компании, а также логистические операторы.

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 (Колпинский район Санкт-Петербурга, Всеволожский район Ленинградской области) – 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, а также в Парголово и Буграх.

К наиболее крупным складским комплексам, расположенным на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, относятся: Осиновая роща (240 тыс. кв. м), МЛП «Уткина Заводь» (209 тыс. кв. м), Логопарк «Шушары» (148 тыс. кв. м), Логопарк «Троицкий» (120 тыс. кв. м), Nordway (107 тыс. кв. м), РНК «Софийская» (100 тыс. кв. м), Технопарк Ильич (100 тыс. кв. м), RAUM Бугры (92 тыс. кв. м) и др.

Основная часть складов находится сегодня южнее Санкт-Петербурга, что объясняется удобством транспортировки грузов по направлению к Московскому региону и другим субъектам РФ, входящим в состав Центрального федерального округа.

В 2020 г. в условиях пандемии коронавируса и стремительного роста e-commerce резко увеличился спрос на складские помещения, обслуживающие Интернет-торговлю и экспресс-доставку.

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 Санкт-Петербурга и повышения эффективности складской деятельности и автомобильных перевозок.

Основные проблемы в сфере развития терминально-складской инфраструктуры

К основным проблемам, связанным с развитием терминально-складской инфраструктуры, относятся:

1. Несоответствие существующей складской инфраструктуры спросу на ее услуги. Несмотря на постоянно растущие объемы строительства, предложение складских площадей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области отстает от спроса на качественные складские объекты, уровень вакантности которых в 2020 году достиг рекордного минимума за последние пять лет - 2,2 %. Значительная часть складских объектов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области представлена помещениями класса «В» и «С», которые не соответствуют структуре спроса на рынке складской недвижимости. В результате многие компании сталкиваются с нехваткой современных складских площадей для организации своей деятельности.

2. Отмечается неоптимальное размещение существующих складских объектов на территории Санкт-Петербурга. Складские мощности распределены по городу без какого-либо плана, поскольку в основном создавались в результате перевода производственных объектов в складские помещения. Производственно-складские зоны, занимающие около 9 % площади Санкт-Петербурга, остаются наиболее неэффективно используемыми и опасными в экологическом отношении территориями города. Средняя этажность промышленно-складской застройки составляет 1 - 2 этажа, плотность ее в два-три раза ниже нормативной. Больше половины складских помещений размещены в одноэтажных зданиях.

3. В связи с тем, что большая часть складских и торговых объектов сконцентрирована на территории, ограниченной КАД, возникают серьезные транспортные проблемы. В настоящее время около 60 % всех поездок грузовых автомобилей по улично-дорожной сети Санкт-Петербурга связано с обслуживанием складских и торговых объектов. Складские и торговые объекты Санкт-Петербурга в сутки обслуживает около 70 тыс. грузовых автомобилей. Это делает складские и торговые зоны основными объектами притяжения грузовых автомобилей. Высокая интенсивность движения грузовых автомобилей ведет к исчерпанию пропускной способности улично-дорожной сети и возникновению заторов.

4. Площадь складских объектов существенно влияет на количество и грузоподъемность автомобилей, которые их обслуживают. Наибольшая интенсивность движения грузовых автомобилей наблюдается у складов небольшой площади (1000 – 3000 кв. м). Это связано с тем, что эти склады используются в основном для обслуживания розничной торговли и экспресс-доставки, которые требуют ежедневных и частых отгрузок автомобилями малой грузоподъемности.

5. На территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области имеется недостаточное количество складских комплексов с возможностью железнодорожной погрузки.

2.6. Воздушный транспорт и аэропортовая инфраструктура

Инфраструктура воздушного транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области включает:

- международный аэропорт федерального значения «Пулково»;

- 7 аэродромов государственной авиации – «Левашово», «Горская», «Громово», «Прибылово», «Пушкин», «Сиверский» и «Сиворицы»;
- 117 посадочных площадок: в Санкт-Петербурге – 50, в Ленинградской области – 67, в том числе 24 – для самолетов, 16 посадочных площадок находится на территории медицинских учреждений.

На 01.01.2021 в Санкт-Петербурге и Ленинградской области было зарегистрировано:

- 7 эксплуатантов воздушных судов, выполняющих коммерческие рейсы;
- 17 эксплуатантов воздушных судов, выполняющих авиационные работы;
- 8 эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения.

Аэропорт «Пулково»

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. Две взлетно-посадочных полосы аэропортового комплекса «Пулково» способны принимать все современные типы воздушных судов.

Наличие современного аэропорта позволяет не только обеспечивать пассажирские и грузовые авиаперевозки, но и способствует привлечению инвестиций, развитию туризма и появлению новых предприятий 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 Ленинградской области, так как транспортная доступность является одним из основных факторов при выборе места расположения ведущих международных компаний.

Воздушное сообщение принципиально важно для развития туристического бизнеса, так как для посещения Санкт-Петербурга и Ленинградской области иностранные граждане выбирают преимущественно воздушный транспорт.

Основные характеристики аэропорта «Пулково» представлены в таблице 2.6.1.

За период 2016-2019 гг.:

- пассажирооборот аэропорта «Пулково» увеличился с 13,3 млн чел. до 19,6 млн чел. (на 47,4 %), в том числе во внутреннем сообщении - с 8,3 млн чел. до 12,1 млн чел. (на 46,6 %) и в международном сообщении - с 5,0 млн чел. до 7,5 млн чел. (на 49,2 %);
- объем перевозок грузов и почты возрос с 29,3 тыс. тонн до 33,9 тыс. тонн (на 15,7 %), в том числе во внутреннем сообщении - с 15,5 тыс. тонн до 18,1 тыс. тонн (на 17,1 %) и в международном сообщении - с 13,7 тыс. тонн до 15,7 тыс. тонн (на 14,2 %).

В 2020 г. из-за пандемии коронавируса пассажирооборот аэропорта «Пулково» снизился до 10,9 млн чел. (в 1,8 раза) по сравнению с 2019 г., а объем перевозок грузов и почты – до 21,9 тыс. тонн (в 1,5 раза) (таблица 2.6.2).

В 2020 году самым популярными направлениями полетов из Санкт-Петербурга стали: Москва (объем перевозок на маршруте составил 2,8 млн чел.), Сочи (626,1 тыс. чел.), Симферополь (590 тыс. чел.), Калининград (522,6 тыс. чел.) и Екатеринбург (368,7 тыс. чел.), а среди зарубежных направлений - Стамбул (90,7 тыс. чел.), Минск (64,9 тыс. чел.), Дубай (58,9 тыс. чел.).

Таблица 2.6.1 – Основные характеристики аэропорта «Пулково»

Наименование показателя	Значение показателя
Общая площадь аэровокзального комплекса, тыс. кв. метров	166
Пропускная способность аэровокзального комплекса, млн пассажиров в год	23
- международные перевозки	9,2
- внутренние перевозки	13,8
Размеры ВПП (протяженность и ширина), м	
- ВПП - 1	3780x60
- ВПП - 2	3397x60
Общая площадь мест стоянки воздушных судов, тыс. кв. метров	953
Единовременная вместимость перрона аэродрома, ед. воздушных судов	110

Источник: данные ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы»

Таблица 2.6.2 – Динамика пассажирооборота и объема перевозок грузов и почты аэропорта «Пулково» за период 2016-2020 гг.

Вид перевозки	2016	2017	2018	2019	2020
Количество пассажиров (отправление и прибытие), всего, чел.	13 265 037	16 125 520	18 122 286	19 581 262	10 944 421
в том числе:					
- во внутреннем сообщении	8 259 392	9 953 685	11 028 468	12 110 964	9 487 595
- в международном сообщении	5 005 645	6 171 835	7 093 818	7 470 298	1 456 826
Объем перевезенных грузов (отправка и доставка, без почтовых грузов) всего, тонн	25 381	28 751	27 495	27 411	17 209
в том числе:					
- во внутреннем сообщении	12 830	13 727	13 565	13 025	11 863
- в международном сообщении	12 551	15 024	13 930	14 386	5 346
Объем перевозки почтовых грузов (отправка и доставка), всего, тонн	3 904	5 855	6 912	6 477	4 693
в том числе:					
- во внутреннем сообщении	2 713	4 500	5 514	5 174	4 444
- в международном сообщении	1 191	1 355	1 398	1 303	249

Источник: данные ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы»

В 2020 г. полеты в аэропорт «Пулково» выполняли более 50 авиакомпаний (таблица 2.6.3). Лидерами по объему авиаперевозок в «Пулково» являются: среди российских авиакомпаний - «Россия», «Победа», «Аэрофлот», S7 Airlines и «Уральские авиалинии», среди зарубежных авиакомпаний Lufthansa, «Белавиа», Uzbekistan Airways, Finnair и Turkish Airlines.

Таблица 2.6.3 – Динамика взлетно-посадочных операций, количества авиакомпаний, обслуживающих регулярные рейсы, и направлений регулярных полетов из аэропорта «Пулково» за период 2016-2020 гг.

Вид перевозки	2016	2017	2018	2019	2020
Количество взлетно-посадочных операций, ед.	133 062	152 280	165 418	168 570	105 044
Количество авиакомпаний, обслуживающих регулярные рейсы, ед.	70	72	75	73	51
Количество направлений регулярных полетов, ед.	146	155	162	163	129

Источник: данные ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы»

С января 2020 года в тестовом режиме в аэропорту «Пулково» сроком на 5 лет введен режим 7-й степени свободы воздуха. Министерство транспорта РФ утвердило список из 30 европейских стран, из которых зарубежные авиакомпании могут выполнять полеты в аэропорт «Пулково» по седьмой степени свободы воздушного пространства. Этот режим позволяет авиакомпаниям совершать полеты между двумя иностранными государствами без посадки в стране своей регистрации. Благодаря действию седьмой степени свободы воздуха аэропорт «Пулково» сможет увеличить пассажиропоток и привлечь новые низкобюджетные авиакомпании. В перечень 30 стран, из которых зарубежные авиакомпании могут выполнять полеты в аэропорт «Пулково», включены Бельгия, Дания, Ирландия, Исландия, Латвия, Литва, Люксембург, Македония, Мальта, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Финляндия, Швейцария, Швеция, Эстония. В перспективе этот перечень может быть расширен. По итогам предварительных переговоров европейские авиакомпании Wizz Air, EasyJet, Volotea, Air Baltic, Fly One и другие выразили заинтересованность в выполнении рейсов по седьмой степени свободы воздушного пространства из 22 стран в Санкт-Петербург с последующим увеличением перечня государств. На 95 % они совпадают со списком государств, жители которых могут посещать Санкт-Петербург по электронной визе. Введение режима снятия ограничений по седьмой степени свободы воздуха в совокупности с упрощением визового режима будет стимулировать рост авиаперевозок, улучшение транспортной доступности Санкт-Петербурга и Ленинградской области, повышение их инвестиционной и туристической привлекательности.

В настоящее время аэропорт «Пулково» не в полной мере использует потенциал спроса на перевозки грузов и почты, по показателю объемов перевозок грузов и почты его опережают некоторые аэропорты России, обслуживающие менее развитые в экономическом отношении субъекты РФ. Одним из необходимых условий развития перевозок грузов и почты через аэропорт «Пулково» является привлечение профильных грузовых авиаперевозчиков для базирования в аэропорту «Пулково».

Пассажирские перевозки к аэропорту «Пулково» и в обратном направлении обеспечиваются автобусным и таксомоторным видами транспорта, а также личными автомобилями. В среднем продолжительность поездки из центра Санкт-Петербурга до аэропорта составляет в дневное время около 60 минут (зависит от выбранных видов транспорта и маршрутов движения). От станции метро «Московская» до аэропорта «Пулково» и в обратном направлении работает маршрут автобусов-экспрессов, которые следуют без остановок, что позволяет снизить затраты времени на поездку. Однако в целом можно констатировать, что аэропорт «Пулково» имеет низкую транспортную доступность. Он не связан прямым беспересадочным сообщением с железнодорожными

и автобусными вокзалами города, а также пассажирскими терминалами морского и речного транспорта. Пассажиры с багажом, пользующиеся общественным транспортом, вынуждены пересаживаться с одного вида транспорта на другой при поездках в аэропорт. Использование наземных видов транспорта не позволяет точно спрогнозировать время поездки в аэропорт из-за заторов на дорогах.

Подъездные автодороги к терминалам аэропорта имеют низкую пропускную способность, поэтому при подъезде к аэропорту часто возникают заторы. Оператор аэропорта расширил проезжую часть на выезде из зоны прибытия с трех до шести полос и установил на участке дополнительные автоматические шлагбаумы, оборудованные системой бесконтактной оплаты проезда, однако это не позволило существенно улучшить транспортные условия на подъезде к аэропорту и при выезде из него.

Все перечисленные факторы снижают комфортность поездок в аэропорт, увеличивают их стоимость и затраты времени пассажиров.

Решение этих проблем возможно обеспечить за счет строительства линии метрополитена до аэропорта «Пулково» с дальнейшим продлением ее до Конгрессно-выставочного центра «Экспофорум».

Другие объекты воздушного транспорта

В соответствии с поручением Президента Российской Федерации по вопросам модернизации аэродрома «Левашово» от 14.08.2019 предусмотрена реконструкция аэродрома, обеспечивающая его соответствие требованиям к аэродромам гражданской авиации II категории. В аэропорту «Левашово» планируется строительство пассажирского терминала и создание инфраструктуры для базирования гражданской авиации. Срок реализации инвестиционного проекта «Аэропортовый комплекс на аэродроме «Левашово» ООО Авиапредприятия «Газпром авиа» – 2024 год. Предполагается, что аэропорт «Левашово» будет обслуживать чартерные рейсы и бизнес-авиацию. Транспортная доступность аэродрома будет обеспечена за счет строительства подъездной автодороги до аэропорта, которая будет иметь выход на КАД.

Аэродром «Сиверский» расположен в Ленинградской области в 65 км от центра Санкт-Петербурга в п. Сиверский. Аэродром имеет две взлетно-посадочных полосы 2506×44 м, 2000×32 м, которые способны принимать самолёты Ил-76, Ан-72, Ан-30, Ан-26, Ан-12 и все более лёгкие воздушные суда, а также вертолёты всех типов. Проект по созданию на базе аэродрома «Сиверский» аэропорта гражданской авиации включен в Стратегию социально-экономического развития Ленинградской области до 2030 года, утвержденную областным законом от 8 августа 2016 года № 76-оз. В аэропорту «Сиверский» планируется развивать региональные и местные пассажирские и грузовые перевозки, предоставлять услуги для частной авиации (авиация общего назначения), деловой авиации, легкой (малой) авиации, организовать сервисный центр по техническому обслуживанию воздушных судов.

Ежегодно в Санкт-Петербурге увеличивается число полетов специальных служб (для оказания медицинской помощи, эвакуации пострадавших и т.д.), а также полетов авиации общего назначения. Полеты выполняются на заданной высоте по установленным маршрутам в целях обеспечения максимального уровня безопасности. Большая часть маршрутов над городом проходит над водной поверхностью, а также над КАД. Учитывая возрастающую потребность в использовании воздушного пространства, возникает необходимость увеличения численности посадочных площадок для санитарной авиации и

авиации специальных служб, частной авиации (авиации общего назначения), деловой авиации.

Основные проблемы развития воздушного транспорта и аэропортовой инфраструктуры

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

1) отсутствие в аэропорту «Пулково» самостоятельных базовых авиакомпаний, которые могли бы реализовать синхронизированную с аэропортом стратегию развития авиационного хаба;

2) 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);

3) низкая активность аэропорта по привлечению трансферных пассажиров за счет организации удобной стыковки внутренних и международных рейсов;

4) недостаточно развита сеть региональных и местных воздушных линий, которая способна генерировать пассажиропотоки за счет формирования удобных стыковочных рейсов на маршрутах;

5) низкие объемы обработки почты и грузов, отсутствие эффективных мер по привлечению к сотрудничеству профильных грузовых авиаперевозчиков и компаний, занимающихся интернет-торговлей и экспресс-доставкой;

6) низкая транспортная доступность аэропорта, отсутствие скоростных линий внеуличного рельсового пассажирского транспорта, обеспечивающих связи между аэропортом и центром города, а также с другими пассажирскими терминалами внешнего транспорта (железнодорожными и автобусными вокзалами, пассажирскими терминалами морского и речного транспорта), исчерпание пропускной способности автодорожных подъездов к аэропорту.

2.7. Пассажирский транспорт общего пользования и транспортно-пересадочные узлы

Пассажирский транспорт общего пользования в Санкт-Петербурге

Городской пассажирский транспорт общего пользования в Санкт-Петербурге включает метрополитен, автобусный, трамвайный и троллейбусный виды транспорта, внутренний водный транспорт и железнодорожный транспорт, который выполняет внутригородские перевозки населения.

Основной объем перевозок пассажиров в Санкт-Петербурге осуществляет метрополитен, который обеспечивает магистральные внутригородские перевозки населения по направлениям, характеризующимся наиболее мощными пассажиропотоками между периферийными районами и центром города. Метрополитен по сравнению с другими видами транспорта обладает наибольшими провозными возможностями, имеет самые высокие показатели скорости сообщения, регулярности и частоты движения.

Для обслуживания агломерационных связей используется железная дорога и автобусный транспорт. Трамвайный, троллейбусный и автобусный виды транспорта обеспечивают межрайонные и внутрирайонные связи, обслуживают районы города, которые не имеют станций метрополитена, а также осуществляют подвозку пассажиров к станциям метрополитена и железной дороги. Функционирование речного транспорта в городе обеспечивает потребности в поездках пассажиров преимущественно с туристско-экскурсионными целями.

В 2019 г. объем перевозок пассажиров всеми видами транспорта общего пользования в Санкт-Петербурге составил 1767,9 млн чел. (таблица 2.7.1). Метрополитен обеспечивал 43 % от общего объема перевозок пассажиров, автобусы на социальных маршрутах - 26 %, автобусы на коммерческих маршрутах – 12 %, трамвайный транспорт – 9 %, троллейбусный транспорт – 9 %, железнодорожный транспорт – 1 %, внутренний водный транспорт 0,002 %.

В 2020 г. из-за пандемии коронавируса и перевода сотрудников многих предприятий на удаленный режим работы объем перевозок всеми видами транспорта общего пользования в Санкт-Петербурге снизился на 33 %.

Таблица 2.7.1– Динамика объемов перевозок на городском пассажирском транспорте общего пользования в Санкт-Петербурге за период 2015-2020 гг., млн чел.

Вид пассажирского транспорта	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Объем городских перевозок пассажиров, всего, в том числе:	1768,3	1721,8	1689,5	1776,9	1767,9	1189,8
Метрополитен	741,8	740,4	726,5	743,2	762,3	495,3
Трамвай	178,6	182,2	169,7	167,6	183,4	125,7
Троллейбус	141,3	143,4	142,2	147,6	151,0	103,6
Автобус, всего, в том числе:	719	641,8	634,3	661,5	662,2	452,5
<i>социальный автобус</i>	451,0	155,4	454,4	458,4	454,1	310,3
<i>коммерческий автобус</i>	268	186,4	179,9	203,1	208,1	142,2
Внутренний водный транспорт	1,56	1,5	2,3	3,0	2,6	1,2
Железнодорожный транспорт внутригородском сообщении	17,7	17,2	16,9	17,3	17,7	11,5

Источник: Данные Комитета по транспорту Санкт-Петербурга

За период 2015-2019 гг. инвентарный парк городского пассажирского транспорта увеличился на 8 % (таблица 2.7.2), в том числе численность вагонов метрополитена возросла на 14 %, автобусов - на 8 %, троллейбусов - на 6 %, количество вагонов трамвая уменьшилось на 2 %. В 2020 г. количество приобретаемого подвижного состава ГПТ выросло на 24% за счет закупки новых автобусов (140 ед.) и троллейбусов (142 ед.).

Транспортная сеть метрополитена образована пятью диаметральными линиями, имеющих общую протяженность 124,8 км. Метрополитен Санкт-Петербурга имеет 72 станции, 15 из которых образуют 7 крупных транспортно-пересадочных узлов, объединяющих городской пассажирский транспорт с вокзалами и станциями внешнего и пригородного пассажирского транспорта.

Зона пешеходной доступности станций метрополитена (1 км) покрывает порядка 42 % территории плотной застройки Санкт-Петербурга (рисунок 2.7.1).

За последние 15 лет в Санкт-Петербурге было введено в эксплуатацию 14 станций и 16 км сети метрополитена.

Станции метрополитена расположены в 14 районах Санкт-Петербурга, а одна станция метро «Девяткино» размещается в Ленинградской области. Учитывая, что в отдельных районах города (Красносельском, Курортном, Колпинском, Кронштадском, Петродворцовом) отсутствуют станции метрополитена, значительно увеличивается нагрузка на прилегающие к этим районам станции метро. Наибольшее число станций метрополитена расположено в Центральном (11 ед.), Адмиралтейском (9 ед) и Невском (7 ед.) районах.

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 (рисунок 2.7.2).

Таблица 2.7.2 – Инвентарный парк подвижного состава общественного транспорта, ед.

Показатели	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Количество подвижного состава ГПТ, всего, в том числе:	5784	5926	6054	6233	6250	6378
вагоны метро	1680	1711	1805	1903	1914	1935
автобусов	2674	2793	2780	2878	2880	2938
трамваев	790	787	771	770	776	772
троллейбусов	640	635	698	682	680	733
Количество приобретенного подвижного состава ГПТ, всего, в том числе:	257	274	286	240	141	420
вагонов метро	36	72	144	142	84	56
автобусов (социальные маршруты)	186	183	22	60	10	156
трамваев	15	10	29	8	21	0
троллейбусов	20	9	91	30	26	108
Количество самортизированного подвижного состава ГПТ, всего, в том числе:	2175	2423	2333	2345	2415	2396
вагонов метро	792	825	794	778	823	1097
автобусов (социальные маршруты)	564	766	742	705	744	813
трамваев	462	435	422	510	507	460
троллейбусов	357	397	375	352	341	341
Количество низкопольного подвижного состава, оборудованного выдвижными аппаратами, всего, в том числе:	2929	3205	3321	3410	н. д.	3813
автобусов (социальные маршруты)	2314	2552	2618	2669	н. д.	2838
трамваев	202	233	193	203	н. д.	314
троллейбусов	413	420	510	538	н. д.	661

Источник: Данные Комитета по транспорту Санкт-Петербурга

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 метрополитена и железной дороги - «Девяткино», «Купчино», «Рыбацкое», «Парнас» и др.

В настоящее время парк подвижного состава метрополитена изношен на 57,5 %. За период 2016 – 2020 гг. было приобретено 498 вагонов метрополитена, при этом амортизировано – 4317 вагонов. В связи с этим к числу приоритетных задач относится приобретение вагонов метрополитена нового поколения.

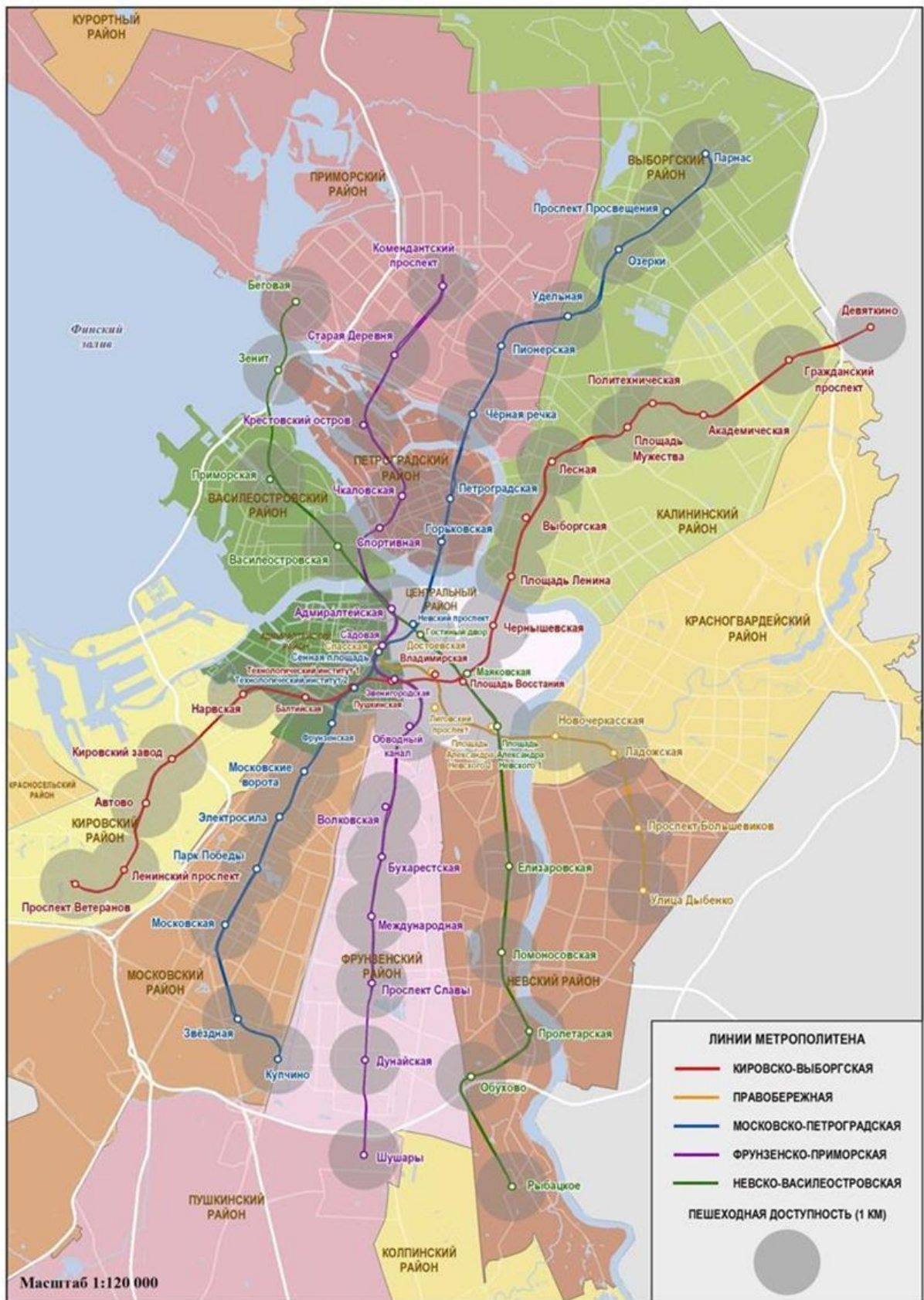


Рисунок 2.7.1 – Существующая схема метрополитена Санкт-Петербурга и зоны пешеходной доступности до станций метрополитена



Рисунок 2.7.2 – Пассажирооборот станций метрополитена, чел. / месяц

Наземный городской пассажирский транспорт Санкт-Петербурга включает сети трамвайных, троллейбусных и автобусных маршрутов. Суммарная протяженность всех маршрутов в городе составляет около 10 тыс. км: 56 % – относится к социальной маршрутной сети, на которой предоставляется право льготного проезда пассажирам, 44 % – к коммерческой маршрутной сети, сформированной в основном дублирующими маршрутами (таблица 2.7.3).

Таблица 2.7.3 – Характеристика сети наземного пассажирского транспорта Санкт-Петербурга

Наименование показателя	2015	2016	2017	2018	2019
Количество социальных маршрутов, ед.	478	478	477	474	468
Количество коммерческих маршрутов, ед.	302	290	286	269	266
Протяженность социальной маршрутной сети, всего, км, в том числе:	5469,0	5533,9	5622,5	5630,4	5641,7
- автобусов	4473,5	4534,9	4618,4	4610,7	4638,2
- трамваев	484,5	488,0	476,3	486,2	460
- троллейбусов	511	511,1	527,8	533,6	543,6
Протяженность коммерческой маршрутной сети, км	4568	4399,16	4436,2	4263,15	4262,98
Плотность маршрутной сети, км/км ²	7,1	7,0	7,1	7,0	7,0

Источник: Комитет по транспорту Санкт-Петербурга

За период 2015–2020 гг. протяженность маршрутной сети наземных видов пассажирского транспорта изменилась незначительно: протяженность сети троллейбусных маршрутов увеличилась на 6 %, социальных автобусных маршрутов возросла на 4 %, коммерческих автобусных маршрутов уменьшилась на 7 %, трамвайных маршрутов сократилась на 5 %.

Сеть городского электрического наземного пассажирского транспорта включает 87 маршрутов: 41 трамвайных маршрута и 46 троллейбусных маршрутов.

Протяженность трамвайной сети Санкт-Петербурга составляет 460 км. На рисунке 2.7.3 показана транспортная сеть трамвая в Санкт-Петербурге и зона пешеходной доступности трамвайных остановок (500 м), которая охватывает около 20 % территории города.

Трамвайная сеть проходит во всех районах города в границах плотной застройки, наиболее протяженные участки расположены в Выборгском, Невском, Калининском и Красногвардейском районах. Около 43 % протяженности трамвайной сети расположено на выделенном полотне, что позволяет развивать высокие скорости сообщения на маршрутах.

В настоящее время около 30 % от общей протяженности трамвайной сети требуется реконструкция. Из 784 трамваев изношено 65 %. В период 2016 - 2020 гг. трамвайные парк пополнились 83 трамвайными вагонами, при этом амортизировано - 2344 вагонов. Парк трамвайных вагонов нуждается в интенсивном обновлении за счет закупки современного подвижного состава.

В 2015 г. Правительство Санкт-Петербурга и ООО «Транспортная Концессионная Компания» заключили договор государственно-частного партнерства, предусматривающий реализацию проекта строительства линии скоростного трамвая под управлением частной компании. Проектом было предусмотрено строительство около 20 км трамвайных путей и контактной сети, закупка низкопольных трамваев «Чижики», сооружение депо и остановок с информационным табло, обеспечение приоритетного проезда трамваев через перекрестки. В настоящее время под управлением

ООО «Транспортная Концессионная Компания» находится четыре маршрута трамвая, которые проходят по выделенной полосе, характеризуются высокой скоростью сообщения, низкими интервалами движения (2-3 минуты в часы «пик») и комфортностью поездок, на них действуют такие же тарифы, как и на других видах наземного городского пассажирского транспорта.

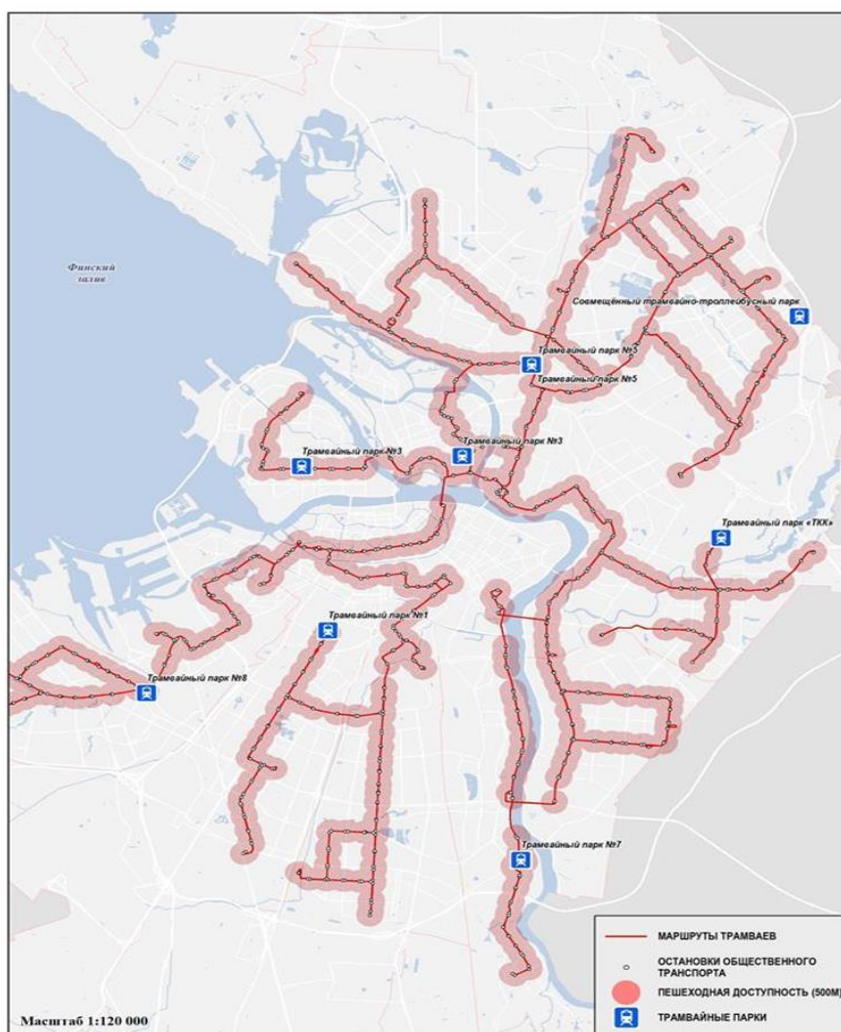


Рисунок 2.7.3 – Транспортная сеть трамвая и зона пешеходной доступности трамвайных остановок в Санкт-Петербурге

Дальнейшее развитие трамвайного транспорта в Санкт-Петербурге должно быть направлено на развитие маршрутной сети с ускоренным режимом движения трамвая по выделенным полосам.

Протяженность троллейбусной сети Санкт-Петербурга составляет 679,1 км (пассажи́рская и парко́вая сеть).

Наиболее разветвленная сеть троллейбусного транспорта отмечается в Выборгском, Калининском, Красногвардейском и Фрунзенском районах города.

Транспортная сеть троллейбуса и зона пешеходной доступности до остановок представлена на рисунке 2.7.4. Зона пешеходной доступности до троллейбусных остановок охватывает около 27 % всей территории города.

В настоящее время 10,6 км контактной сети троллейбуса нуждаются в реконструкции. Износ троллейбусного парка достиг 50 %. В период 2016 - 2020 гг. было приобретено 298 троллейбусов, при этом амортизировано – 1605 троллейбуса. Парк

троллейбусов нуждается в обновлении за счет приобретения низкопольных машин с увеличенным автономным ходом.

Протяженность автобусной маршрутной сети Санкт-Петербурга составляет 8,9 тыс. км, из которой 4,6 тыс. км приходится на социальную маршрутную сеть автобусов и 4,3 тыс. км – на коммерческую маршрутную сеть автобусов. Сеть автобусного транспорта является наиболее развитой в транспортной системе города, она отличается наибольшей протяженностью и плотностью по сравнению с другими видами городского пассажирского транспорта.

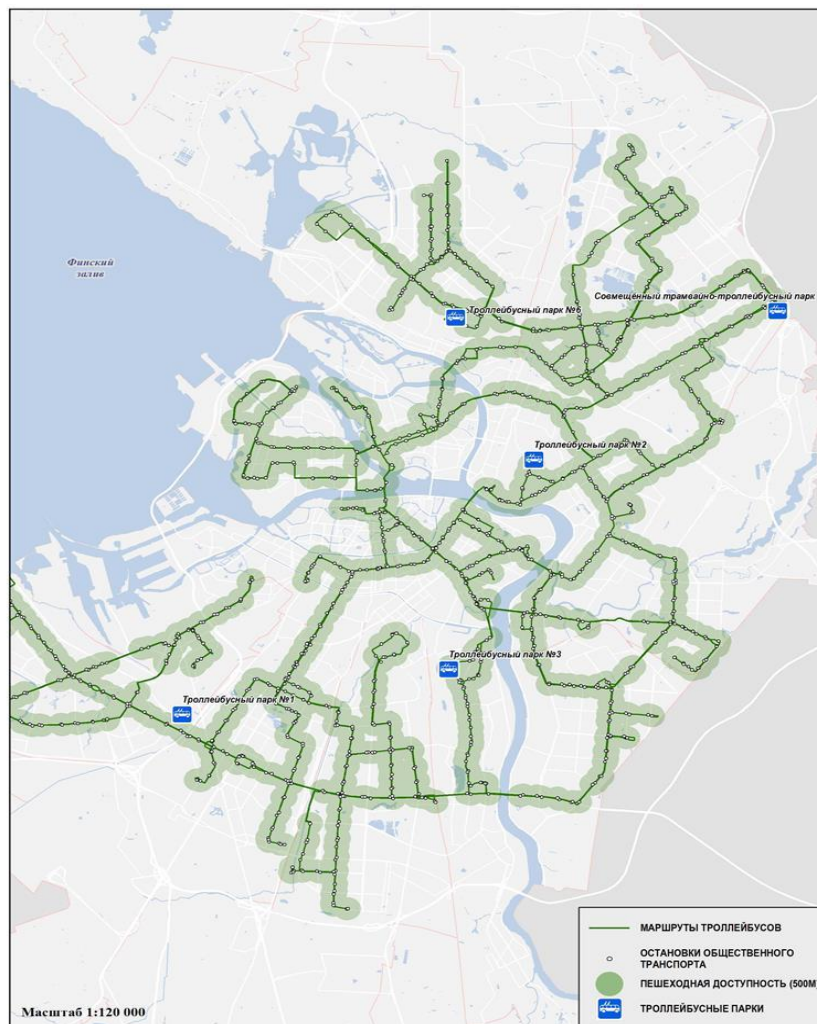


Рисунок 2.7.4 – Транспортная сеть троллейбуса и зона пешеходной доступности троллейбусных остановок в Санкт-Петербурге

Транспортная сеть социальных и коммерческих автобусов, а также зона пешеходной доступности до автобусных остановок в Санкт-Петербурге представлены на рисунке 2.7.5. Зона пешеходной доступности автобусных остановок охватывает до 90 % всей территории города.

Сеть автобусного транспорта Санкт-Петербурга включает 388 автобусных маршрутов регулярных перевозок с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах и 269 автобусных маршрута регулярных перевозок с посадкой и высадкой в любом месте, не запрещённом Правилами дорожного движения.

Сеть автобусного транспорта интенсивно развивалась в районах, где менее развита сеть электротранспорта, к ним относятся: Красносельский, Невский, Московский, Калининский и Приморский районы города.

Активное развитие системы автобусного транспорта привело к перенасыщению сети автобусными маршрутами и увеличению уровня дублирования маршрутов. Все это создало проблемы в организации обслуживания маршрутной сети автобусов:

- пропускная способность остановок не соответствует количеству подъезжающих автобусов, в пересадочных узлах у станций метрополитена автобусы в часы пиковых нагрузок выстраиваются в очередь при подъезде к остановкам, либо высаживают пассажиров на проезжей части;

- многие трассы коммерческих маршрутов начинаются в транспортно-пересадочных узлах, у станций метрополитена, в этих же зонах зачастую происходит межрейсовый отстой подвижного состава, что создает помехи для движения других видов транспорта.

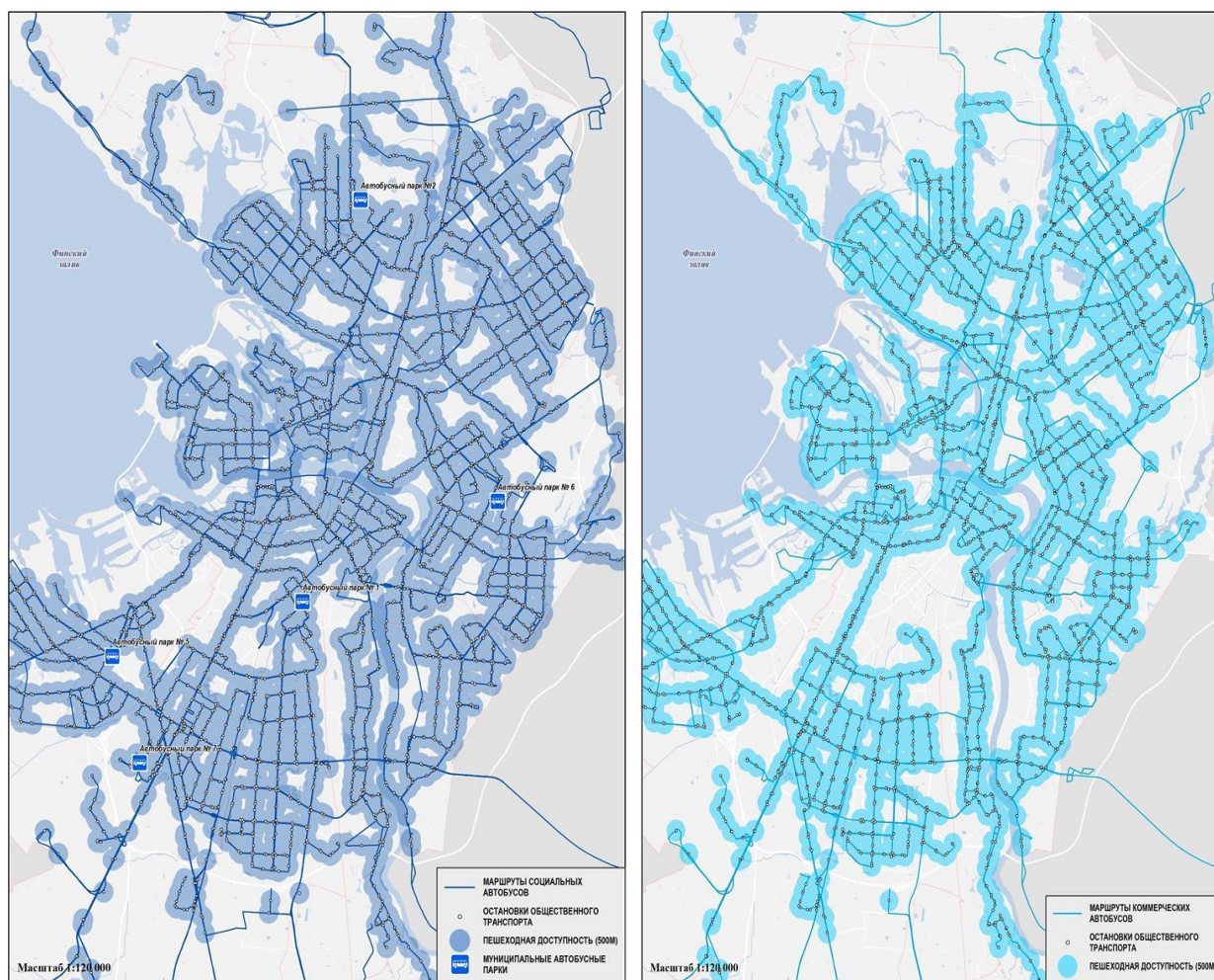


Рисунок 2.7.5 – Транспортная сеть социального автобуса (слева) и коммерческого автобуса (справа) и зона пешеходной доступности автобусных остановок в Санкт-Петербурге

В Санкт-Петербурге средняя эксплуатационная скорость городского пассажирского транспорта составляет: трамвая – 14,81 км/час, троллейбуса – 14,82 км/час, автобуса на социальных маршрутах – 14,86 км/час.

Только треть из социальных маршрутов городского пассажирского транспорта Санкт-Петербурга имеет интервал движения на маршрутах в утренний пиковый период менее 10 минут.

Наибольшие проблемы с транспортным обслуживанием населения возникают в новых районах массовой жилой застройки, где большие вводы жилых зданий за последние годы не сопровождались активным развитием пассажирского транспорта. Наиболее сложная ситуация с транспортным обслуживанием населения сложилась в Приморском, Красносельском и Невском районах Санкт-Петербурга, а также во Всеволожском районе Ленинградской области (Мурино, Кудрово, Новое Девяткино).

Информация о доступности наземного городского пассажирского транспорта для маломобильных групп населения в Санкт-Петербурге приведена в таблице 2.7.4.

Доступность наземного городского пассажирского транспорта для маломобильных групп населения в Санкт-Петербурге характеризуется следующими показателями:

1) удельный вес транспортных средств, используемых для перевозки населения, полностью соответствующих требованиям доступности для инвалидов, в общем количестве используемых для перевозки населения транспортных средств, - 66 %, в том числе автобус – 69,6 %, троллейбус – 81,1 %, трамвай – 39,8 %;

2) удельный вес транспортных средств с пониженным уровнем пола, оборудованных выдвижными аппаратами, в общем количестве транспортных средств, используемых для перевозки населения, – 82 %, в том числе автобусов – 93 %, троллейбусов – 81 %, трамваев – 39,8 %;

3) удельный вес транспортных средств, используемых для перевозки населения, оборудованных «Бегущей строкой», в общем количестве транспортных средств, используемых для перевозки населения, – 82 %, в том числе автобус – 73 %, троллейбус – 100 %, трамвай – 100 %;

4) удельный вес транспортных средств, используемых для перевозки населения, оборудованных автоинформаторами, в общем количестве транспортных средств, используемых для перевозки населения, – 93 %, в том числе автобус – 90 %, троллейбус – 100 %, трамвай – 100%.

Таблица 2.7.4 - Показатели доступности наземного городского пассажирского транспорта для маломобильных групп населения в Санкт-Петербурге

Вид транспортных средств	Количество транспортных средств наземного городского пассажирского транспорта					
	Всего	в том числе введенных в эксплуатацию в отчетный период, полностью соответствующих требованиям доступности для инвалидов	полностью соответствующих требованиям доступности для инвалидов (с пониженным уровнем пола, оборудованных выдвижными аппаратами, «Бегущей строкой», автоинформаторами)	с пониженным уровнем пола, оборудованных выдвижными аппаратами	оборудованных «Бегущей строкой»	оборудованных автоинформаторами
Автобусы	2 866	54	1 995	2 670	2 089	2 566
Троллейбусы	687	26	557	557	687	687
Трамваи	791	21	315	315	791	791
ИТОГО:	4 344	101	2 867	3 542	3 567	4 044

Источник: Комитет по транспорту Санкт-Петербурга

Всего в Санкт-Петербурге насчитывается около 7 тыс. остановок наземного пассажирского транспорта общего пользования, в том числе 4117 оборудованы павильонами.

В 2017 г. стартовала городская программа «Умный Петербург», в рамках которой предусматривалось внедрение «умных» остановок, оснащенных табло переменной информации, камерами, wi-fi. К концу 2019 г. в городе было установлено 136 «умных» остановок. В 2020 г. планировалась модернизация 50 остановок общественного пассажирского транспорта в центральной части города, но в результате пандемии коронавируса планы модернизация остановочных пунктов были сдвинуты на 2021 г.

На территории Санкт-Петербурга расположены 4 автовокзала (автовокзал №2, автовокзал «Северный», автостанция «Парнас», Ладожский вокзал). Наиболее востребованными пригородными автобусными маршрутами, пассажиропоток на которых составляет более 1 млн пассажиров в год, являются маршруты в следующие населенные пункты: г. Всеволожск, г. Гатчина, г. Тосно, г. Шлиссельбург и др. В периоды пиковых нагрузок пассажиропоток на перечисленных направлениях составляет от 270 до 700 пассажиров в час.

Пассажирский транспорт общего пользования в Ленинградской области

В Ленинградской области на долю пассажирского транспорта общего пользования приходится около 56 % от общего объема пассажирских перевозок (124,7 млн поездок в год). Порядка 63 % от общего числа поездок совершается на железнодорожном транспорте (79,2 млн поездок в год) и 37 % реализуется автобусным транспортом (45,5 млн поездок в год).

На территории Ленинградской области имеется единственная станция метрополитена «Девяткино», которая находится на территории г. Мурино во Всеволожском муниципальном районе.

Транспортная сеть пассажирского транспорта общего пользования Ленинградской области представлена маршрутами электропоездов и автобусной сетью, действующей на связях города с пригородной зоной, а также на территории Ленинградской области.

В настоящее время пассажирское железнодорожное сообщение имеется со всеми центрами муниципальных районов и городами Ленинградской области, городов кроме г. Светогорск и г. Бокситогорск. Наиболее загруженные маршруты на связях Санкт-Петербурга и крупных городов Ленинградской области обслуживают поезда «Ласточка».

Восстановить пассажирское движение до г. Светогорска возможно за счет проведения электрификации участка железной дороги Каменногорск – Светогорск, открытия железнодорожного вокзала в городе и запуска движения электричек.

Железнодорожный участок до Бокситогорска находится на балансе завода, а не ОАО «РЖД», техническое состояние участка неудовлетворительное, поэтому восстановить пассажирское движение по железной дороге до Бокситогорска в настоящее время не представляется возможным.

Автобусная маршрутная сеть Ленинградской области включает 1281 маршрут. Регулярные пассажирские автобусные перевозки осуществляются по международным, межрегиональным, региональным, межмуниципальным и муниципальным маршрутам.

В Реестр международных маршрутов регулярных перевозок внесены 53 проходящих по Ленинградской области маршрута с отправлением из Санкт-Петербурга и 1 маршрут

с отправлением из Выборга. По территории Ленинградской области проходят 145 межрегиональных маршрутов и 119 смежных маршрутов с Санкт-Петербургом.

Автобусное сообщение обеспечено с каждым районным центром муниципального образования Ленинградской области с обслуживанием пассажиров на начальных (конечных) остановочных пунктах (автовокзал, автостанция) пассажирского автомобильного транспорта общего пользования, а также на привокзальных территориях железнодорожных станций. (рисунок 2.7.6).

Наибольшая плотность автобусной маршрутной сети наблюдается в Кингисеппском муниципальном районе и Сосновоборском городском округе, наименьшая – в Подпорожском, Бокситогорском, Волховском, Выборгском и Киришском муниципальных районах.

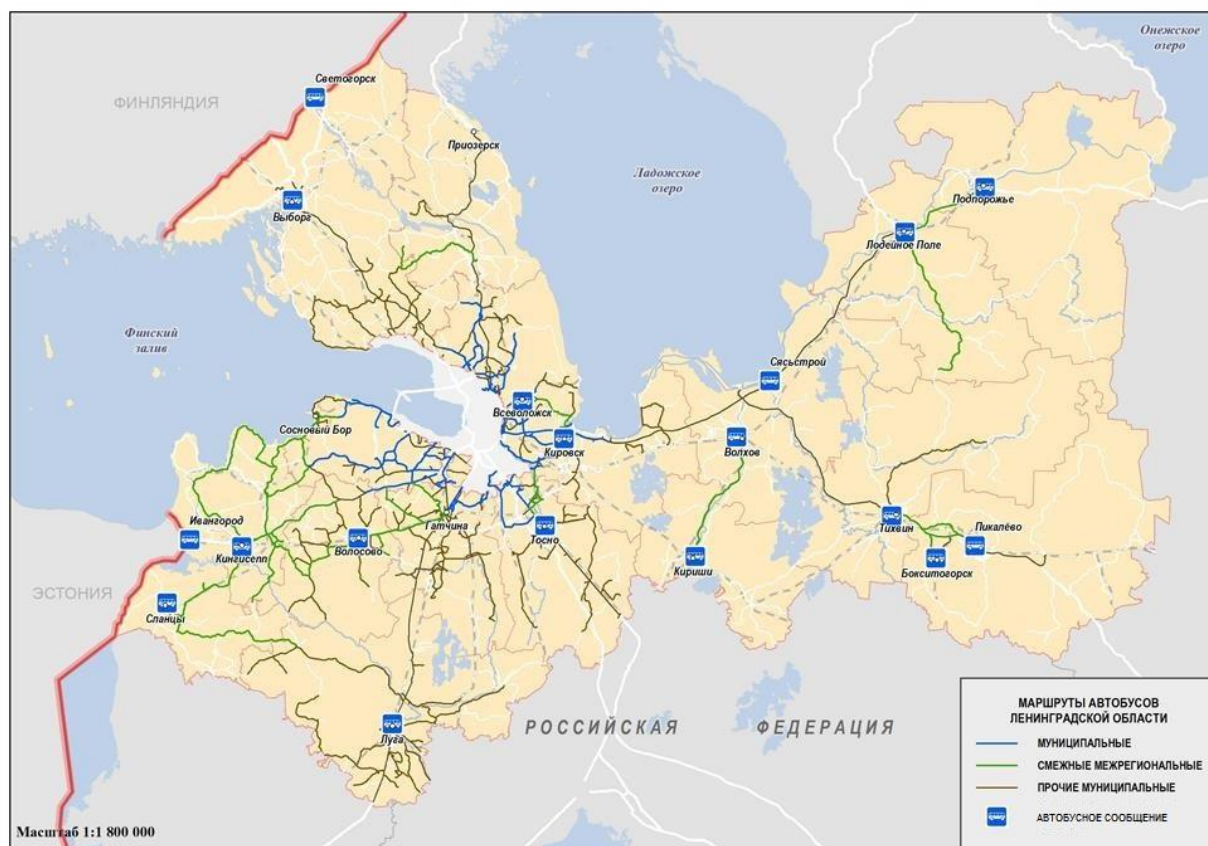


Рисунок 2.7.6 – Существующая транспортная сеть автобусных маршрутов в Ленинградской области

На маршрутной сети в Ленинградской области работает 2066 автобусов различной вместимости. Перевозки пассажиров автобусным транспортом осуществляют свыше 70 юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

По оценкам объем ежедневной трудовой маятниковой миграции между Ленинградской областью и Санкт-Петербургом составляет порядка 250 тыс. человек.

Показатель «Доля населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющих регулярного автобусного и (или) железнодорожного сообщения с административным центром городского округа (муниципального района), в общей численности населения городского округа (муниципального района)» позволяет оценить уровень транспортной доступности населенных пунктов муниципальных образований Ленинградской области (таблица 2.7.5).

Значение данного показателя в 2019-2020 гг. в среднем по Ленинградской области составило 0,72 %. Наилучших значений данного показателя достигли следующие муниципальные образования: Сосновоборский городской округ (0 %), Приозерский (0,02 %), Тосненский (0,03 %), Киришский (0,06 %), Ломоносовский (0,06 %) муниципальные районы. Доля населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющих регулярного автобусного и (или) железнодорожного сообщения с административным центром в указанных муниципальных образованиях значительно ниже средней по Ленинградской области. Наихудшее значение данного показателя отмечалось в Бокситогорском муниципальном районе (4,90 %).

Таблица 2.7.5 – Доля населения, проживающего в населенных пунктах, не имеющих регулярного автобусного и (или) железнодорожного сообщения с административным центром городского округа (муниципального района), в общей численности населения городского округа (муниципального района), процентов

Наименование муниципального района (городского округа)	2017	2018	2019	2020
Бокситогорский	5,00	5,00	4,90	4,90
Волосовский	0,74	0,90	0,96	0,95
Волховский	1,49	2,60	1,47	1,47
Всеволожский	0,11	0,11	0,10	0,00
Выборгский	0,92	0,91	0,90	0,90
Гатчинский	0,11	0,11	0,11	0,12
Кингисеппский	0,65	0,65	0,65	0,65
Киришский	0,06	0,05	0,06	0,06
Кировский	1,18	1,18	1,18	1,18
Лодейнопольский	0,24	0,24	0,24	0,24
Ломоносовский	0,07	0,07	0,07	0,06
Лужский	1,08	1,08	0,80	0,80
Подпорожский	0,22	0,22	0,22	0,22
Приозерский	0,02	0,02	0,02	0,02
Сланцевский	1,00	1,00	0,22	0,23
Тихвинский	1,08	1,03	1,03	1,03
Тосненский	0,03	0,03	0,03	0,03
Сосновоборский	0,00	0,00	0,00	0,00

Источник: данные Комитета Ленинградской области по транспорту

В Ленинградской области отмечается очень низкий удельный вес автобусов, выполняющих коммерческие перевозки по регулярным маршрутам общего пользования и оборудованных для перевозки маломобильных групп населения, – 6,3 %, что существенно меньше, чем в Северо-Западном федеральном округе и в целом по Российской Федерации (29 % и 18,7 % соответственно) (таблица 2.7.6).

Таблица 2.7.6 – Наличие пассажирских эксплуатационных автобусов, выполняющих коммерческие перевозки по регулярным маршрутам общего пользования и оборудованных для перевозки маломобильных групп населения в Ленинградской области (на конец года)

Наименование	2015		2016		2017		2018		2019	
	Ед.	Доля в общем количестве, %	Ед.	Доля в общем количестве, %	Ед.	Доля в общем количестве, %	Ед.	Доля в общем количестве, %	Ед.	Доля в общем количестве, %
Российская Федерация	15586	8,9	19146	11,2	20494	12,0	23578	14,1	31313	18,7
Северо-Западный федеральный округ	1962	13,7	2766	19,5	3013	20,1	3288	23,6	4080	29,0
Ленинградская область	28	1,7	58	4,8	53	3,9	73	5,7	84	6,3

Источник: Росстат

Транспортно-пересадочные узлы в Санкт-Петербурге и Ленинградской области

В настоящее время роль транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) в Санкт-Петербурге и Ленинградской области выполняют пересадочные комплексы, которые обеспечивают пешеходные связи между станциями и вокзалами железной дороги, станциями метрополитена, остановками наземного пассажирского транспорта, перехватывающими парковками, предназначенные для пересадки пассажиров с одного вида транспорта на другой.

По функциональному назначению существующие ТПУ можно разделить на четыре основные группы:

- ТПУ, сформированные возле терминалов внешнего пассажирского транспорта (аэропорта, железнодорожных вокзалов, автовокзалов и т.д.);

- ТПУ, расположенные возле железнодорожных станций, в местах стыковки маршрутов городского и пригородного сообщения (к ТПУ этой группы относятся пересадочные комплексы возле железнодорожных станций Ораниенбаум, Белоостров, Сосновая Поляна, Лигово, Старая Деревня, Новая Деревня, Лисий Нос, Сестрорецк, Левашово, Сертолово, Колпино, Саблино, Тосно, Боровая, Ручьи и др.);

- ТПУ, расположенные возле станций метрополитена, где происходит перераспределение пассажиропотоков между маршрутами наземного пассажирского транспорта и метрополитеном (к крупным ТПУ этой группы относятся пересадочные комплексы станций метрополитена с высоким пассажирооборотом: «Проспект Просвещения» (1,9 млн чел. в месяц), «Проспект Ветеранов» (1,2 млн чел. в месяц), «Ленинский Проспект» (1,1 млн чел. в месяц), «Улица Дыбенко» (1,6 млн чел. в месяц), «Девяткино» (2,2 млн чел. в месяц), «Гражданский Проспект» (1,4 млн чел. в месяц), «Старая Деревня» (1,2 млн чел. в месяц), «Комендантский проспект» (1,5 млн чел. в месяц), «Купчино» (2,2 млн чел. в месяц) и др., всего в Санкт-Петербурге 31 станция метрополитена имеет пассажирооборот более 1 млн чел. в месяц);

- ТПУ, включающие остановочные площадки наземного пассажирского транспорта (к крупным ТПУ этой группы относятся пересадочные комплексы на Кронштадтской площади, на Комсомольской площади, на пересечении пр. Ветеранов и ул. Партизана Германа, на пересечении ул. Доблести и ул. М.Захарова и др.).

Большая часть существующих ТПУ не отвечает современным требованиям по обеспечению комфортной, удобной и быстрой пересадки пассажиров с одного вида транспорта на другой, они не приспособлены для перемещения маломобильных групп населения, не имеют безопасных пешеходных дорожек, расстояния между остановочными

пунктами различных видов транспорта не соответствуют требованиям по нормативной пешеходной доступности. Во многих случаях возле станций железной дороги организована парковка индивидуальных автомобилей, в то время как остановки общественного транспорта расположены на значительном расстоянии от платформы. Зачастую в одном ТПУ не состыкованы расписания движения различных видов пассажирского транспорта. В связи с этим большая часть существующих ТПУ нуждается в реконструкции.

Так в пересадочных узлах, независимо от значений расчетных пассажиропотоков, время передвижения на пересадку пассажиров не должно превышать 5 мин без учета времени ожидания транспорта. В отдельных случаях в местах пересадки с одного вида транспорта на другой организуются ТПУ как комплекс всех элементов, формирующих пересадочный процесс.

В зависимости от вида ТПУ в его состав входят: остановочные пункты внешнего и пригородного транспорта, станции внеуличного скоростного электротранспорта, остановки уличного пассажирского транспорта, парковки легкового индивидуального транспорта, площади и пути пешеходного движения.

Расстояние пешеходных подходов от остановочных пунктов наземного транспорта в ТПУ не должно превышать:

- до станций метрополитена, экспресс-метрополитена, скоростного трамвая и городской железной дороги - не более 100 м;
- до станций и остановочных пунктов пригородно-городских железных дорог – не более 150 м.

В пределах ТПУ «метрополитен - пригородно-городская и городская железная дорога» протяженность пешеходных путей не должна превышать 150 м.

В ТПУ типа «наземный транспорт – наземный транспорт» следует обеспечивать дальность пешеходных подходов не более 120 м.

Для повышения привлекательности транспорта общего пользования, снижения затрат времени населения на передвижения, повышения безопасности всех участников дорожного движения и создания привлекательной городской среды необходимо обеспечить развитие сети транспортно-пересадочных узлов рядом с терминалами внешнего пассажирского транспорта, станциями железной дороги и метрополитена, в местах стыковки маршрутов нескольких видов пассажирского транспорта общего пользования и т.д.

Создание сети ТПУ, обеспечивающих быструю, комфортную и безопасную пересадку граждан с одного вида транспорта на другой, оснащенных системами ориентирования, разделения пассажиропотоков по направлениям движения и обустроенных сервисами для попутного обслуживания пассажиров, будет способствовать повышению качества транспортного обслуживания населения в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

Основные проблемы развития пассажирского транспорта общего пользования

К основным проблемам развития пассажирского транспорта общего пользования относятся следующие:

- 1) отставание в развитии метрополитена Санкт-Петербурга (зона пешеходной доступности станций метрополитена охватывает только 42 % территории плотной застройки Санкт-Петербурга, за последние 5 лет в Санкт-Петербурге было введено

5 станций метрополитена, в настоящее время в Санкт-Петербурге расположено 72 станции метрополитена, в Москве – 239, в Лондоне – 270, в Париже – 387, в Мадриде – 389);

2) недостаточное развитие скоростных внеуличных видов пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге (скоростного трамвая, легкого рельсового транспорта и др.), низкий удельный вес железнодорожного транспорта в городских пассажирских перевозках (около 1 %);

3) нуждается в оптимизации маршрутная сеть в Санкт-Петербурге и Ленинградской области (сеть автобусного транспорта характеризуется высоким уровнем дублирования, транспортная сеть трамвая разорвана в центральной части Санкт-Петербурга, что привело к утрате целостности трамвайной сети и т.д.);

4) отсутствие скоростных беспересадочных транспортных связей между терминалами внешних видов пассажирского транспорта (аэропортом, железнодорожными и автобусными вокзалами, пассажирскими терминалами морских и речных портов) в Санкт-Петербурге;

5) изношенность инфраструктуры трамвайного и троллейбусного транспорта, высокая доля амортизированного парка вагонов метрополитена, трамваев и троллейбусов в Санкт-Петербурге;

6) низкие показатели качества транспортного обслуживания населения в Санкт-Петербурге: низкая средняя эксплуатационная скорость городского пассажирского транспорта (14,8 км/час), высокий уровень наполнения подвижного состава в часы пик, только треть социальных маршрутов имеют в утренний пиковый период интервал движения менее 10 минут;

7) отсутствие пассажирского железнодорожного сообщения с городами Светогорск и Бокситогорск, значительные «окна» в движении электричек в дневное время, недостаточное количество рейсов электропоездов на отдельных направлениях по мере удаления от Санкт-Петербурга;

8) низкая скорость движения автобусов в Ленинградской области на перегруженных участках автомобильных дорог на подъездах к Санкт-Петербургу, отсутствие выделенных полос для приоритетного движения автобусного транспорта, недостаточный уровень информационного обеспечения о работе автобусного транспорта в Ленинградской области (о маршрутах и расписаниях движения, о тарифах и льготах и т.д.);

9) наибольшие проблемы с транспортным обслуживанием населения возникают в районах массовой жилой застройки, где строительство новых жилых кварталов не сопровождалось активным развитием пассажирского транспорта (в Приморском, Красносельском, Выборгском и Невском районах Санкт-Петербурга и во Всеволожском, Гатчинском, Ломоносовском, Выборгском районах Ленинградской области);

10) значительная доля населения, проживающего в ряде населенных пунктов Ленинградской области, не имеющих регулярного автобусного и (или) железнодорожного сообщения с административными центрами муниципальных районов (в Бокситогорском, Волховском, Кировском муниципальных районах);

11) низкий уровень интеграции маршрутной сети и расписаний движения различных видов транспорта, отсутствие скоординированной тарифной политики и единой электронной системы оплаты проезда на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, направленной на повышение привлекательности пассажирского транспорта для населения;

12) нехватка современных транспортно-пересадочных узлов на стыке работы нескольких видов пассажирского транспорта;

13) недостаточный уровень доступности пассажирского транспорта общего пользования для маломобильных групп населения (в Санкт-Петербурге только 66 % транспортных средств,

используемых для перевозки населения, полностью соответствуют требованиям доступности для инвалидов, а в Ленинградской области только 6,3 % от общей численности автобусов, выполняющих коммерческие перевозки по регулярным маршрутам общего пользования, оборудованы для перевозки маломобильных групп населения).

2.8. Автомобильные дороги и улично-дорожная сеть

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области. От уровня транспортно-эксплуатационного состояния и развития сети автомобильных дорог, обеспечивающих связи между районами Санкт-Петербурга и населенными пунктами Ленинградской области, выход в зарубежные страны и соседние регионы, во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста, улучшения условий предпринимательской деятельности и повышения качества жизни населения.

По сети автомобильных дорог, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, осуществляются наиболее массовые автомобильные перевозки грузов и пассажиров.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области за последние пять лет увеличилась с 25 788,1 км в 2017 году (здесь и далее – по состоянию на 1 января отчетного года) до 26 709,8 км в 2021 году (на 3,6 %), в том числе:

- автомобильных дорог федерального значения на территории города и области возросла с 1 555,9 км до 2 019,7 км (на 29,8 %);

- автомобильных дорог регионального значения увеличилась в Санкт-Петербурге с 3 414,6 км до 3 485,7 км (на 2,1 %);

- автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения в Ленинградской области снизилась с 9 672,0 км до 9 289,5 км (на 4,0 %);

- автомобильных дорог местного значения в Ленинградской области возросла с 11 145,7 км до 11 914,9 км (на 6,9 %) (таблица 2.8.1).

Таблица 2.8.1 – Динамика протяженности автомобильных дорог общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по состоянию на 1 января отчетного года, км

Показатель	2017	2018	2019	2020	2021
Протяженность автомобильных дорог общего пользования в границах территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, всего, в том числе:	25788,1	25883,0	26096,0	26446,3	26709,8
в границах Санкт-Петербурга	3489,2	3508,2	3536,4	3566,7	3580,2
- федерального значения	74,6	74,6	74,6	94,5	94,5
- регионального значения	3414,6	3433,6	3461,8	3472,2	3485,7

Показатель	2017	2018	2019	2020	2021
в границах Ленинградской области	22298,9	22374,8	22559,6	22879,6	23129,6
- федерального значения	1481,3	1549,5	1702,1	1925,0	1925,2
- регионального и межмуниципального значения	9672,0	9583,1	9452,2	9307,4	9289,5
- местного значения	11145,7	11242,2	11405,3	11647,3	11914,9

Источник: Федеральное дорожное агентство

Значительный прирост протяженности автомобильных дорог федерального значения связан с вводом в эксплуатацию автомагистрали М-11 «Нева» Москва – Санкт-Петербург, а также с передачей ряда региональных дорог Ленинградской области в федеральную собственность.

Снижение протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения в Ленинградской области связано с передачей части дорог в дорожную сеть местного значения.

В составе дорожной сети преобладают участки автомобильных дорог с твердыми покрытиями, общая протяженность которых составляет 21 736,2 км (81,4 % от общей протяженности рассматриваемой сети). При этом наиболее совершенные виды покрытий имеют в основном автомобильные дороги федерального, регионального и межмуниципального значения (таблица 2.8.2).

Таблица 2.8.2 – Протяженность и плотность сети автомобильных дорог общего пользования, расположенной в границах Санкт-Петербурга и Ленинградской области, по состоянию на начало 2021 г., км

Показатель	Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования, км	в том числе по значению:			Плотность сети, км на 1000 чел. населения	Плотность сети, км на 1000 кв. км территории
		федерального	регионального или межмуниципального	местного		
Всего в границах Санкт-Петербурга и Ленинградской области, всего, в том числе:	26709,8	2019,7	12775,2	11914,9	3,68	311,9
- автомобильных дорог с твердым покрытием	21736,2	2019,7	12338,1	7378,4	3,00	253,8
- автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием	14450,2	2005,6	9188,4	3256,1	1,99	168,7
в границах Санкт-Петербурга, всего, в том числе:	3580,2	94,5	3485,7	0,0	0,66	2551,8
- автомобильных дорог с твердым покрытием	3536,1	94,5	3441,6	-	0,66	2520,4

Показатель	Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования, км	в том числе по значению:			Плотность сети, км на 1000 чел. населения	Плотность сети, км на 1000 кв. км территории
		федерального	регионального или муниципального	местного		
- автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием	3307,9	94,5	3213,4	-	0,61	2357,7
в границах Ленинградской области, всего, в том числе:	23129,6	1925,2	9289,5	11914,9	12,42	274,6
- автомобильных дорог с твердым покрытием	18200,1	1925,2	8896,5	7378,4	9,78	216,0
- автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием	11142,3	1911,1	5975,0	3256,1	5,98	132,3

Источник: Федеральное дорожное агентство

Автомобильные дороги федерального значения

По территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области проходит 11 автомобильных дорог общего пользования федерального значения:

- М-10 «Россия» Москва – Тверь – Великий Новгород – Санкт-Петербург (протяженность автодороги в границах рассматриваемых субъектов РФ составляет 98,2 км);
- М-11 «Нева» Москва – Санкт-Петербург (110 км);
- Р-21 «Кола» Санкт-Петербург – граница с Королевством Норвегия (263,8 км);
- Р-23 Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель – граница с Республикой Беларусь (168,5 км);
- А-114 Вологда – Тихвин – автомобильная дорога Р-21 «Кола» (201 км);
- А-118 Кольцевая автомобильная дорога вокруг Санкт-Петербурга (142,2 км);
- А-120 «Магистральная», включая Санкт-Петербургское южное полукольцо Кировск – Мга – Гатчина – Большая Ижора и северный участок автомобильной дороги, переданный в сеть федеральных дорог и включенный в титул автодороги А-181 «Скандинавия» (271 км);
- А-121 «Сортавала» Санкт-Петербург – Сортавала – автомобильная дорога Р-21 «Кола» (168,7 км);
- А-180 «Нарва» Санкт-Петербург – граница с Эстонской Республикой (191,4 км);
- А-181 «Скандинавия» Санкт-Петербург – Выборг – граница с Финляндской Республикой (187,8 км);
- А-215 Лодейное Поле - Вытегра - Прокшино - Плесецк - Брин-Наволок (118 км).

По состоянию на 1 января 2021 года сеть автомобильных дорог федерального значения является наиболее совершенной с точки зрения технических параметров: все автомобильные дороги имеют твердый тип покрытия, в том числе усовершенствованный тип покрытия – 2 005,6 км (99,3 %), покрытие переходного типа – 14,1 км (0,7 %).

Из общей протяженности автомобильных дорог федерального значения:

- 503,8 км (24,9 %) по своим параметрам относится к автомобильным дорогам I категории;

- 678,7 км (33,6 %) – ко II категории;

- 837,3 км (41,5 %) – к III категории (таблица 2.8.3).

Более четверти автомобильных дорог общего пользования федерального значения в границах территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области (571,9 км, 28,3 % от протяженности) имеют 4 и более полосы движения.

Целый ряд автомобильных дорог федерального значения, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, входят в состав международных транспортных коридоров «Север – Юг», «Транссиб», 9-ого панъевропейского транспортного коридора и перспективного МТК «Европа – Западный Китай». В настоящее время автомобильные дороги федерального значения, входящие в состав МТК в границах Санкт-Петербурга и Ленинградской области и обеспечивающие международные связи Российской Федерации, на значительном протяжении имеют по одной полосе движения в каждом направлении, на них отсутствует барьерное ограждение для разделения встречных потоков, они не рассчитаны на осевую нагрузку 11,5 тонн на ось. В первую очередь, к ним относятся следующие автодороги, которые нуждаются в реконструкции:

– участки автодороги А-181 «Скандинавия» Санкт-Петербург – Выборг – граница с Финляндской Республикой;

– участки автодороги Р-23 Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель – граница с Республикой Белоруссия;

– автодорога А-180 «Нарва» Санкт-Петербург – граница с Эстонской Республикой.

Конфигурация сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения имеет преимущественно радиальную структуру с центром в Санкт-Петербурге, дополненную двумя автодорожными обходами Санкт-Петербурга.

Таблица 2.8.3 – Распределение протяженности сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения, расположенной в границах Санкт-Петербурга и Ленинградской области, по категориям и числу полос движения на начало 2021 г., км

Показатель	Всего	в том числе по категориям дорог						
		IA	IB	IV	II	III	IV	V
Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения в целом по рассматриваемой территории, км	2019,7	110,6	258,9	134,3	678,7	837,3		
<i>с числом полос 8 и более</i>	<i>56,4</i>		<i>52,0</i>	<i>4,4</i>				
<i>с числом полос 6</i>	<i>150,3</i>	<i>34,2</i>	<i>66,2</i>	<i>45,4</i>	<i>4,5</i>			
<i>с числом полос 4</i>	<i>365,2</i>	<i>76,4</i>	<i>140,7</i>	<i>84,5</i>	<i>63,6</i>			
<i>с числом полос менее 4</i>	<i>1447,9</i>				<i>610,5</i>	<i>837,3</i>		
Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения в пределах территории Санкт-Петербурга, км	94,5	17,5	74,6	2,4				
<i>с числом полос 8 и более</i>	<i>30,8</i>		<i>30,8</i>					
<i>с числом полос 6</i>	<i>51,0</i>	<i>17,5</i>	<i>33,5</i>					
<i>с числом полос 4</i>	<i>12,7</i>		<i>10,3</i>	<i>2,4</i>				
<i>с числом полос менее 4</i>								

Показатель	Всего	в том числе по категориям дорог						
		IA	IB	IV	II	III	IV	V
Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения в пределах территории Ленинградской области, км	1925,2	93,1	184,3	131,9	678,7	837,3		
с числом полос 8 и более	25,6		21,2	4,4				
с числом полос 6	99,3	16,7	32,7	45,4	4,5			
с числом полос 4	352,5	76,4	130,4	82,1	63,6			
с числом полос менее 4	1447,9				610,5	837,3		

Источник: Федеральное дорожное агентство

Функцию автодорожных обходов Санкт-Петербурга выполняют автомобильные дороги А-118 Кольцевая автомобильная дорога вокруг Санкт-Петербурга и А-120 «Магистральная», включая южное полукольцо Кировск – Мга – Гатчина – Большая Ижора и северное полукольцо, переданное в сеть федеральных дорог в 2018 году.

В настоящее время доля протяженности автомобильных дорог федерального значения, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки, составляет 24 % (порядка 480 км). Участки автомобильных дорог федерального значения с наибольшей интенсивностью движения автотранспорта концентрируются на подходах к Санкт-Петербургу. Наиболее загруженной является Кольцевая автомобильная дорога вокруг Санкт-Петербурга, среднегодовая суточная интенсивность движения по которой варьируется от 20,5 тыс. ед./сут. (западное полукольцо) до 164,3 тыс. ед./сут. (восточное полукольцо в районе съезда на Софийскую ул.). Высокая интенсивность движения автотранспорта на КАД во многом обусловлена тем, что она выполняет функции обеспечения как транзитных, так и межрайонных связей в агломерации Санкт-Петербурга.

В связи с исчерпанием пропускной способности восточного полукольца КАД требуется проведение работ по реконструкции автодороги федерального значения А-120 «Магистральная», включая южное и северное полукольцо.

Высокая интенсивность движения автотранспортных средств также отмечается на следующих автомобильных дорогах общего пользования федерального значения на подъездах к Санкт-Петербургу: М-10 «Россия», А-121 «Сортавала», А-181 «Скандинавия», Р-21 «Кола», Р-23 Санкт-Петербург - Псков - Пустошка - Невель - граница с Республикой Белоруссия.

Ввод в эксплуатацию автомагистрали М-11 «Нева» Москва – Санкт-Петербург позволил разгрузить автомобильную дорогу М-10 «Россия». Для повышения пропускной способности других автомобильных дорог федерального значения, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, требуется проведение их реконструкции.

В связи с развитием портовых комплексов и увеличением объемов грузов, доставляемых в морские порты на автомобильном транспорте, требуется проведение строительства новых автомагистралей и реконструкции ряда существующих автомобильных дорог, обеспечивающих подъезды к морским терминалам. В первую очередь, необходимо обеспечить развитие автомобильных дорог для обслуживания порта Усть-Луга, где планируется двукратное увеличение мощности портовых терминалов.

В настоящее время доля участков автомобильных дорог федерального значения, не соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному

состоянию, составляет 24 % от общей протяженности дорог федерального значения, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области. В связи с этим требуется проведение ремонтных работ для приведения федеральных автодорог в нормативное состояние.

Автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения

По состоянию на 1 января 2021 года протяженность сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в границах Санкт-Петербурга и Ленинградской области составила 12 775,2 км, в том числе с твердым типом покрытия - 12 338,1 км (96,6 % от общей протяженности). Грунтовое покрытие (не обработанное вяжущими) имеют 437,1 км (3,4 %) автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения Ленинградской области. Из общей протяженности рассматриваемой сети автомобильных дорог:

- 480,1 км (3,8 %) по своим параметрам относится к автомобильным дорогам I категории;
- 1 916,8 км (15,0 %) – ко II категории;
- 2 715,2 км (21,3 %) – к III категории;
- 6 104,8 км (47,8 %) – к IV категории;
- 1 121,1 км (8,8 %) – к V категории.

В настоящее время только 1 051,5 км (8,2 %) автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, имеют 4 и более полосы движения (таблица 2.8.4).

В Санкт-Петербурге ежегодно растет спрос на пользование автомобильными дорогами. Темпы развития улично-дорожной сети города отстают от роста уровня автомобилизации и темпов нового жилищного строительства. В результате недостаточных объемов строительства и реконструкции дорожных объектов 13,4 % от общей протяженности автомобильных дорог регионального значения Санкт-Петербурга работает в режиме перегрузки в часы пик (рисунок 2.8.1).

Таблица 2.8.4 – Распределение протяженности сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, расположенной в границах Санкт-Петербурга и Ленинградской области, по категориям и числу полос движения на начало 2021 г.

Показатель	Всего	в том числе по категориям дорог							б/к
		IA	IB	IV	II	III	IV	V	
Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, всего, км, в том числе:	12775,2		11,4	468,7	1916,8	2715,2	6104,8	1121,1	437,1
- с числом полос 8 и более	46,4			46,4					
- с числом полос 6	466,2			334,6	131,6				
- с числом полос 4	538,9		11,4	87,7	439,8				
- с числом полос менее 4	11723,7				1345,4	2715,2	6104,8	1121,1	437,1

Показатель	Всего	в том числе по категориям дорог							б/к
		IA	IB	IV	II	III	IV	V	
Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в границах территории Санкт-Петербурга, всего, км, в том числе:	3485,7			468,7	1531,4	529,0	447,6	464,9	44,1
- с числом полос 8 и более	46,4			46,4					
- с числом полос 6	466,2			334,6	131,6				
- с числом полос 4	527,5			87,7	439,8				
- с числом полос менее 4	2445,6				960,0	529,0	447,6	464,9	44,1
Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в границах территории Ленинградской области, всего, км, в том числе:	9289,5		11,4		385,4	2186,2	5657,2	656,2	393,0
- с числом полос 8 и более									
- с числом полос 6									
- с числом полос 4	11,4		11,4						
- с числом полос менее 4	9278,1				385,4	2186,2	5657,2	656,2	393,0

Источник: Федеральное дорожное агентство

Высокий уровень загрузки автомобильных дорог отмечается в центральных районах города, на подъездах к мостовым сооружениям, на восточном участке Кольцевой автомобильной дороге, в новых районах массовой жилой застройки (Приморском, Выборгском, Красносельском, Невском, Колпинском, Пушкинском и др.).



Рисунок 2.8.1 – Схема улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, работающей в режиме перегрузки в часы пик

Исчерпание пропускной способности улично-дорожной сети Санкт-Петербурга привело к ухудшению условий движения. Это проявляется в увеличении продолжительности периодов высокой загрузки радиальных магистралей, 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, а в границах плотной городской застройки – 20-26 км/ч.

Из-за недостаточного количества радиальных магистралей, обеспечивающих связи Санкт-Петербурга с Ленинградской областью, и исчерпания пропускной способности КАД, порядка 480 км автомобильных дорог на подходах к Санкт-Петербургу функционирует в режиме перегрузки в часы пик (рисунок 2.8.2).

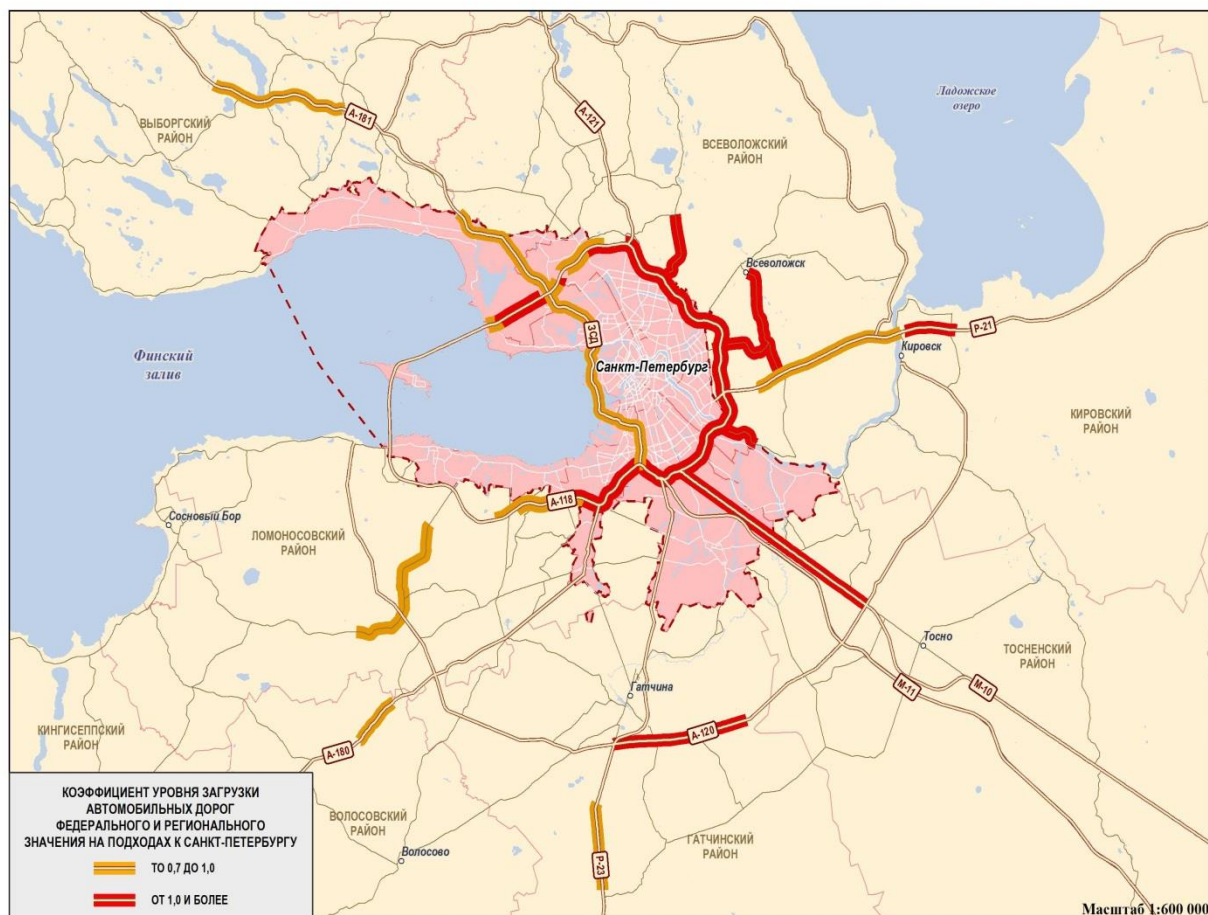


Рисунок 2.8.2 – Участки автомобильных дорог, работающие в режиме перегрузки в часы пик

Нехватка магистралей скоростного и непрерывного движения, дуговых автомагистралей в южной и северной частях города, недостаточное количество мостовых переходов вызывает снижение скорости движения транспортных потоков, возникновение заторов, ухудшение экологического состояния городской среды. Серьезные проблемы связаны с отставанием в развитии дорожной сети в районах массовой жилой застройки Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Наличие в Санкт-Петербурге большого количества рек, каналов, железнодорожных путей вызывает необходимость строительства искусственных сооружений на дорожной сети. По состоянию на 1 января 2021 года на сети автомобильных дорог общего пользования федерального и регионального значения Санкт-Петербурга насчитывается 518 мостовых сооружений, значительная часть которых нуждается в проведении ремонта или реконструкции.

Для улучшения условий движения в Санкт-Петербурге требуется строительство новых мостовых переходов, тоннелей, транспортных развязок, пешеходных переходов в разных уровнях, путепроводов над железными дорогами.

В Ленинградской области порядка 65,3 км автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения (0,7 % от их общей протяженности) работают в режиме перегрузки. Наиболее сложная дорожная ситуация сложилась на активно застраиваемых территориях Всеволожского района Ленинградской области (Сертолово, Новое Девяткино, Мурино, Кудрово и др.), где за счет ввода новых жилых кварталов наблюдается значительный рост интенсивности движения автотранспорта, который не сопровождается соответствующим развитием дорожной сети.

В Ленинградской области отсутствуют обходы ряда крупных населенных пунктов, отмечается низкий технический уровень автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, недостаточный уровень их инженерного оборудования и обустройства.

По состоянию на 1 января 2021 года порядка 46,1 % (5 890,4 км) от общей протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения не отвечает нормативным требованиям по своему технико-эксплуатационному состоянию, в том числе:

- в Санкт-Петербурге – 34,5 % (1 202,6 км);
- в Ленинградской области – 50,5 % (4687,8 км).

В связи с этим требуется увеличить объемы ремонтных работ для приведения дорожной сети в нормативное состояние.

Автомобильные дороги местного значения

По состоянию на 1 января 2021 года общая протяженность сети автомобильных дорог местного значения в Ленинградской области составила 11 914,9 км, в том числе с твердым покрытием – 7 378,4 км (61,9 % от общей протяженности), из них 3 256,1 км (27,3 % от общей протяженности) имеют усовершенствованное покрытие.

По протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения в Ленинградской области на начало 2021 года лидировал Гатчинский муниципальный район (1 414,9 км), второе место занимал Выборгский муниципальный район (1 275,9 км), третье место – Всеволожский муниципальный район (1 068,7 км). Наименьшая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения отмечалась в Сосновоборском городском округе (57,4 км).

Для районов Ленинградской области характерна существенная дифференциация по уровню обеспеченности автомобильными дорогами местного значения. Так, плотность автомобильных дорог местного значения на 1 января 2021 года варьировалась от 0,8 км на 1000 чел. населения в Сосновоборском городском округе до 15,8 км на 1000 чел. населения в Лодейнопольском муниципальном районе. Значение показателя превысило 10 км на 1000 чел. населения также в Бокситогорском (15,7 км на 1000 чел.), Приозерском (15,0 км на 1000 чел.) и Лужском (14,2 км на 1000 чел.) муниципальных районах.

Доля автомобильных дорог местного значения с твердым покрытием составляла от 16,9 % в Лодейнопольском муниципальном районе до 94,1 % в Сосновоборском городском округе, доля автомобильных дорог местного значения с усовершенствованным покрытием – от 7,6% в Волховском муниципальном районе до 94,1% в Сосновоборском городском округе.

В настоящее время в Ленинградской области насчитывается 715 сельских населенных пунктов, не имеющих связи по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования региона, из них в 680 населенном пункте проживает 50 чел. и менее, в 26 населенных пунктах – от 51 до 100 человек, в 8 населенных пунктах – от 101 до 500 человек и в одном населенном пункте – от 501 до 1000 человек (таблица 2.8.5). При этом 36 сельских населенных пунктов, не имеющих связи по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования региона, обеспечены по локальной автодорожной сети связью с ближайшей железнодорожной станцией.

Доля от общей протяженности автомобильных дорог местного значения Ленинградской области, не отвечающих нормативным требованиям по технико-эксплуатационному состоянию, в 2017 году составила 43,6 %, в 2018 году – 43,7 %, в 2019 году – 41,3 % (4 810,3 км), в 2020 году – 39,2 % (4 672,9 км).

Минимальная доля дорог местного значения в Ленинградской области, не отвечающих нормативным требованиям, находится в Гатчинском (7,7 %), Волховском (21,5 %) и Волосовском (25,2 %) муниципальных районах. Наихудшие значения данного показателя отмечаются в Бокситогорском (77,2 %), Подпорожском (74,6 %) и Тосненском (70,0 %) муниципальных районах (таблица 2.8.6).

Таблица 2.8.5 – Количество сельских населенных пунктов Ленинградской области, имеющих автотранспортную связь по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования или ближайшей железнодорожной станцией, морским или речным портом (пристанью), аэропортом

Показатели	Сельские населенные пункты (единиц)					
	Всего	из них с числом жителей, человек				
		50 и менее	51-100	101-500	501-1000	более 1000
Количество сельских населенных пунктов	2726	1869	303	291	91	172
в том числе, имеющих связь по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования	2011	1189	277	283	90	172
из них получили данную связь в отчетном году	2	1	0	1	-	-
Количество сельских населенных пунктов, не имеющих связи по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования региона	715	680	26	8	1	-
Количество сельских населенных пунктов, не имеющих связи по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования региона, но обеспеченных по локальной автодорожной сети связью с ближайшей ж/д станцией, морским или речным портом (пристанью), аэропортом	36	34	1	1	-	-

Источник: Федеральное дорожное агентство

Таблица 2.8.6 – Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения Ленинградской области, процентов

Наименование муниципального района (городского округа)	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Бокситогорский	78,40	77,40	78,20	77,20

Наименование муниципального района (городского округа)	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Волосовский	37,75	35,21	25,30	25,20
Волховский	23,50	23,00	23,52	21,50
Всеволожский	32,00	30,00	27,60	26,10
Выборгский	62,20	63,43	57,70	58,35
Гатчинский	8,70	8,60	7,80	7,70
Кингисеппский	53,40	53,25	48,20	48,10
Киришский	34,00	36,3	35,15	35,00
Кировский	49,40	50,30	49,52	48,20
Лодейнопольский	42,84	42,47	42,08	41,07
Ломоносовский	33,40	30,95	26,00	24,00
Лужский	52,60	51,70	65,40	64,00
Подпорожский	83,20	80,20	75,62	74,60
Приозерский	38,30	33,90	29,50	29,00
Сланцевский	28,40	27,80	26,03	25,00
Тихвинский	66,50	58,40	57,80	57,00
Тосненский	71,40	71,0	71,06	69,98
Сосновоборский	15,50	69,90	37,30	41,50

Источник: Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области

В настоящее время продолжается работа администраций муниципальных образований по принятию в муниципальную собственность бесхозных автомобильных дорог, фактическое транспортно-эксплуатационное состояние которых оценивается как неудовлетворительное.

Для улучшения транспортно-эксплуатационного состояния местных автодорог необходимо увеличить объемы выполнения работ по их текущему содержанию и ремонту, обеспечить принятие нормативов финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание местных автомобильных дорог, провести их паспортизацию и регулярно проводить обследования местной дорожной сети.

Основные проблемы в развитии автомобильных дорог общего пользования

К основным проблемам развития автомобильных дорог общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области относятся следующие:

1) недостаточное развитие автомобильных дорог федерального значения, обеспечивающих международные связи Российской Федерации, которые на значительном протяжении имеют по одной полосе движения в каждом направлении, на них отсутствует барьерное ограждение для разделения встречных потоков, они не рассчитаны на осевую нагрузку 11,5 тонн на ось, к таким дорогам относятся:

– участки автодороги А-181 «Скандинавия» Санкт-Петербург – Выборг – граница с Финляндской Республикой (в настоящее время идет реконструкция этой автодороги на участке с 65 км по 100 км, после завершения которой число полос движения возрастет с двух до шести);

– автодорога Р-23 Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель – граница с Республикой Беларусь;

– автодорога А-180 «Нарва» Санкт-Петербург – граница с Эстонской Республикой;

2) в настоящее время порядка 58,5 % от общей протяженности автомобильных дорог федерального значения, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, имеют высшие (I и II) технические категории, и только 571,9км (28,3 % от протяженности автодорог) имеют 4 и более полосы движения, что негативно влияет на условия движения транспортных потоков и безопасность

дорожного движения;

3) в связи с исчерпанием пропускной способности восточного полукольца КАД требуется проведение работ по реконструкции автодороги федерального значения А-120 «Магистральная» («Санкт-Петербургское южное полукольцо» Кировск - Мга - Гатчина - Большая Ижора) и северного полукольца автодороги А-120 «Магистральная», переданного в сеть федеральных дорог и включенного в титул автодороги федерального значения А-181 «Скандинавия»;

4) в связи с развитием портовых комплексов и увеличением объемов грузов, доставляемых в морские порты и вывозимых из них на автомобильном транспорте, требуется проведение строительства и реконструкции ряда автомобильных дорог, обеспечивающих подъезды к морским портам, расположенным по побережью Балтийского моря;

5) из-за недостаточного количества радиальных магистралей, обеспечивающих связи Санкт-Петербурга с Ленинградской областью, а также дублеров въездных автодорог, наблюдаются заторы на въездах в Санкт-Петербург в часы пик (порядка 480 км автомобильных дорог на подходах к Санкт-Петербургу функционирует в режиме перегрузки в часы пик);

6) несовершенство планировочной структуры улично-дорожной сети Санкт-Петербурга из-за нехватки магистралей скоростного и непрерывного движения, формирующих транспортный каркас Санкт-Петербурга, дуговых автомагистралей в южной и северной частях города, недостаточного количества мостовых переходов, низких темпов строительства новых транспортных развязок и пешеходных переходов в разных уровнях, путепроводов над железными дорогами, вызывает снижение скорости движения транспортных потоков, возникновение заторов, ухудшение экологического состояния городской среды;

7) развитие дорожной сети в районах массовой жилой застройки Санкт-Петербурга и Ленинградской области отстает от темпов ввода жилья и уровня автомобилизации населения, что приводит к возникновению заторов и росту аварийности;

8) значительная протяженность автомобильных дорог общего пользования, которые не соответствуют нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям по состоянию на 1 января 2020 года, в том числе:

- федеральных автодорог – 24 % от их общей протяженности;

- автомобильных дорог регионального значения Санкт-Петербурга – 34,5 %;

- автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения Ленинградской области - 50,5 %;

- автодорог местного значения Ленинградской области – 39,2 %;

9) низкий технический уровень автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения в Ленинградской области (6,7 тыс. км или 72,1 % от общей протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения относятся к IV и V техническим категориям и безкатегорийным);

10) недостаточное развитие хордовых дорог, обеспечивающих связи между районами Ленинградской области;

11) отсутствуют обходы ряда крупных населенных пунктов Ленинградской области (Сертолово, Всеволожска, Волосово, Волхова и др.);

12) на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области расположено порядка 200 железнодорожных переездов, находящихся в одном уровне с автодорогами, что вызывает риски дорожно-транспортных происшествий, потери времени и ухудшение условий движения автотранспорта и пешеходов;

13) в Санкт-Петербурге и Ленинградской области на автомобильных дорогах общего пользования расположено 1405 мостовых сооружений, значительная часть которых нуждается в проведении ремонта или реконструкции;

14) низкий уровень инженерного оборудования и обустройства автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения оказывает негативное влияние на условия и безопасность дорожного движения;

15) В общей сложности 715 сельских населенных пунктов (26,2 % от их общего количества) не имеет связи по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования Ленинградской области;

16) недостаточные объемы финансирования расходов на развитие и эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования.

Существующий уровень развития автомобильных дорог не в полной мере отвечает потребностям населения и отраслей экономики, сдерживает темпы социально-экономического и градостроительного развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области, не обеспечивает условия создания комфортной среды в целом ряде жилых районов и в сельской местности.

2.9. Организация дорожного движения и интеллектуальные транспортные системы

В Санкт-Петербурге в целях сохранения центральной части города, которая входит в Список всемирного наследия ЮНЕСКО, снижения загазованности и уменьшения уровня шума введены ограничения для движения грузового транспорта.

В настоящее время в Санкт-Петербурге действует постановление № 272 от 27.03.2012 «О порядке осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам регионального значения в Санкт-Петербурге».

В соответствии с постановлением №272 установлены границы территории (зона с ограниченным движением), в пределах которой движение по автомобильным дорогам регионального значения в Санкт-Петербурге грузовых транспортных средств, разрешенная максимальная масса которых превышает 8 тонн, прекращено с 01.06.2013 по 31.12.2025.

Владелец грузового транспортного средства, в случае обслуживания юридических лиц, индивидуальных предпринимателей и физических лиц, находящихся на территории Санкт-Петербурга, должен получить пропуск (постоянный или разовый) на движение своего транспортного средства в данных границах. Схема участков автомобильных дорог Санкт-Петербурга, входящих в «грузовой каркас», представлена на рисунке 2.9.1.

В настоящее время перечень улиц, входящих в «грузовой каркас» города, по которым разрешено движение грузовых транспортных средств, разрешенная максимальная масса которых превышает 8 тонн, расширен до 107.

Постоянные пропуска выдаются для осуществления регулярных перевозок грузов либо обслуживания объектов в пределах зоны с ограниченным движением со сроком действия до 12 месяцев.

Разовые пропуска выдаются по определенному маршруту со сроком действия не более 5 суток для осуществления движения в рамках обслуживания лиц, находящихся в пределах зоны с ограниченным движением.

Физическим лицам выдаются только разовые пропуска.

В настоящее время по дорогам Санкт-Петербурга запрещено движение грузовых автотранспортных средств, разрешенная максимальная масса которых превышает 8 тонн, если у них установлен двигатель ниже экологического класса «Евро 3».

В Ленинградской области для просушки дорог после зимнего периода ежегодно вводятся временные ограничения для движения грузового автотранспорта, осевые нагрузки которого превышают допустимые значения (5 тонн на ось для дорог с асфальтовым покрытием и 3 тонны для дорог с гравийным и грунтовым покрытием).

По данным СПб ГКУ «ДОДД» Санкт-Петербурга, в настоящее время на балансе города имеется более 1700 светофорных объектов и порядка 100 тыс. дорожных знаков, протяженность продольной дорожной разметки составляет более 3 тыс. км.

Автоматизированной системой управления дорожным движением (далее – АСУДД) охвачено около 65 % светофорных объектов в Санкт-Петербурге.

На территории Ленинградской области насчитывается более 300 объектов светофорного регулирования.

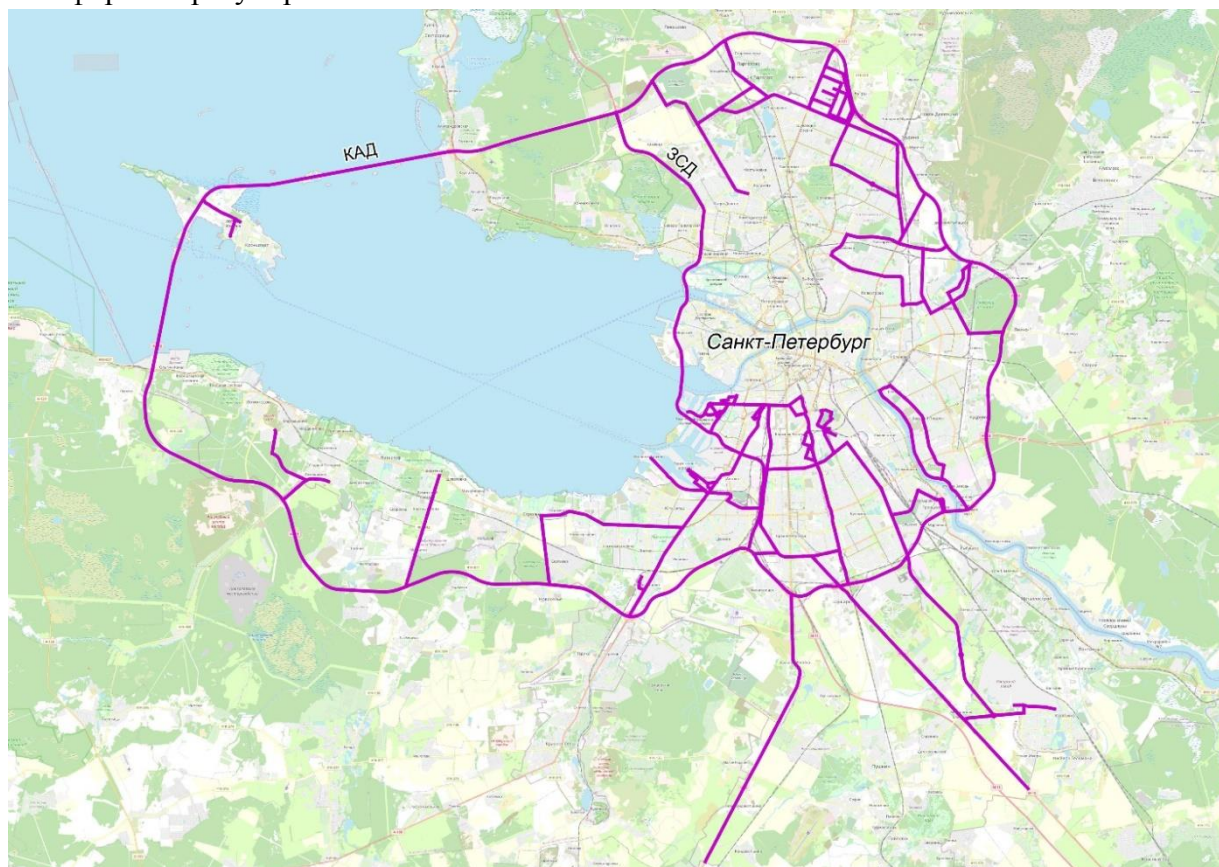


Рисунок 2.9.1 – Схема участков автомобильных дорог Санкт-Петербурга, входящих в «грузовой каркас»

Интеллектуальные транспортные системы, обслуживающие транспортную систему Санкт-Петербурга и Ленинградской области, перечислены далее.

АСУДД КАД Санкт-Петербурга

АСУДД КАД введена в эксплуатацию в 2011 году после завершения строительства центра управления (ЦУ).

Управление транспортными потоками на КАД осуществляется при помощи электронных табло и знаков переменной информации, размещенных на автодороге. Для установки оборудования по основному ходу КАД используются 74 П-образные опоры.

В диспетчерском центре ЦУ в режиме реального времени отображаются сведения о постоянно меняющейся дорожной обстановке, заторах, ДТП, состоянии дорожного покрытия, погодных условиях, проводимых ремонтах и любых других ситуациях, влияющих на безопасность и условия движения транспорта. Состояние дорожной ситуации определяется по показаниям детекторов транспорта, датчиков и видеокамер. Все сигналы аккумулируются в ЦУ, откуда осуществляется оперативное управление дорожной обстановкой на всей КАД, за исключением участка, проходящего по комплексу защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений.

Превышение максимально допустимой скорости движения фиксируется с помощью стационарных постов контроля скорости движения, оборудование которых расположено на дорожных опорах.

Доведение дорожно-транспортной ситуации до участников дорожного движения осуществляется с помощью информационных табло и многопозиционных указателей, а также по каналам «Авторadio» и «Дорожное радио» и с помощью сервиса «Яндекс.Карты».

АСУДД для участка КАД, проходящего по комплексу защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений

В силу специфики участка КАД, проходящего по комплексу защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений, управление дорожным движением осуществляется отдельно от других участков КАД.

Особенностью транспортных тоннелей, соединяющих северный и южный участки дамбы, является возможность их работы в реверсивном режиме. В связи с этим все светофоры и знаки переменной информации 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.

АСУДД для участка КАД, проходящего по комплексу защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений имеет отдельный ЦУ.

АСУДД ЗСД

Автоматизированная система управления дорожным движением ЗСД управляет в настоящий момент тремя фрагментами: северный участок от Приморского пр. до автодороги Е-18 «Скандинавия» протяженностью 26,4 км, и южный участок от КАД (69 км. Внеш.) до наб. реки Екатерингофки протяженностью 8,5 км и центральный, расположенный между северным и южным участками.

Данные ТСОДД позволяют менять характеристики потока и эффективно управлять магистральным трафиком. При разработке АСУДД особое внимание было уделено

специфике ЗСД: сопряженности трассы с одной стороны с кольцевой автодорогой, с другой — с уличной сетью, а также учтен определенный трафик и необходимость обеспечения быстрого, комфортного и безопасного движения по первой российской платной дороге.

Все подсистемы АСУДД ЗСД интегрированы с подсистемами пунктов взимания платы в общее информационное пространство. На ПВП обслуживаются транспондеры ЗСД, банковские карты, 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.

Особенностью функции информирования участников дорожного движения является дополнительное предоставление информации о тарифах и способах взимания платы за проезд на подходах к ПВП и информирование о транспортной ситуации на ЗСД на подъездах к нему.

АСУДД автодороги А-121 «Сортавала»

Автоматическая система управления дорожным движением автодороги А-121 «Сортавала» является одной из передовых и современных АСУДД России.

Информирование водителей производится полностью в автоматическом режиме, при этом система выбирает наиболее приоритетный сценарий, анализируя множество дорожно-транспортных и метеорологических параметров. Протяженность участка дороги с АСУДД составляет более 80 километров. Табло и знаки переменной информации установлены как по основному ходу дороги, так и на многих съездах, что позволяет информировать водителей не только о ситуации на трассе, но и о дорожно-транспортных условиях рядом с ней. Особенностью автодороги А-121 «Сортавала» является применение системы взвешивания транспортного средства в движении в составе системы оборудования для взвешивания транспортных средств на ходу.

АСУДД автодороги А-181 «Скандинавия»

Интеллектуальная транспортная система, реализуемая в рамках реконструкции автомобильной дороги А-181 «Скандинавия», уникальна по своей комплектности, так как впервые в России строится ИТС на основе согласованных и гармонизированных наборов сервисов и подсистем, унификации и стандартизации протоколов информационного взаимодействия ее национальных сегментов.

Основной частью ИТС автодороги А-181 является автоматизированная система управления дорожным движением, которая реализована в настоящий момент на участке 47км – 65км.

АСУДД Санкт-Петербурга, включая Кронштадт, Ломоносов, Красное Село, Пушкин, Колпино и Курортный район

АСУДД Санкт-Петербурга, включая Кронштадт, Ломоносов, Красное Село, Пушкин, Колпино и Курортный район.

В 2010 году был организован Центр управления дорожным движением по адресу ул. Хрустальная, д. 22, лит. А. Эксплуатация Центра управления дорожным движением

осуществляется структурным подразделением СПб ГКУ «ДОДД» – Отделом эксплуатации ЦУДД.

Система видеонаблюдения за дорожной обстановкой в Санкт-Петербурге

В состав АСУДД КАД входит 62 видеокамеры, АСУДД ЗСД (южный участок) 60 видеокамер, АСУДД ЗСД (северный участок) 180 видеокамер, в транспортном тоннеле судопропускного сооружения С-1 комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений – 112 видеокамер и т.д. Установлены видеокамеры и на сети автомобильных дорог регионального значения Ленинградской области, а также в СПб ГКУ «ДОДД» развернута система транспортного видеонаблюдения на базе 98 камер видеонаблюдения. Часть камер способна детектировать ДТП.

АСУ НГПТ

Основное назначение системы – контроль соблюдения договорных обязательств перевозчиков на социальных маршрутах городского наземного пассажирского транспорта перед заказчиком (СПб ГКУ «Организатор перевозок»).

Основные характеристики системы на текущий момент следующие:

- количество оснащенных бортовым оборудованием подвижных единиц наземного городского общественного транспорта – более 8000 ед.;
- виды городского пассажирского транспорта, подключенные к системе – автобус, троллейбус, трамвай;
- количество остановок общественного транспорта, оснащенных информационными табло – 85;
- единый центр управления маршрутным транспортом (ЕЦУМТ) расположен в здании СПб ГКУ «Организатор перевозок»;
- тип взаимодействия бортового оборудования и ЕЦУМТ – беспроводной, через сеть 3G, оператор – ЕМТС.

С 2012 года открыт Городской транспортный портал Санкт-Петербурга: <http://transport.orgp.spb.ru>. С его помощью пассажиры могут отслеживать движение наземного пассажирского транспорта и планировать свое передвижение по городу.

Система фото-, видеофиксации нарушений ПДД

На КАД Санкт-Петербурга работают 76 фоторадарных комплексов стационарного размещения «КРИС». Они контролируют скоростной режим с автоматической фотофиксацией и передачей информации в центр обработки данных. «КРИС» автоматически распознает государственные регистрационные знаки транспортных средств и скорость движения.

Места дислокации мобильных комплексов могут ежедневно меняться. Узнать расположение камер на каждый день можно на сайте УГИБДД по Санкт-Петербургу и Ленинградской области в разделе пресс-релиз <http://78.gibdd.ru/news/press-release>.

Государственное казенное учреждение Ленинградской области «Центр безопасности дорожного движения» (ГКУ ЛО «ЦБДД») отвечает за обеспечение развития и эксплуатации, работающих в автоматическом режиме специальных технических средств фиксации нарушений. Всего на автомобильных дорогах общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области насчитывается более 800 комплексов фото-

видеофиксации административных правонарушений. Схема расположения комплексов фото-видеофиксации представлена на рисунках 2.9.2 и 2.9.3.



Рисунок 2.9.2 – Схема расположения комплексов фото-видеофиксации административных правонарушений на автомобильных дорогах общего пользования в Санкт-Петербурге



Рисунок 2.9.3 – Схема расположения комплексов фото-видеофиксации административных правонарушений на автомобильных дорогах общего пользования Ленинградской области

Система «Платон», пункты весового и габаритного контроля

Система взимания платы «Платон» (далее – «Система») создана в целях обеспечения соблюдения установленного действующим законодательством порядка взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн

Основные принципы работы системы взимания платы:

- Оплата за фактически пройденное расстояние;
- Безостановочное взимание платы (исключение ошибок вследствие влияния человеческого фактора);
- Использование спутниковых навигационных систем ГЛОНАСС /GPS;
- Регулярный мониторинг движения автотранспортных средств массой свыше 12 тонн (системы стационарного и мобильного контроля).

Краткое описание работы системы:

- Для проезда по федеральным дорогам владельцу автомобиля массой свыше 12 тонн необходимо зарегистрировать в системе взимания платы себя и свои транспортные средства;
- Информация о движении грузовика собирается с помощью специального оборудования спутниковой навигации и обрабатывается в автоматическом режиме;
- Бортовое устройство, которое владелец автомобиля может получить в центрах обслуживания пользователей после заключения договора безвозмездного пользования с оператором системы, с помощью ГЛОНАСС/GPS определяет географические координаты движущегося автомобиля. Движение без бортового устройства допускается при наличии заранее оформленной маршрутной карты;
- Полученные координаты передаются в Центр обработки данных;
- В Центре обработки данных на основании данной информации в автоматическом режиме рассчитывается размер платежа за пройденное расстояние по федеральным трассам;
- В случае, если автомобиль не проезжает по федеральной автомобильной дороге, либо проезжает по платным участкам федеральных автомобильных дорог, система не включает данные участки пути в расчет платы;
- При прохождении транспортного средства под рамкой системы стационарного контроля осуществляется проверка наличия денежных средств на расчетном счете (при наличии бортового устройства) или наличие маршрутной карты (при отсутствии бортового устройства);
- Плата за проезд автомобиля взимается в автоматическом режиме с лицевого счета владельца транспортного средства;
- В местах отсутствия рамок стационарного контроля предусмотрено наличие специально оборудованных автомобилей – мобильного контроля.

В Санкт-Петербурге расположено 2 центра обслуживания владельцев грузовых транспортных средств и 2 терминала самообслуживания (расположены в центрах). 2 стационарных пункта весогабаритного контроля в п. Парголово на Выборгском шоссе и в п. Шушары на Московском шоссе. В Ленинградской области расположено 3 центра обслуживания пользователей и 5 терминалов самообслуживания (расположены в центрах). 10 автоматических пунктов весогабаритного контроля (рамки) расположено во Всеволожском, Выборгском, Кингисеппском и Приозерском районах Ленинградской области. В Ленинградской области ежегодно проводится весенняя просушка региональных

дорог. В это время ограничивается проезд большегрузных транспортных средств. Движение транспорта контролируется передвижными постами весового контроля в каждом районе области. В июне 2020 г. Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области и Северо-Западное управление Ространснадзора заключили соглашение, в соответствии с которым передвижные посты весогабаритного контроля будут работать на территории региона круглый год, а не только в период весенних ограничений. Расположение центров обслуживания пользователей, терминалов, а также пунктов весового контроля на автомобильных дорогах общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области представлено на рисунке 2.9.4.

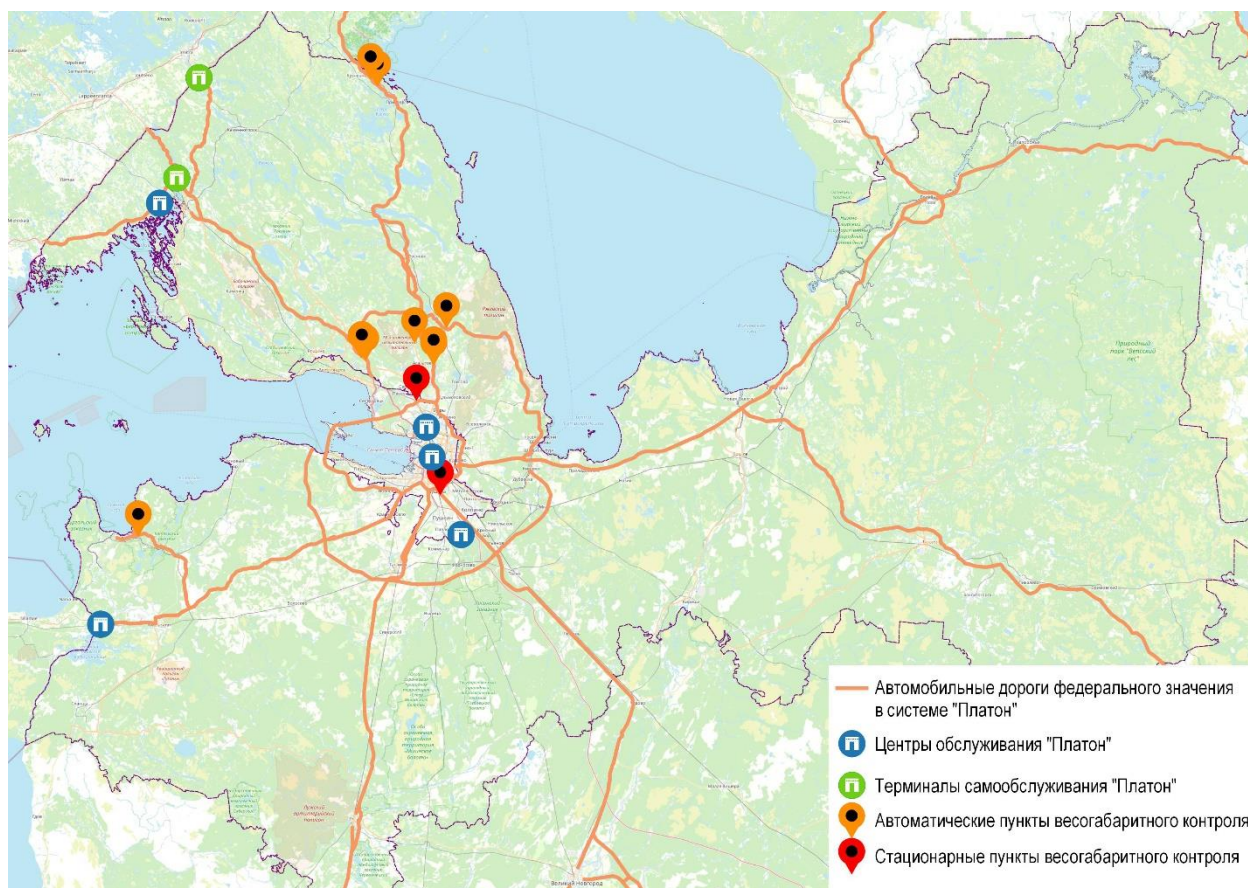


Рисунок 2.9.4 – Схема расположения центров и терминалов обслуживания «Платон», а также пунктов весового контроля на автомобильных дорогах общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области

Городской Мониторинговый Центр

Городской Мониторинговый Центр (СПб ГКУ «ГМЦ») создан в составе комплекса «Безопасный город», в который также входят:

- служба экстренных вызовов 112;
- дежурная служба губернатора;
- центр управления транспортом (ЦУТ);
- управление мониторинга и видеонаблюдения и другие службы.

ЦУТ наблюдает за безопасностью в Санкт-Петербурге, ведет мониторинг улично-дорожной сети, осуществляет координацию действий различных служб при возникновении нештатных ситуаций на транспорте, обеспечивает информирование

граждан об альтернативных маршрутах при возникновении нештатных ситуаций, контролирует устранение нештатных ситуаций на транспорте.

СПб ГКУ «ГМЦ» работает в круглосуточном режиме. В период крупных городских мероприятий и праздников (ПМЭФ, день ВМФ, праздник «Алые паруса», крупные спортивные соревнования и т.д.) СПб ГКУ «ГМЦ» обеспечивает работу штаба, в который входят органы исполнительной власти города, аварийно-восстановительные и экстренные службы, правоохранительные органы, перевозчики, представители терминалов внешних видов транспорта, ответственные за содержание транспортной инфраструктуры, и другие структуры.

К основным направлениям деятельности СПб ГКУ «ГМЦ» относятся:

- мониторинг экстренных событий и нештатных ситуаций на объектах Санкт-Петербурга и в местах проведения массовых мероприятий в круглосуточном режиме;
- прием сообщений по вопросам жилищно-коммунального хозяйства, ответы на запросы справочного характера по телефонному номеру «004»;
- прием сообщений по вопросам, связанным с жилищно-коммунальным хозяйством и благоустройством города, на интернет-портале «Наш Санкт-Петербург»;
- развитие и организация эксплуатации системы обеспечения вызова экстренных оперативных служб по единому номеру «112» Санкт-Петербурга;
- развитие и организация эксплуатации городской системы видеонаблюдения Санкт-Петербурга;
- развитие и эксплуатационно-техническое обслуживание комплекса технических средств связи и оповещения региональной автоматизированной системы централизованного оповещения Санкт-Петербурга;
- контроль за эксплуатацией комплексных систем обеспечения безопасности (КСОБ) объектов социальной инфраструктуры Санкт-Петербурга, строительство и дооснащение системами КСОБ указанных объектов;
- развитие и эксплуатация системы фото-, видеофиксации нарушений правил дорожного движения Санкт-Петербурга.

Автоматизированная система мониторинга погодных условий и состояния дорожного покрытия

Кроме сети АДМС в Ленинградской области, непосредственно в административных границах Санкт-Петербурга, в рамках организации подсистемы сбора метеоданных также установлено:

- на КАД 31 АДМС. Все они входят в комплекс метеообеспечения ФКУ «Севзапуправтодор». Сбор информации с этих станций осуществляется с помощью АИИС «МетеоТрасса», производимой ЗАО «ИРАМ» (Россия, Санкт-Петербург);
- на территории Санкт-Петербурга также функционирует 5 гидрометеорологических станций, работающих в составе ФГБУ «Северо-Западное управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды»;
- на ЗСД южный участок – 4 АДМС, северный участок – 8 АДМС;
- на автодороге А-121 «Сортавала» – 4 АДМС;
- в районе транспортного тоннеля судопропускного сооружения С-1 комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений – 2 АДМС.

Заблаговременность предупреждений об опасных явлениях на автодорогах, выдаваемых дорожными метеорологическими станциями автоматически, не превышает трех часов.

Комплексы детектирования параметров транспортных потоков

Системы мониторинга параметров дорожного движения успешно эксплуатируются на КАД, ЗСД и автодорог А-121, А-181 в составе соответствующих АСУДД, которые были представлены выше. В состав АСУДД КАД входит 411 детектор, АСУДД ЗСД южный участок 79 детекторов, АСУДД ЗСД северный участок 145 детекторов, в транспортном тоннеле судопропускного сооружения С-1 комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений – 144 детектора, на автодороге А-121 «Сортавала» – 85 детекторов.

Основные проблемы, сдерживающие развитие интеллектуальных транспортных систем

К основным проблемам, сдерживающим развитие интеллектуальных транспортных систем в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, относятся:

- 1) отсутствие на государственном уровне единой политики и стратегии развития ИТС, в том числе стандартов по вопросам внедрения и состава ИТС;
- 2) отсутствие Программы создания ИТС в Санкт-Петербургском транспортном узле и системного подхода к развитию их элементов;
- 3) низкий уровень конкуренции при выработке технических решений по управлению дорожным движением и отсутствие планомерной работы по наблюдению за условиями движения транспортных потоков и эффективностью примененных методов и параметров управления ими;
- 4) отсутствие единой технической политики в сочетании с неэффективными и устаревшими техническими решениями, основанными на закрытых решениях в области информационного взаимодействия;
- 5) сформировавшиеся к настоящему времени компоненты ИТС (АСУДД, АСУНППТ и др.) не интегрированы в единую систему и имеют целый ряд функциональных и технологических недостатков:
 - низкий уровень охвата территории агломерации существующими ИТС;
 - применение неэффективных технологий управления транспортными и пешеходными потоками;
 - внедрение технологий адаптивного управления транспортными и пешеходными потоками и приоритетного пропуска общественного транспорта без предварительного анализа и моделирования, что зачастую приводит к ухудшению транспортной ситуации;
 - отсутствие интеграции АСУДД Санкт-Петербурга с АСУДД КАД, АСУДД ЗСД, АСУДД автодорог федерального значения М-11 «Нева», М-10 «Россия», А-181 «Скандинавия», Р-21 «Кола» и вновь проектируемых систем;
 - отсутствие единого центра автоматизированного управления транспортным комплексом Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- 6) отсутствие единой системы информационного обмена между функционирующими системами ИТС, основанного на едином регламенте взаимодействия;
- 7) отсутствие системы оперативного автоматизированного мониторинга

состояния транспортного комплекса, что не позволяет в режиме реального времени отслеживать изменения транспортной ситуации и корректно прогнозировать уровень загрузки и условия движения на автомагистралях;

8) требует дальнейшего развития система информирования населения о работе транспортной системы.

2.10. Парковочное пространство

В Санкт-Петербурге серьезные проблемы связаны с размещением автотранспортных средств на улично-дорожной сети города и с организацией временного хранения автотранспорта.

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 185 тыс. ед. в будние дни и более 155 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 города составляет в среднем около 30 %, однако на отдельных участках (у станций метрополитена, торговых и развлекательных комплексов) данный показатель приближается к 100 %.

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 (зона в Центральном районе), перехватывающие автостоянки, городские автостоянки (рисунок 2.10.1).

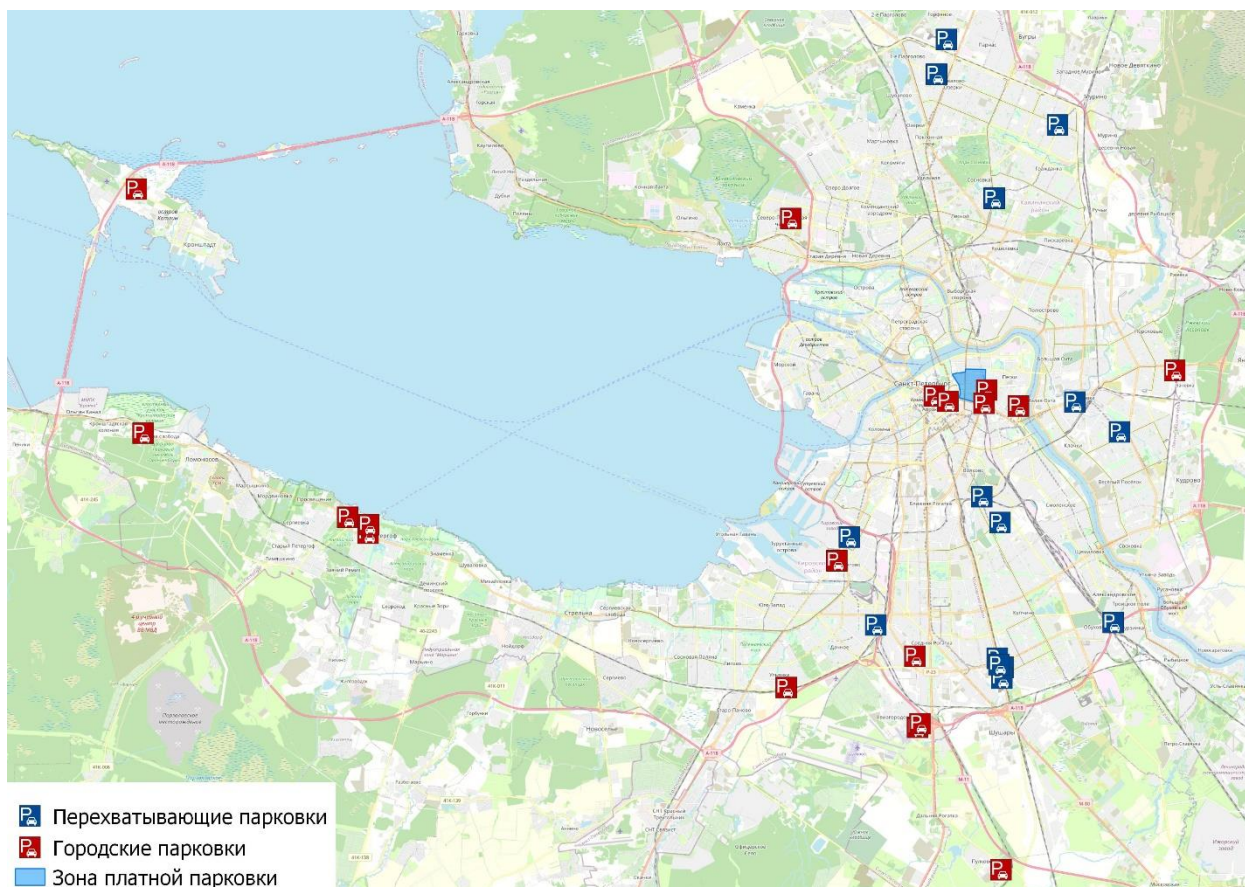


Рисунок 2.10.1 – Схема расположения действующих парковок Санкт-Петербурга.

В зону платной парковки, расположенной в Центральном районе Санкт-Петербурга, входят 28 улиц, расположенных в границах между Невским, Лиговским проспектами, Кирочной улицей и набережной реки Фонтанки (рисунок 2.10.2), а также ул. Рубинштейна. В настоящее время емкость парковочного пространства в Центральном районе Санкт-Петербурга составляет 2903 машино-места. За 2020 год зоной платной парковки воспользовались порядка 3 млн человек (в среднем около 8,2 тыс. человек в день).

В Санкт-Петербурге имеется 16 перехватывающих парковок общей площадью около 55,7 тыс. м² и емкостью 1 719 машино-места. Перехватывающие парковки работают круглосуточно, при этом в ночное время - в платном режиме.

В настоящее время в Санкт-Петербурге организованы 18 городских автостоянок общей площадью около 166,4 тыс. м² на 2 684 парковочных места для размещения транспортных средств в Центральном, Петродворцовом, Кировском, Красногвардейском, Московском, Приморском и Кронштадтском районах. Пользование городскими автостоянками осуществляется на платной основе.

В соответствии с требованиями Федерального закона от 24.11.1995 № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» 10 % парковочных мест в границах зоны платной парковки, на городских и перехватывающих автостоянках выделено для размещения на бесплатной основе транспортных средств инвалидов и перевозящих их лиц.

Обеспеченность административных районов Санкт-Петербурга парковочными местами автостоянок, управляемых ГУП «Городской центр управления парковками Санкт-Петербурга», представлена в таблице 2.10.1.

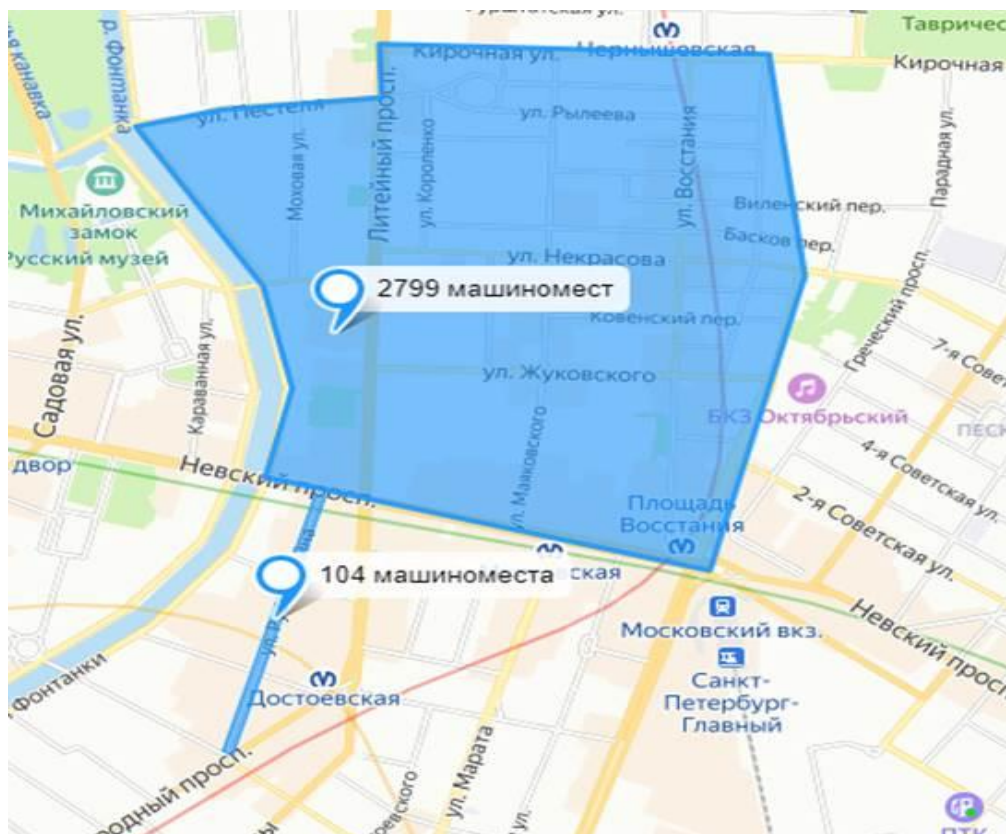


Рисунок 2.10.2 – Зона платной парковки в Центральном районе Санкт-Петербурга.

Кроме автостоянок, находящихся в ведении СПб ГУП «Городской центр автостоянок и гаражей», хранение автотранспорта обеспечивается на коллективных гаражных автостоянках Всероссийского общества автомобилистов (ВОА), на коммерческих гаражных стоянках, в паркингах и на стоянках, расположенных возле крупных торговых центров и объектов транспортной инфраструктуры (аэропорта, вокзалов) и т.д.

В условиях роста уровня автомобилизации и численности парка автотранспортных средств, спрос на парковки существенно превышает емкость парковочного пространства города, особенно в центральных районах и в зонах размещения крупных объектов грузогенерации и массового тяготения населения.

Спрос на парковки в зонах массового тяготения населения (крупные предприятия, коммерческие центры, места проведения массовых культурных и спортивных мероприятий и т.д.) уже сегодня превышает емкость парковочного пространства в 1,3–1,5 раза.

Таблица 2.10.1 – Характеристика существующего уровня обеспеченности административных районов Санкт-Петербурга парковочными местами в 2020 г., машино-мест

Район	Платные парковки	Перехватывающие парковки	Городские парковки	Всего
Центральный	2903	-	364	3267
Калининский	-	107	-	107
Петродворцовый	-	-	818	818
Выборгский	-	198	-	198
Кировский	-	240	163	403

Район	Платные парковки	Перехватывающие парковки	Городские парковки	Всего
Красногвардейский	-	117	-	117
Московский	-	347	475	822
Невский	-	415	-	415
Пушкинский	-	-	624	624
Фрунзенский	-	240	-	240
Приморский	-	-	45	45
Кронштадский	-	-	113	113

Существующая емкость перехватывающих парковок в настоящее время составляет около 1664 машино-места, что составляет менее 1 % суточных корреспонденций в центральные районы города.

Недостаток доступных мест постоянного хранения автомобилей негативно влияет на безопасность жизнедеятельности населения (как с точки зрения сохранности автомобиля и его технического состояния, так и безопасности движения) и на экологическую безопасность городской среды (загрязнения из-за парковки автомобилей на тротуарах, газонах и т.д.). Из-за нехватки парковочных мест автомобили паркуются на улично-дорожной сети, что снижает пропускную способность проезжей части целого ряда автомагистралей Санкт-Петербурга.

Для решения проблем с парковкой автотранспорта в Санкт-Петербурге необходимо обеспечить:

- создание системы управления развитием единого городского парковочного пространства;
- расширение зоны платной парковки в центральных районах города;
- развитие сети городских парковок;
- создание новых перехватывающих парковок на въездах в город и в составе транспортно-пересадочных узлов;
- развитие парковок для грузового автотранспорта на въездах в город и возле объектов грузогенерации;
- строительство наземных и подземных многоуровневых парковочных комплексов в местах массового тяготения населения;
- разработку единой городской информационной системы мониторинга и управления городским парковочным пространством в Санкт-Петербурге.

Решение перечисленных задач позволит создать современное парковочное пространство на территории города, повысить пропускную способность улично-дорожной сети за счет сокращения количества автомобилей, припаркованных на дорогах, а также улучшить городскую среду и экологическую обстановку.

Основные проблемы развития парковочного пространства

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

- 1) темпы развития парковочного пространства существенно отстают от роста уровня автомобилизации населения и численности парка автотранспортных средств, что приводит к неорганизованной парковке автотранспортных средств на улично-дорожной сети города, тротуарах, газонах и на дворовых территориях;

- 2) отсутствие необходимых финансовых ресурсов для расширения зоны платной парковки в центральных районах города;
- 3) нехватка свободных территориальных ресурсов для организации парковок в сложившихся районах плотной застройки;
- 4) недостаточные площади под парковку в районах нового жилищного строительства, не соответствующие росту уровня автомобилизации населения;
- 5) преобладание в структуре мест постоянного хранения автотранспорта гаражей-боксов и открытых автостоянок, что предопределяет низкую эффективность использования территории;
- 6) отсутствие городских парковок для грузового автотранспорта, дефицит мест погрузки/разгрузки и технологического отстоя грузовых автомобилей;
- 7) отсутствие единой городской информационной системы мониторинга парковочного пространства в Санкт-Петербурге;
- 8) отсутствие эффективной системы контроля за соблюдением правил паркования и привлечения к административной ответственности нарушителей;
- 9) низкая заинтересованность частных инвесторов в создании объектов хранения транспортных средств из-за их низкой девелоперской доходности.

2.11. Велосипедная инфраструктура

Вопросами развития велоинфраструктуры в Санкт-Петербурге занимается ГКУ «Городской центр управления парковками Санкт-Петербурга», подведомственное Комиету по транспорту г. Санкт-Петербурга.

На начало 2021 г. в Санкт-Петербурге функционировало 35 велосипедных маршрутов общей протяженностью 126,5 километра (таблица 2.11.1).

Ежегодно проводятся работы по обустройству уже существующих веломаршрутов, предусматривающие установку светофоров для велосипедистов, нанесение дорожной разметки и выполнение других работ для повышения безопасности и комфорта велосипедистов.

Таблица 2.11.1 – Перечень существующих веломаршрутов в Санкт-Петербурге

№ п/п	Район	Маршрут	Протяженность, км
Существующие веломаршруты (126,5 км)			
1	Василеостровский	наб. Макарова (от пр. Крузенштерна до Наличной ул.)	0,8
2	Василеостровский / Петроградский	мост Бетанкура	1,3
3	Выборгский	пр. Луначарского (от Выборгского ш. до Муринского парка)	3,0
4		Ушаковская набережная от Ушаковского моста - Выборгская набережная до Гренадерского моста	3,1
5	Калининский / Выборгский	Гражданский пр. – Центр (Гражданский пр. от пр. Луначарского до пр. Просвещения – Токсовская ул. – ул. Руставели – Пискаревский пр. – Свердловская наб. – Арсенальная наб. Пироговская наб. – Гренадерский мост)	17,0
6	Калининский	Муринский парк	8,8
7	Красногвардейский	Октябрьская набережная от Народной улицы - Малоохтинская набережная до Большеохтинского моста	8,8

№ п/п	Район	Маршрут	Протяженность, км
8	Колпинский	Заводской пр. (от д. 36 по Заводскому пр. до Колпинского парка)	0,9
9		Софийская ул. от Магистралы №2 (Автозаводская ул.) до Колпинского ш.	9,7
10		Оборонная ул. от Тверской ул. до Октябрьской ул.; от Вознесенского (Лагерного) шоссе до планируемой к созданию улицы в районе Следственного изолятора № 1 УФСИН по городу Санкт-Петербургу и Ленинградской области	3,8
11	Курортный	дорога к Шалашу Ленина (дорога к Шалашу Ленина от Приозерной ул. до Шалаша)	2,7
12		проезд под развязкой на пересечении КАД и Приморского шоссе	3,1
13	Петроградский	Северная дорога (от ул. Рюхина до Футбольной аллеи)	1,8
14		Южная дорога (от ул. Рюхина до Теннисной аллеи)	1,5
15		Южная дорога – Петровская пл. (Южная дорога от Южной аллеи до Большого Петровского моста – Большой Петровский мост – ул. Савиной до Петровской пл.)	1,0
16		мост в створе Яхтенной ул. (мост в створе Яхтенной улицы от Приморского пр. до Северной дороги)	0,9
17		Велосипедное кольцо по набережным Петроградской стороны: Песочная наб. – ул. Академика Павлова – Аптекарская наб. – Петроградская наб. – Петровская наб. – Александровский парк – Кронверкский пр. – Введенская ул. – ул. Б. Зеленина	9,6
18		наб.р. Карповки – Левашовский пр. – ст.м. «Крестовский остров» (наб.р. Карповки от Гренадерского моста до пр. Медиков – Левашовский пр. от Ординарной ул. до Большого Крестовского моста – Большой Крестовский мост – Петроградская ул. – Морской пр. – ст.м. «Крестовский остров»)	4,5
19		Временные выделенные велополосы на Крестовском острове по маршруту: Южная дор. от Крестовского пр. до Теннисной аллеи - Теннисная аллея - Велосипедная аллея - Северная дор. от Велосипедной аллеи. до ул. Рюхина - ул. Рюхина	3,0
20		Приморский	Приморское шоссе (от Яхтенной ул. до Школьной ул., д. 89 А)
21	Яхтенная ул. (от ул. Савушкина до Приморского пр.)		0,5
22	Приморский проспект от Липовой аллеи до Ушаковского моста		2,6
23	Пушкинский	Витебский пр. на участке от Пушкинской ул. (пос. Шушары) до Петербургского ш.	5,9
24		Петербургское ш. (от Витебского пр. до Детскосельского бульвара в г. Пушкин)	1,3
25	Фрунзенский	пр. Славы (вдоль парка Интернационалистов)	1,0
26		Бухарестская ул. от д. 61 по ул. Салова до Прогонной ул.	1,1
27		Бухарестская ул. от ул. Салова до пр. Славы	3,1
28	Центральный	наб. р. Фонтанки, четная сторона (от наб.р. Невы до дома 112 по наб.р. Фонтанки)	3,9
29		наб.р. Фонтанки, нечетная сторона (от наб.р. Мойки до Гороховой ул.)	2,3
30		Воскресенская набережная от Литейного моста - Смольная набережная до Смольного проспекта.	3,3
31	Адмиралтейский	наб.р. Фонтанки, (четная и нечетная сторона) до Старо-Петергофского пр.	5,9
32	Петродворцовый	Ораниенбаумский пр. от Полигонного пер. до ул. Федюнинского	0,6
33	Василеостровский	Большой проспект В. О. от 6-7-й линии В. О. до Детской ул.	2,0
34	Калининский	пр. Культуры от пр. Луначарского до Северного пр.; Тихорецкий пр. от Северного пр. до Светлановского пр.	2,0
		пр. Непокоренных от ул. Бутлерова до Пискаревского пр.	2,5

№ п/п	Район	Маршрут	Протяженность, км
35	Московский	пр. Юрия Гагарина от Московского ш. до ул. Типанова	1,9

В городе улучшается оснащенность инфраструктурных объектов велостоянками. На перехватывающих автомобильных стоянках создаются места для временного хранения велосипедов при совершении комбинированных поездок на велосипеде и общественном транспорте.

Помимо перехватывающих парковок, местами для временного хранения велосипедов оснащаются городские парковки.

В Санкт-Петербурге принята адресная программа по внешнему благоустройству Санкт-Петербурга на 2020-2022 годы, в соответствии с которой запланировано размещение 30,7 км велосипедных дорожек, 6,1 км из которых уже созданы.

Планы по развитию веломаршрутов в Санкт-Петербурге на период до 2022 г. показаны на рисунке 2.11.1. При реализации этих планов протяженность велосипедной сети в Санкт-Петербурге превысит 151 км.

Комплексным планом развития транспортной системы Санкт-Петербургской агломерации на период до 2024 года предусмотрено доведение суммарной протяженности сети веломаршрутов до 221,5 км.

В Ленинградской области в настоящее время отмечается недостаточное развитие внутригородских велодорожек и оборудованных веломаршрутов на внегородских территориях.

Комитет по культуре и туризму Ленинградской области прорабатывает вопросы развития туристических веломаршрутов. В ряде муниципальных образований Ленинградской области развитием веломаршрутов занимаются муниципальные органы управления. Однако до настоящего времени не определен исполнительный орган государственной власти Ленинградской области, ответственный за комплексное развитие велосипедного движения и велосипедной инфраструктуры на территории области.

В ближайшие годы планируется создание организованной сети оборудованных и благоустроенных велодорожек в Гатчинском, Кингисеппском, Выборгском, Всеволожском, Кировском и Приозерском районах Ленинградской области и в Сосновом Бору.

Для развития велодвижения в Ленинградской области реализуется проект «Вело 47», к основным задачам которого относятся:

- разработка мер по стимулированию развития велосипедного туризма, в том числе при помощи привлечения частных инвестиций;
- разработка и оборудование велосипедных маршрутов, строительство велосипедных дорожек с учетом расположения существующих туристических маршрутов;
- разработка мобильного приложения и карты велосипедиста;
- совершенствование условий провоза велосипеда в общественном транспорте;
- развитие велошеринга;
- проведение велофестивалей, велошоу, велопробегов и мастер-классов.

К началу 2021 года реализован ряд пилотных проектов по созданию велодорожек в крупных городах Ленинградской области (во Всеволожске построена велодорожка протяженностью 3 км, в Сосновом Бору – 4,6 км, в Выборге – 0,9 км). В 2021 году планируется активное развитие сети велодорожек в ряде крупных городов Ленинградской области.

Вне крупных населенных пунктов Ленинградской области велоинфраструктура представлена локальными веломаршрутами. Например, в Приозерском районе создана кольцевая туристическая велотрасса вблизи п. Сосново протяженностью 38 км, разработанная велоклубом Bike Team.

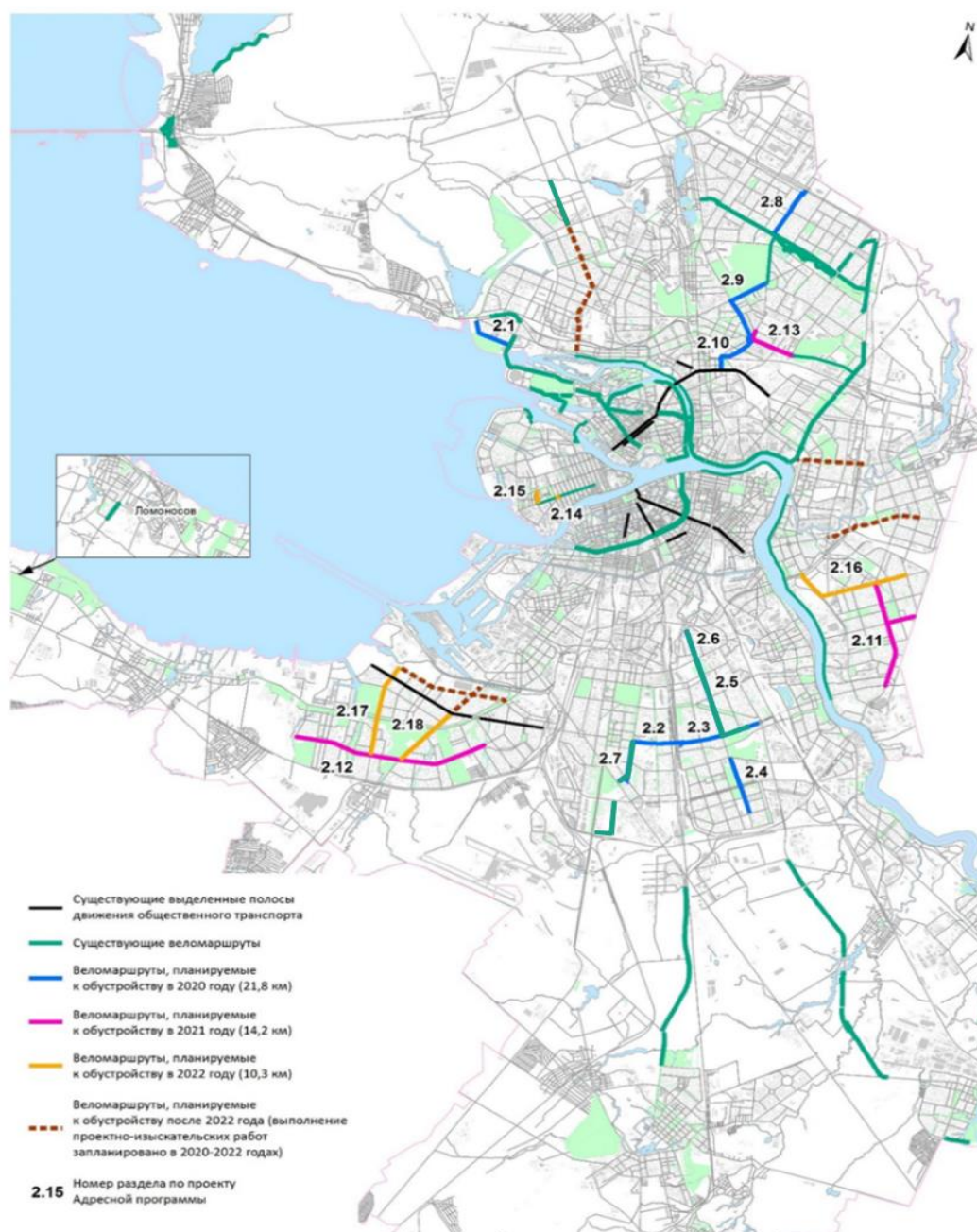


Рисунок 2.11.1 – Существующие веломаршруты и планы по развитию новых веломаршрутов в Санкт-Петербурге на период до 2022 г.

В 2021 году по территории города Светогорска до границы с Финляндией планируется создание новой велосипедной дорожки протяженностью 4 км, строительство которой предусмотрено в рамках проекта «Адаптация новых подходов развития велосипедного транспорта и велосипедных маршрутов между Россией и Финляндией в целях улучшения безопасности, мобильности, окружающей среды и продвижения социального развития (на примере строительства велодорожки Светогорск – Иматра)» в рамках программы приграничного сотрудничества «Юго-Восточная Финляндия –

Россия». Строительство началось осенью 2020 года. По состоянию на апрель 2021 года строительные работы осуществляются в соответствии с установленным графиком. Работы по строительству велодорожки должны быть завершены к 1 июля 2021 года.

Помимо строительства велосипедной дорожки непосредственно в городе Светогорске, проектом предусмотрено обустройство МАПП «Светогорск» элементами велосипедной инфраструктуры (разметка, знаки, велопарковка).

В рамках выполнения научно-исследовательской работы «Разработка комплексного подхода к развитию велосипедного сообщения в приграничных районах» в ходе реализации этого проекта разработана Концепция развития велосипедного туризма на территории Ленинградской области и Санкт-Петербурга в увязке с существующей и планируемой велосипедной и туристической инфраструктурой на территории Финляндии (регионы Южная Карелия, Кюменлааксо, Южное Саво), в которой предусмотрен комплекс мероприятий по созданию велосипедных дорожек и развитию велосипедного туризма.

Проблемы, сдерживающие развитие велосипедного движения

К основным проблемам, сдерживающим развитие велосипедного движения в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, относятся следующие:

1. Инфраструктурные проблемы, которые связаны как с недостаточным развитием сети велодорожек и веломаршрутов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, так и с низким уровнем обустройства существующих маршрутов массового передвижения велосипедистов. В настоящее время отсутствует взаимосвязанная сеть организованных велосипедных маршрутов, имеющих необходимое обустройство (разметку, дорожные знаки, схемы и знаки маршрутного ориентирования и т.д.), а также велопарковки и сервисы по прокату и ремонту велосипедов. В Санкт-Петербурге наблюдаются проблемы связности отдельных велодорожек в единую сеть. Кроме того, недостаточно развиты веломаршруты, связывающие территорию Санкт-Петербурга и Ленинградской области, на стыке города и области, в первую очередь, на связях города с крупными жилыми районами Ленинградской области.

2. Из-за отсутствия выделенных полос движения, обособленных велодорожек и организованных велосипедных маршрутов движение велосипедистов зачастую осуществляется вдоль автомобильных дорог либо по ним, что приводит к росту ДТП с участием велосипедистов.

3. В Санкт-Петербурге и Ленинградской области отмечается низкая доступность велосипедных маршрутов на общественном транспорте. Так, например, автобусы не оборудованы выделенными местами, креплениями и прочими приспособлениями для безопасной перевозки велосипедов, в электропоездах не предусмотрены отдельные зоны для перевозки велосипедов в собранном виде, в пунктах пересадки отсутствуют места для временного хранения велосипедов.

4. Не развита сеть парковок для хранения велосипедов у мест проживания населения, в транспортно-пересадочных узлах и зонах массового тяготения населения.

5. Возникают проблемы эксплуатации велосипедной инфраструктуры, когда в зимний период велодорожки и велополосы нередко оказываются засыпанными снегом и становятся непригодны для движения.

6. Недостаточно развита информационная среда, отмечается недостаток и разрозненность информационных ресурсов о развитии велосипедной инфраструктуры, отсутствуют полные и достоверные источники информации о велосипедных маршрутах в сети «Интернет». Информационные проблемы связаны как с недостатками информирования велосипедистов, следующих по маршруту, о возможных направлениях движения, о конфигурации велотранспортной сети, так и с недостатками информирования

велосипедистов через интернет-ресурсы и мобильные приложения на этапе подготовки к поездке.

7. Ограниченность бюджетных средств и нехватка частных инвестиций сдерживают развитие велосипедной инфраструктуры.

Решение перечисленных проблем будут способствовать развитию велосипедного движения в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

2.12. Комплексные проблемы, сдерживающие развитие транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области

В 2020 г. ограничения, связанные с неблагоприятной санитарно-эпидемиологической ситуацией и снижением деловой активности, негативно отразились на работе транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Из-за уменьшения объемов промышленного производства, строительных работ, торговых операций в Санкт-Петербурге и Ленинградской области объем перевозок грузов автомобильным транспортом (в части коммерческих перевозок) в 2020 г. снизился по сравнению с 2019 г. на 10 %, железнодорожным транспортом – на 2,7 %, внутренним водным транспортом – на 9,2 %, объем перевалки грузов в морских портах – на 5,8 %.

В сегменте пассажирского транспорта также отмечались негативные последствия карантинных ограничений. По итогам 2020 г. снижение объемов перевозок метрополитеном составило 41 % относительно 2019 г., трамвайным транспортом – 35 %, троллейбусным транспортом – 31 %, автобусным транспортом – 35 %, пригородными электропоездами – 24 %. Наиболее существенно снизились объемы перевозок внутренним водным транспортом – на 80 %.

Из-за ухудшения экономической ситуации уменьшился объем финансирования транспортной инфраструктуры за счет средств федерального бюджета и бюджетов субъектов РФ, снизился объем частных инвестиций в транспортную отрасль, упали объемы закупок новых транспортных средств для замены амортизированного парка подвижного состава.

Все перечисленные факторы усугубили комплексные проблемы, сдерживающие развитие транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, к основным из которых относятся следующие:

1) низкая транспортная доступность Санкт-Петербурга и Ленинградской области из крупных городов России и других стран мира из-за:

- отсутствия высокоскоростного железнодорожного сообщения с Москвой и другими крупными городами РФ и зарубежных стран;

- недостаточного развития железнодорожного сообщения с соседними субъектами РФ и соседними странами;

- недостаточного количества регулярных внутренних и международных рейсов из аэропорта «Пулково» и отсутствия прямых рейсов во многие крупные города России, Европы, Азии, Африки и Америки;

- недостаточного развития сети региональных и местных воздушных линий;

2) отставание в развитии скоростных внеуличных видов пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге от спроса населения на перевозки по наиболее загруженным направлениям, где в настоящее время исчерпана пропускная способность улично-дорожной сети;

3) низкий удельный вес железнодорожного транспорта в обеспечении пассажирских перевозок на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

4) отсутствие беспересадочных связей между пассажирскими терминалами внешних видов транспорта и центром Санкт-Петербурга, что снижает привлекательность города для бизнеса и туризма;

5) нехватка провозных мощностей городского и пригородного транспорта Санкт-Петербурга, неоптимальная маршрутная сеть, низкая скорость движения наземного пассажирского транспорта, недостаточно развитая система приоритетного пропуска общественного транспорта по улично-дорожной сети, что снижает его привлекательность для населения Санкт-Петербурга;

6) нехватка транспортно-пересадочных узлов, оборудованных для быстрой, удобной и безопасной пересадки пассажиров в Санкт-Петербурге;

7) не решена проблема обеспечения доступности транспортных услуг и объектов транспортной инфраструктуры для инвалидов и других маломобильных групп населения;

8) недостаточная провозная способность транспортных средств и пропускная способность объектов транспортной инфраструктуры, обеспечивающих перевозки между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью;

9) рост объёмов транзитных грузов, следующих на железнодорожном транспорте по территории Санкт-Петербурга в адрес портов на северном и южном побережье Финского залива, что препятствует росту объёмов пассажирского движения и ухудшает качество городской среды;

10) недостаток транспортной инфраструктуры, обеспечивающей отвод транзитных потоков от Санкт-Петербурга, для решения этой проблемы требуется строительство железнодорожных обходов города и создание второго восточного автодорожного полукольца за счет реконструкции автомобильной дороги А-120 «Магистральная», включая южное полукольцо и северный участок, переданный в состав автомобильной дороги А-181 «Скандинавия»;

11) недостаточное развитие автомобильных и железнодорожных подходов к морским портам Санкт-Петербурга и Ленинградской области, необходимость увеличения перерабатывающих мощностей припортовых станций, строительства и реконструкции автодорог, обеспечивающих подъезды к морским терминалам;

12) незначительная доля внутреннего водного транспорта в обеспечении грузовых перевозок, в том числе в доставке грузов в морские порты и вывозе грузов из них;

13) отсутствие речного вокзала в Санкт-Петербурге, что сдерживает рост круизных перевозок;

14) 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 в Санкт-Петербурге;

15) 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;

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

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

18) недостаточное развитие мультимодальных грузовых и пассажирских перевозок, низкая эффективность взаимодействия различных видов транспорта в транспортных узлах;

19) отсутствие интеграции существующих систем управления, информирования и мониторинга транспортных потоков в единую ИТС Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

20) 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.

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.

Результаты опроса промышленных предприятий, экспортеров и импортеров продукции и транспортно-логистических компаний Санкт-Петербурга и Ленинградской области показали, что к основным проблемам, с которыми они сталкиваются при транспортировке продукции, относятся следующие:

- низкое транспортно-эксплуатационное состояние и недостаточная пропускная способность ряда автомобильных дорог по основным направлениям межрегиональных и международных перевозок;

- долгое согласование заявок на перевозку грузов со стороны ОАО «РЖД», высокие железнодорожные тарифы, длительный срок доставки продукции из-за низкой скорости перевозок и значительного времени простоя подвижного состава на попутных станциях и на станциях назначения;

- низкая информационная поддержка процесса транспортировки грузов, отсутствие информации в режиме реального времени о текущей дислокации железнодорожных вагонов и планируемых сроках доставки продукции;

- высокая загруженность ряда терминалов морских портов РФ, инфраструктурные ограничения на подходах к портам, введение ОАО «РЖД» конвенционных запретов (ограничений) на погрузку товаров назначением на отдельные припортовые станции;

- недостаточная пропускная способность пунктов пропуска, наличие очередей и значительных потерь времени на границе, в том числе из-за длительного оформления документов со стороны пограничной и таможенных служб;

- отсутствие электронного документооборота, низкий уровень обеспеченности цифровыми сервисами при оформлении и транспортировке грузов, в первую очередь, электронных систем отслеживания движения транспортных средств и грузов в реальном режиме времени и геоинформационных систем с указанием характеристик объектов транспортной инфраструктуры и пунктов пропуска, включая их загрузку в реальном режиме времени;

- нехватка собственных средств на обновление основных фондов, высокие ставки по кредитам и недостаточная поддержка со стороны государства строительства нового морского и речного флота, закупки нового подвижного состава автомобильного транспорта и железнодорожных вагонов.

В ходе проведенного опроса жители Санкт-Петербурга и Ленинградской области выделили приоритетные задачи по улучшению транспортного обслуживания населения, включающие:

- развитие сети автомобильных дорог в городе и области, улучшение качества дорожных покрытий;
- введение новых автобусных маршрутов, снижение интервалов движения и повышение комфортабельности автобусов;
- снижение интервалов движения электропоездов и взаимоувязка расписания движения железнодорожного и автобусного транспорта;
- обустройство остановочных пунктов общественного транспорта, в том числе для маломобильных групп населения, введение информационных сервисов на остановках;
- развитие парковочного пространства, создание и обустройство парковок в жилых районах и в центральных районах Санкт-Петербурга;
- развитие велосипедной инфраструктуры, создание сети веломаршрутов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области и др.

Решение перечисленных проблем позволит повысить эффективность работы транспортной системы и будет стимулировать социально-экономическое развитие Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

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

3.1. Анализ основных факторов, которые будут оказывать существенное влияние на перспективное 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. Структурный кризис мировой экономики, нарушение сложившихся хозяйственных связей, расширение протекционизма и торговых войн сопровождается ростом геополитической напряженности.

3. Замедление роста мировой экономики и ухудшение ситуации на мировых финансовых рынках ведут к снижению спроса на энергетические ресурсы (нефть, газ, уголь) и к нестабильности мировых цен на них.

4. Введение ограничительных мер на поездки между странами из-за распространения коронавирусной инфекции привело к падению объемов международных пассажирских перевозок и ухудшению финансового положения транспортных компаний.

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.).

В настоящее время Российская Федерация находится в сложных условиях санкционного давления, применения дискриминационных мер в отношении ключевых отраслей российской экономики, усиления структурных дисбалансов в мире и нестабильности цен на энергетические ресурсы. Экономические санкции в отношении

российских предприятий ограничивают возможности экспорта продукции, трансфера технологий и привлечения заемного капитала. Негативное влияние на российскую экономику оказывают последствия ограничений, введенных из-за распространения вируса COVID-19. Все вышеперечисленные факторы влияют на снижение объемов производства и экспорта продукции российских предприятий.

Учитывая сложную международную обстановку и ухудшение ситуации в мировой экономике, для сохранения 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 контейнеровозы, высокоскоростные поезда, грузовые воздушные суда 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 транзитные грузопотоки, проходящие по территории других стран.

В перспективе Европейский союз сохранит роль крупнейшего экономического партнера Российской Федерации, но его удельный вес в общем объеме товарооборота РФ будет постепенно снижаться из-за уменьшения объемов экспорта топливно-энергетических ресурсов и частичной переориентации российского экспорта на растущие рынки развивающихся стран Азии и Латинской Америки.

Приоритетным направлением внешнеэкономической политики Российской Федерации является усиление взаимодействия со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Рынки динамично развивающихся стран АТР являются одними из самых перспективных для экспорта российской высокотехнологичной и наукоемкой продукции, станков и оборудования, автомобильной и авиационной техники, продукции агропромышленного комплекса. К основным направлениям расширения внешнеторговых отношений РФ и стран АТР относятся следующие:

- рост доли Российской Федерации на рынке углеводов в странах АТР;

- стимулирование создания совместных высокотехнологических фирм и привлечение иностранных инвестиций из стран АТР в развитие отраслей экономики РФ;
- повышение роли Российской Федерации в обеспечении транзита товаров из стран АТР на рынки Европейских государств и в обратном направлении;
- продвижение приоритетных проектов России по развитию транспортной и логистической инфраструктуры в составе МТК;
- создание системы информационного обеспечения развития международной торговли и мониторинга грузопотоков и др.

В условиях геополитической нестабильности 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 27 % от общего объема внешнеторговых грузов России, поэтому от работы всех видов транспорта во многом зависит развитие международной торговли страны.

От работы всех видов транспорта зависит не только развитие международной и межрегиональной торговли, но и жизнедеятельность двух субъектов Российской Федерации, на территории которых проживает более 7,2 млн человек и сосредоточены крупные предприятия всех отраслей экономики. Транспортная система является инфраструктурным каркасом региона и во многом определяет возможности его социально-экономического развития.

Для создания конкурентоспособной, эффективной, надежной и безопасной транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области необходимо обеспечить:

- наиболее конкурентоспособные условия обслуживания международных грузопотоков по сравнению с альтернативными маршрутами, проходящими через другие морские бассейны;
- развитие транспортной инфраструктуры по направлениям международных транспортных коридоров на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, 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;
- проведение цифровой трансформации и инновационное развитие транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- 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 РФ, 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, сокращение затрат времени на перевозки;
- повышение надежности и безопасности, экологичности и энергоэффективности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

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.

3.2. Сценарные варианты развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области в увязке с тенденциями и ориентирами социально-экономического развития Санкт-Петербурга, Ленинградской области и Российской Федерации

Разработка сценарных вариантов развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области проведена на основе:

- Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р (с изм. на 23 марта 2021 г.);
- Прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2036 года, разработанного Минэкономразвития России (ноябрь 2018 г.);
- основных параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации и прогнозируемых изменений цен (тарифов) на товары, услуги хозяйствующих субъектов, осуществляющих регулируемые виды деятельности в инфраструктурном секторе, на 2022 год и на плановый период 2023 и 2024 годов;– прогноза международной торговли Российской Федерации на период до 2030 года;
- прогноза социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2035 года.

Стратегия развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области также ориентирована на реализацию национальных целей развития Российской Федерации на период до 2030 года, определенных Указом Президента Российской Федерации В.В.Путина от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года».

В Стратегии предусмотрены два сценария развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области: базовый и целевой.

Базовый сценарий предполагает затяжной характер эпидемии коронавирусной инфекции, ухудшение ситуации в мировой экономике и сохранение действия санкций

со стороны США и ЕС на протяжении нескольких ближайших лет. Прогнозируется, что конъюнктура внешних рынков останется неблагоприятной на фоне геополитической напряженности и роста протекционизма и торговых войн, что приведет к замедлению роста мировой экономики до среднегодовых темпов около 1,5 %.

При этом сохраняющиеся санкции в отношении России будут негативно сказываться на инвестиционной активности, а ограничения доступа к зарубежным кредитным ресурсам и технологиям будут сдерживать возможности российских предприятий по обновлению основных фондов.

В этих условиях ожидается замедление темпов экономического развития в Российской Федерации. Среднегодовые темпы прироста ВВП оцениваются на уровне 1,4 % в 2020–2024 гг., 3,3 % – в 2020–2030 гг.

Отказ от реализации ряда инвестиционных проектов развития транспортной инфраструктуры из-за нехватки инвестиционных ресурсов не позволит обеспечить высокие темпы роста грузовых и пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

Целевой сценарий предполагает более быстрый выход из кризиса и восстановление спроса на транспортные услуги.

Целевой сценарий предусматривает относительную стабильность в мировой экономике и постепенную отмену санкций. По прогнозу в целевом сценарии прирост мировой экономики составит в 2020–2021 гг. – 0,5-1,5 %, в 2022–2024 гг. – 2,0-2,5 %, в 2025–2035 гг. – 2,7-3,2 %.

Целевой сценарий предусматривает:

- проведение структурной реформы, благодаря которой более быстрыми темпами будут расти отрасли с высокой добавленной стоимостью;
- ускорение экономического роста за счет реализации национальных проектов, способствующих развитию человеческого капитала, сферы образования и здравоохранения, улучшению качества жизни населения, повышению экспортного потенциала промышленности и сельского хозяйства, увеличению темпов жилищного строительства и развитию транспортной инфраструктуры.

Среднегодовые темпы прироста ВВП РФ оцениваются на уровне 1,8 % в 2020–2024 гг., 3,5 % – в 2020–2030 гг.

Развитие экономики России приведет к росту экспорта и импорта товаров, что повлечет за собой увеличение объемов международных грузовых перевозок. Сохранятся высокие темпы роста железнодорожного транзита по территории Российской Федерации с учетом развития торговли между странами ЕС и Восточной Азии.

Для обеспечения растущего спроса на перевозки инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры должны расти опережающими темпами по сравнению с темпами роста ВВП. Целевой сценарий предполагает ускоренное развитие транспортного комплекса 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 страны.

На перспективный объем международных грузоперевозок решающее влияние будут оказывать факторы, определяющие развитие международной торговли, к основным из которых относятся следующие:

- 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. 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.

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 морских портов, повышением пропускной способности сети автомобильных и железных дорог, реализацией крупных проектов развития транспортной инфраструктуры. Это позволит сохранить долю транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области в общем объеме перевозки и перевалки всех международных грузов РФ в базовом сценарии на уровне 27 %, а в целевом сценарии – увеличить ее до 30-33 % 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.

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 базовому сценарию объем внешнеторговых грузов, проходящих через Санкт-Петербург и Ленинградскую область, возрастет в 1,3 раза и достигнет 360 млн тонн, из которых экспорт составит 326 млн тонн (93 %), импорт – 24 млн тонн (7 %);

– по целевому сценарию объем внешнеторговых грузов, проходящих через Санкт-Петербург и Ленинградскую область, возрастет в 1,5 раза и достигнет 410 млн тонн, из которых экспорт составит 377 млн тонн (92 %), импорт – 33 млн тонн (8 %).

Основной объем международных грузов (более 90 %) в 2030 г. будет следовать через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, менее 10 % – через железнодорожные и автомобильные пункты пропуска.

Основу экспорта составят грузопотоки:

- в традиционные страны внешнеторгового сотрудничества России и ЕС (Германия, Нидерланды, Италия, Франция и др.);

- в страны АТЭС (Китай, Япония, Республика Корея, Вьетнам и др.);

- в страны АТЭС (Беларусь, Казахстан и др.).

В перспективе прогнозируется значительный рост импорта из Китая, Германии, Италии, Франции, Республики Кореи, Японии и других стран.

Существенный объем грузопотоков Санкт-Петербурга и Ленинградской области будет связан с межрегиональным обменом. По прогнозу в 2030 г.:

- объем ввоза продукции в Санкт-Петербург из других субъектов РФ составит 66 млн тонн по базовому сценарию и 76 млн тонн по целевому сценарию, а в Ленинградскую область – 18 млн тонн и 22 млн тонн соответственно;

- объем вывоза продукции из Санкт-Петербурга в другие субъекты РФ составит 19 млн тонн по базовому сценарию и 23 млн тонн по целевому сценарию, а из Ленинградской области – 63 млн тонн и 73 млн тонн соответственно;

Рост объемов межрегиональной торговли Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2030 г. относительно 2019 г. составит 1,3 раза в соответствии с базовым сценарием, 1,6 раза – с целевым сценарием.

Базовый вариант предусматривает меньшие темпы роста объемов производства, экспорта и импорта, межрегионального обмена Санкт-Петербурга и Ленинградской области по сравнению с целевым 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. Продолжится реализация инвестиционных проектов, направленных на развитие транзитного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

На перспективное развитие транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области существенное влияние будут оказывать внутренние факторы: рост численности населения двух субъектов РФ, развитие промышленности и сельского хозяйства, активное жилищное строительство, увеличение объемов оптовой и розничной торговли, развитие туристского сектора и др.

В «Прогнозе социально-экономического развития Санкт-Петербурга на период до 2035 года», утвержденном постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 14.02.2017 № 90 (с изм. от 14.04.2021), предусмотрено три варианта: базовый, базовый плюс и целевой. В соответствии с прогнозом, представленным в данном документе, в 2030 г. численность населения Санкт-Петербурга возрастет относительно 2020 г. по базовому варианту до 5 714,7 тыс. чел. (на 6,6 %), по варианту базовый плюс – до 5 894,5 тыс. чел. (на 9,3 %) и по целевому варианту – до 6 079,3 тыс. чел. (на 12,8 %).

В «Прогнозе социально-экономического развития Ленинградской области на период до 2035 года», утвержденном распоряжением Правительства Ленинградской области от 18.03.2019 № 100 (в ред. от 25.02.2021 № 115), предусмотрено два варианта: консервативный и базовый. В соответствии с консервативным вариантом прогноза социально-экономического развития Ленинградской области численность населения области в 2024 г. увеличится относительно 2020 г. на 2,6 % и составит 1 932,5 тыс. чел., а в 2030 г. – до 1 964,9 тыс. чел. (рост к уровню 2020 г. на 4,3 %). По базовому варианту численность населения Ленинградской области в 2024 г. увеличится относительно 2020 г. на 4,1 % и составит 1 962,1 тыс. чел., а в 2030 г. – 2054,9 тыс. чел. (рост на 9,1 %).

Основной прирост численности населения прогнозируется в районах активной жилой застройки: в Санкт-Петербурге – Приморский, Пушкинский, Красногвардейский, Московский, Красносельский, Выборгский и Невский районы; в Ленинградской области – Всеволожский, Ломоносовский и Гатчинские районы.

В период 2020–2030 гг. темпы роста ВРП в Санкт-Петербурге составят 131-151 %, в Ленинградской области – 127-139 % в зависимости от сценария социально-экономического развития регионов.

В Санкт-Петербурге крупнейшие развивающиеся промышленные зоны расположены в Колпинском, Приморском, Пушкинском и Выборгском районах.

На территории Ленинградской области реализуется ряд проектов по созданию и развитию индустриальных (промышленных) парков и портово-промышленных зон, в том числе: в Кингисеппском районе – «Мультимодальный комплекс Усть-Луга»,

во Всеволожском районе – «Уткина заводь» и «Кола», в Гатчинском районе – «Дони-Верево», в Киришском районе – «Левобережный», в Ломоносовском районе – ГРИНСТЭЙТ («Greenstate»), в Сланцевском районе – «Угра», в Тосненском районе – «М10» и «Тосно».

На рост объемов грузовых перевозок будет оказывать влияние развитие оптовой и розничной торговли. По прогнозу среднегодовые темпы роста оборота розничной торговли в Санкт-Петербурге в 2020–2024 гг. составят 102,1 %, 102,8 %, 104,1 % по базовому, базовому плюс и целевому вариантам соответственно, а в 2025–2030 гг. – 102,8 %, 103,5 % и 104,3 %.

В соответствии с консервативным вариантом в Ленинградской области оборот розничной торговли в 2024 г. увеличится на 13,5 % к уровню 2019 г., а в соответствии с базовым вариантом – на 17,9 %, в период 2025–2030 гг. – на 18,7 % по двум вариантам.

В 2030 г. объемы ввода жилья в Ленинградской области планируются на уровне 4,0-4,2 млн м² (рост в 1,7 раза к уровню 2020 г.), а в Санкт-Петербурге – на уровне 1,9-2,1 млн кв. м² (на 35-40 % меньше, чем в 2020 г.).

За счет увеличения мест приложения труда в периферийных районах Санкт-Петербурга и соседних районах Ленинградской области к 2030 г. прогнозируется снижение дисбаланса между числом мест приложения труда и численностью занятых в экономике в ряде районов Санкт-Петербурга и Ленинградской области (рисунки 3.2.1 – 3.2.2).

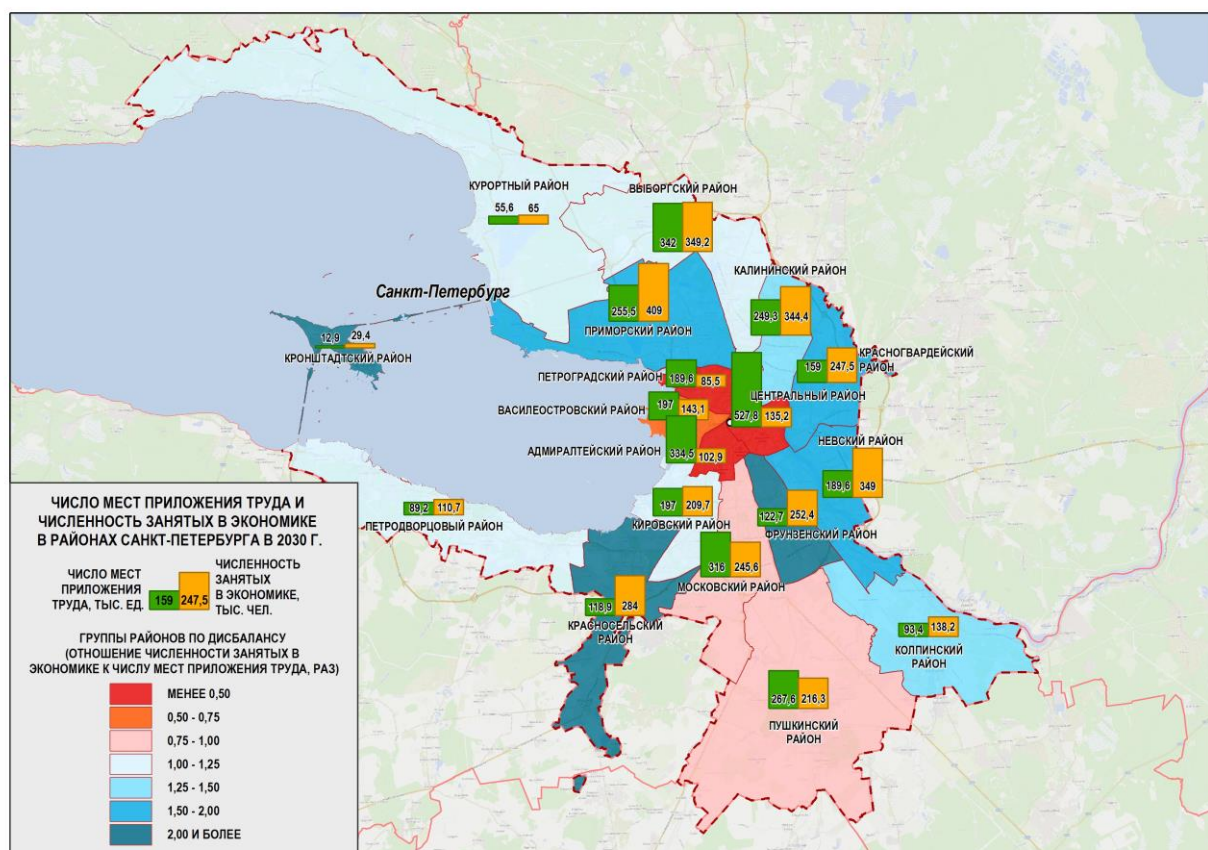


Рисунок 3.2.1 – Прогноз дисбаланса между числом мест приложения труда и численностью занятых в экономике в районах Санкт-Петербурга в 2030 г.

Развитие промышленных зон, индустриальных парков и новых жилых микрорайонов потребует опережающего развития транспортной инфраструктуры. Для обеспечения потребностей отраслей экономики и населения в перевозках в Санкт-Петербурге и

Ленинградской области предусматриваются мероприятия по развитию автомобильных дорог и железнодорожной инфраструктуры, строительству транспортно-логистических центров, формированию «грузового каркаса» для обеспечения быстрых и удобных связей между грузовыми терминалами и др.

Для повышения качества транспортного обслуживания населения в Санкт-Петербурге и Ленинградской области планируется внедрение социальных стандартов транспортного обслуживания населения, развитие скоростных внеуличных видов транспорта, городского и пригородного железнодорожного сообщения, строительство транспортно-пересадочных узлов, обновление подвижного состава пассажирского транспорта, расширение маршрутной сети пассажирских перевозок.

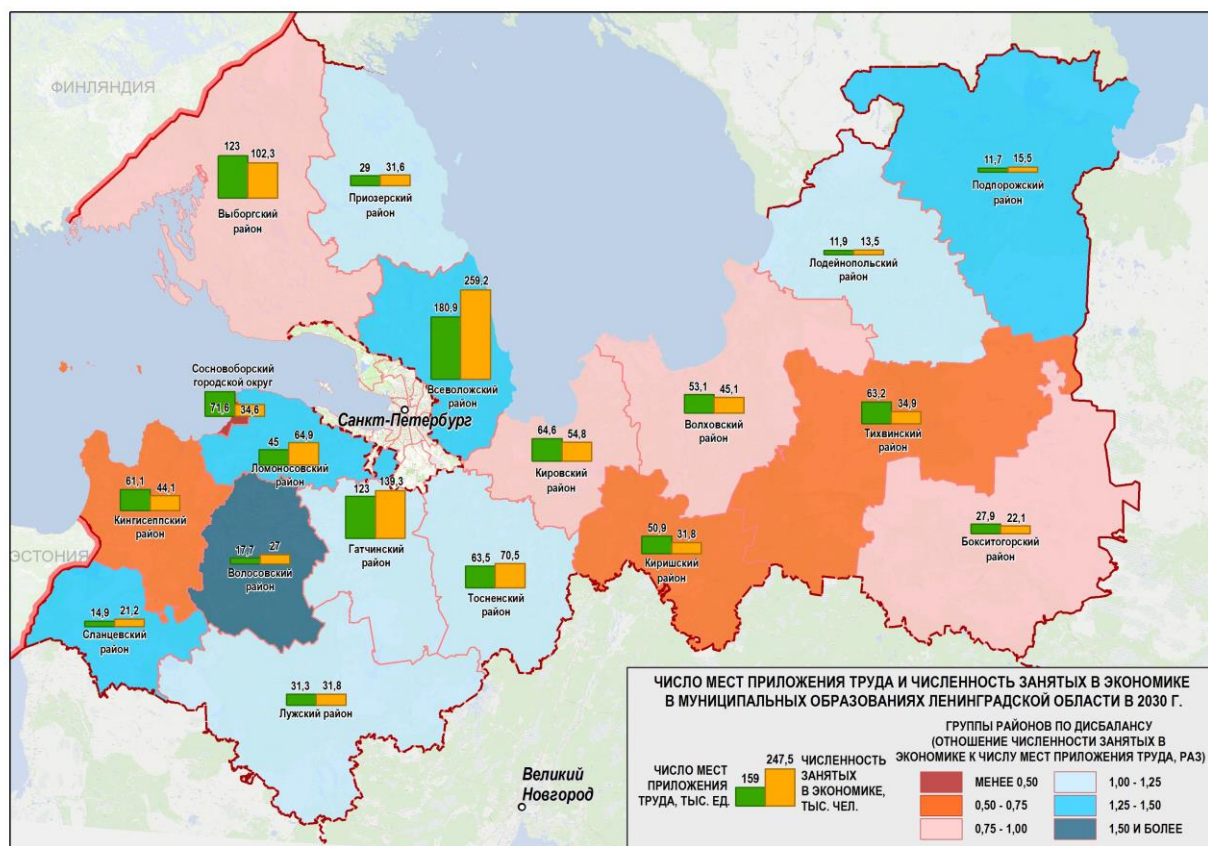


Рисунок 3.2.2 – Прогноз дисбаланса между числом мест приложения труда и численностью занятых в экономике в районах Ленинградской области в 2030 г.

В перспективе прогнозируется существенный рост туристических потоков в Санкт-Петербург и Ленинградскую область. Развитию въездного туризма будет способствовать введение в Российской Федерации электронных въездных виз для граждан 113 стран с 2021 г. Электронная виза будет оформляться на срок до 60 дней, а разрешенное по ней разовое пребывание в России составит до 16 суток. В перспективе электронная виза будет многократной. Сервис выдачи электронных виз будет интегрирован с другими туристическими сервисами (бронирование отелей, транспортные услуги и т.д.). Мировая практика показывает, что либерализация визового режима повышает въездной туристический поток в среднем на 20-30 %.

Росту въездного туризма также будут способствовать развитие туристической инфраструктуры, формирование новых туристических маршрутов и проведение массовых культурных, спортивных и зрелищных мероприятий.

В перспективе прогнозируется развитие круизного и яхтенного туризма, а также рост пассажирских перевозок, связанных с культурно-познавательным, деловым, семейным, событийным, лечебно-оздоровительным, рекреационным и спортивным туризмом.

Развитию туризма в Санкт-Петербурге будет способствовать реализация мероприятий Государственной программы «Развитие сферы туризма в Санкт-Петербурге», утвержденной постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 14 ноября 2017 года № 936 (с изм. от 26.03.2021), в которой прогнозируется рост численности туристов до 7,4 млн чел. в 2024 г., 8,5 млн чел. в 2025 г.

В Ленинградской области в соответствии с Государственной программой «Развитие внутреннего и въездного туризма в Ленинградской области», утвержденной Постановлением Правительства Ленинградской области от 30 сентября 2019 г. № 442 (с изм. от 25.02.2021), прогнозируется увеличение количества экскурсантов до 4,3 млн чел. в 2024 г.

Для обслуживания туристических потоков предусматривается строительство нового терминала в аэропорту «Пулково», расширение сети международных и внутренних воздушных перевозок, развитие новых железнодорожных и автобусных маршрутов, увеличение пропускной способности Пассажирского порта «Морской Фасад», строительство нового Речного вокзала в Санкт-Петербурге, развитие круизных и паромных перевозок, улучшение транспортных связей между пассажирскими терминалами внешних видов транспорта.

Прогнозируемые тенденции социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области приведут к существенному увеличению спроса на грузовые и пассажирские перевозки.

3.3. Разработка прогноза объемов пассажирских и грузовых перевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области на период до 2030 гг.

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.

Прогноз грузовых и пассажирских перевозок разработан в соответствии с принятыми сценариями социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области, которые определены в следующих документах:

- в «Стратегии социально-экономического развития Санкт-Петербурга на период до 2035 года», утвержденной Законодательным Собранием Санкт-Петербурга 19 декабря 2018 года № 771-164 (в ред. от 26.11.2020 № 507-112);

- в «Стратегии социально-экономического развития Ленинградской области до 2030 года», утвержденной областным законом от 08.08.2016 № 76-оз (в ред. от 19.12.2019 № 100-оз);

- в «Прогнозе социально-экономического развития Санкт-Петербурга на 2021 год и плановый период 2022 и 2023 годов»;

- в «Прогнозе социально-экономического развития Ленинградской области на 2021–2023 годы».

Целевой сценарий развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области по сравнению с базовым 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 (рисунок 3.3.1 – 3.3.2).

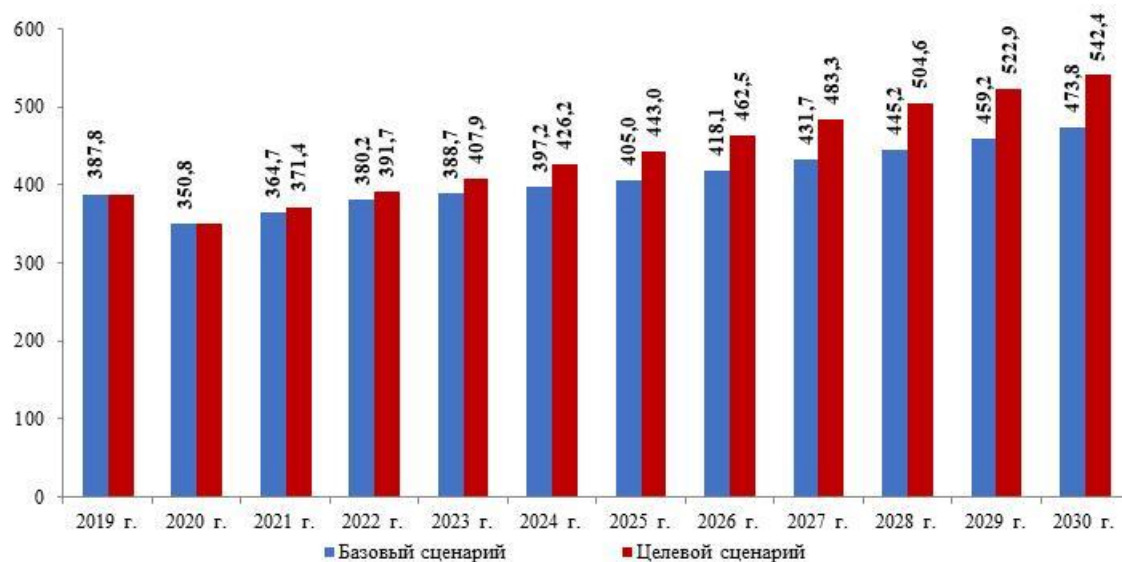


Рисунок 3.3.1 – Прогноз объемов перевозок грузов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области на период до 2030 г., млн тонн

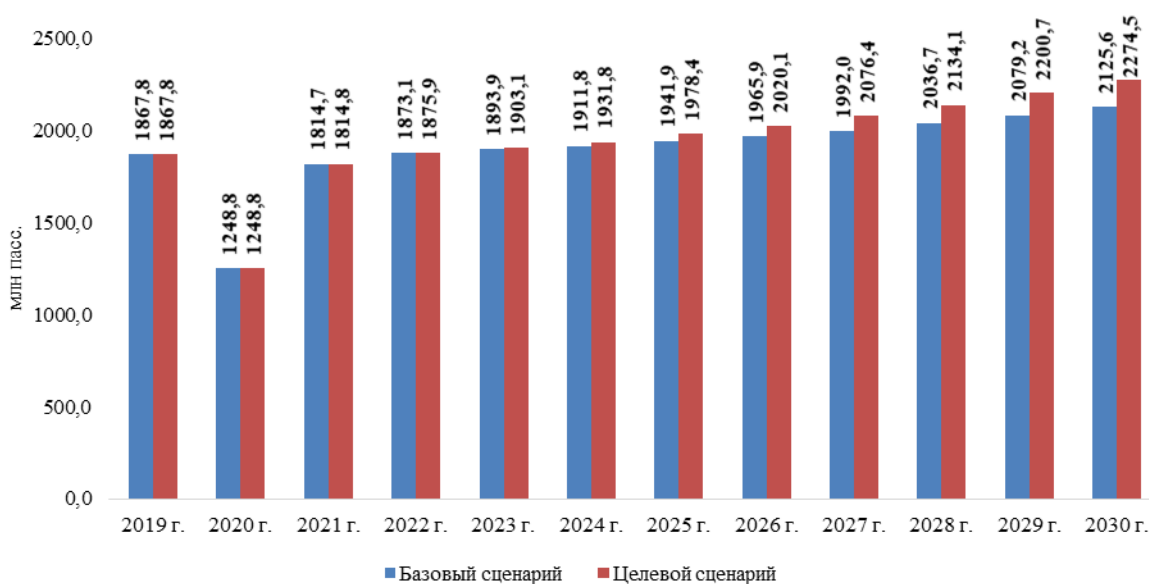


Рисунок 3.3.2 – Прогноз объемов перевозок пассажиров в Санкт-Петербурге и Ленинградской области на период до 2030 г., млн чел.

Целевой сценарий предусматривает рост объемов перевозок грузов в 2030 г. относительно 2020 г. в 1,5 раза с 350,8 млн тонн до 542,4 млн тонн. В структуре грузоперевозок:

– доля железнодорожного транспорта уменьшится с 58,4 % в 2020 г. до 54,7 % в 2030 г.;

– доля автомобильного транспорта увеличится с 39,0 % до 42,4 %;

– доля внутреннего водного транспорта увеличится с 2,5 % до 2,9 %.

Доля воздушного транспорта в общем объеме перевозок грузов не превысит 1 % (таблица 3.3.1, рисунок 3.3.3).

Базовый сценарий предусматривает рост объемов перевозок грузов в 2030 г. относительно 2020 г. в 1,4 раза с 350,8 млн тонн до 473,8 млн тонн. В структуре грузоперевозок:

– доля железнодорожного транспорта уменьшится с 58,4 % в 2020 г. до 55,1% в 2030 г.;

– доля автомобильного транспорта возрастет с 39,0 % до 42,3 %;

– доля внутреннего водного транспорта увеличится с 2,5 % до 2,6 % (таблица 3.3.2).

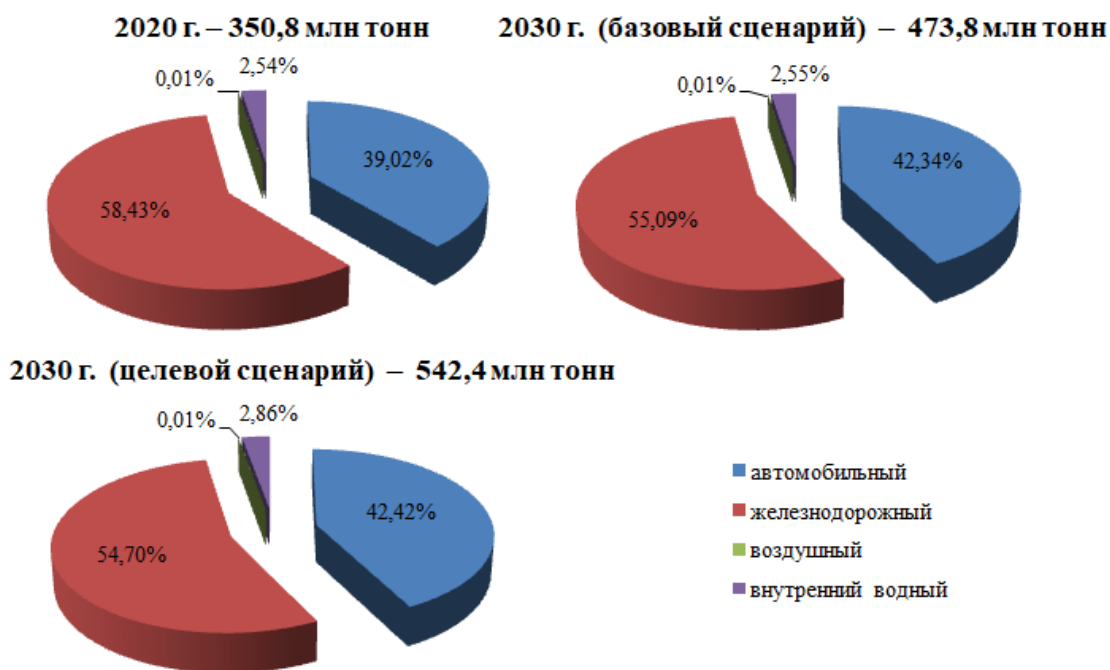


Рисунок 3.3.3 – Структура перевозок грузов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по видам транспорта в 2019 г. и 2030 г.

Большие объемы грузовых перевозок в целевом 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.

В соответствии с базовым сценарием грузооборот морских портов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области возрастет в 2030 г. в 1,4 раза к уровню 2020г. (с 231,1 млн тонн до 325,9 млн тонн), а в соответствии с целевым сценарием – в 1,6 раза (с 231,1 млн тонн до 373,0 млн тонн). При этом объем перевалки контейнерных грузов в морских портах двух субъектов РФ в 2030 г. возрастет относительно 2020 г. в 2,0 раза по базовому сценарию, в 2,2 раза – по целевому сценарию.

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.

Целевой сценарий предусматривает значительный 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 (32 % от общего количества поездок) и на общественном пассажирском транспорте (68 % от общего количества поездок), 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, ограниченного въезда легковых автомобилей в центральную часть города из-за расширения зоны платной парковки;
- на территории Ленинградской области рост уровня автомобилизации будет сопровождаться снижением доли поездок, совершаемых на легковых автомобилях (доля перевозок на легковых автомобилях снизится с 46 % в 2020 г. до 40 % в 2030 г. от общего объема корреспонденций на связях Санкт-Петербурга и Ленинградской области при росте доли перевозок, выполняемых на общественном пассажирском транспорте, с 54 % в 2019 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.

Таблица 3.3.1 – Прогноз объемов перевозок грузов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области на период до 2030 г., млн тонн (целевой сценарий)

Показатели	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Объем перевозок грузов – всего, в том числе:	387,8	350,8	371,4	391,7	407,9	426,2	443,0	462,5	483,3	504,6	522,9	542,4
- Санкт-Петербург	133,3	147,9	156,2	162,7	169,0	176,9	183,7	192,2	201,2	210,4	219,7	229,7
- Ленинградская область	254,5	202,9	215,2	229,0	238,9	249,3	259,3	270,3	282,1	294,2	303,2	312,7
в том числе по видам транспорта:												
железнодорожный общего пользования - всего, в том числе:	204,0	205,0	212,9	219,2	228,8	238,8	247,1	257,7	268,6	280,1	288,2	296,7
- Санкт-Петербург	51,9	50,1	54,5	57,5	59,6	61,8	62,7	65,0	67,5	70,0	72,2	74,7
- Ленинградская область	152,1	154,9	158,4	161,7	169,2	177,0	184,4	192,7	201,1	210,1	216,0	222,0
автомобильный* - всего, в том числе:	174,0	136,9	149,2	162,7	168,7	176,3	184,1	192,2	201,4	210,4	219,9	230,1
- Санкт-Петербург	77,3	94,1	97,8	101	104,9	110,2	115,8	121,6	127,7	134	140,7	147,7
- Ленинградская область	96,7	42,8	51,4	61,7	63,8	66,1	68,3	70,6	73,7	76,4	79,2	82,4
воздушный	0,03	0,02	0,03	0,04	0,04	0,05	0,05	0,06	0,06	0,07	0,08	0,08
внутренний водный - всего, в том числе:	9,8	8,9	9,3	9,8	10,4	11	11,7	12,5	13,2	14	14,7	15,5
- Санкт-Петербург	4,1	3,7	3,9	4,2	4,5	4,8	5,1	5,5	5,9	6,3	6,7	7,2

Показатели	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
- Ленинградская область	5,7	5,2	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	7,0	7,3	7,7	8,0	8,3
Объем перевалки грузов в морских портах - всего, в том числе:	245,4	231,1	237,1	247,3	294,1	329,6	338,3	346,4	354,9	360,0	367,8	373,0
- на территории Санкт-Петербурга	59,9	59,9	61,2	63,9	64,6	66,5	68,2	68,9	69,6	70,3	71,0	72,0
- на территории Ленинградской области	185,5	171,2	175,9	183,4	229,5	263,1	270,1	277,5	285,3	289,7	296,8	301,0
Объемы перевалки контейнерных грузов в морских портах - всего, в том числе:	27,9	27,0	28,4	31,3	35,1	40,4	44,7	47,3	50,1	52,9	56,4	59,3
- на территории Санкт-Петербург	27,4	26,6	27,5	29,5	31,2	33,3	35,5	36,5	37,6	38,7	39,8	41,0
- на территории Ленинградской области	0,5	0,4	0,9	1,8	3,9	7,1	9,2	10,8	12,5	14,2	16,6	18,3

**с учетом досчетов до полного круга предприятий*

Таблица 3.3.2 – Прогноз объемов перевозок грузов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области на период до 2030 г., млн тонн (базовый сценарий)

Показатели	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Объем перевозок грузов - всего, в том числе:	387,8	350,8	364,7	380,2	388,7	397,2	405,0	418,1	431,7	445,2	459,2	473,8

Показатели	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
- Санкт-Петербург	133,3	147,9	151,7	155,6	160,0	164,3	168,8	174,3	179,9	185,9	192,3	198,7
- Ленинградская область	254,5	202,9	213,0	224,6	228,7	232,9	236,2	243,8	251,8	259,3	266,9	275,1
в том числе по видам транспорта:												
железнодорожный общего пользования - всего, в том числе:	204,0	205,0	208,7	212,4	216,1	219,8	223,3	230,8	238,3	245,8	253,3	261,0
- Санкт-Петербург	51,9	50,1	51,3	52,5	53,7	54,9	56,0	57,8	59,6	61,4	63,2	64,9
- Ленинградская область	152,1	154,9	157,4	159,9	162,4	164,9	167,3	173,0	178,7	184,4	190,1	196,1
автомобильный* - всего, в том числе:	174,0	136,9	147,1	158,7	163,3	167,9	171,8	176,9	182,5	188,1	194,1	200,6
- Санкт-Петербург	77,3	94,1	96,6	99,2	102,3	105,3	108,5	112,0	115,6	119,6	123,9	128,4
- Ленинградская область	96,7	42,8	50,5	59,5	61,0	62,6	63,3	64,9	66,9	68,5	70,2	72,2
воздушный	0,03	0,02	0,03	0,03	0,03	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,05	0,05
внутренний водный - всего, в том числе:	9,8	8,9	8,9	9,1	9,3	9,5	9,9	10,4	10,9	11,3	11,7	12,1
- Санкт-Петербург	4,1	3,7	3,8	3,9	4	4,1	4,3	4,5	4,7	4,9	5,1	5,3
- Ленинградская область	5,7	5,2	5,1	5,2	5,3	5,4	5,6	5,9	6,2	6,4	6,6	6,8
Объем перевалки грузов в морских	245,4	231,1	235,7	244,5	253,4	267,1	276,7	282,2	292,5	303,5	314,4	325,9

Показатели	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
портах - всего, в том числе:												
- на территории Санкт-Петербурга	59,9	59,9	60,5	61,2	62,3	63,1	63,6	63,9	64,2	65,0	65,7	66,5
- на территории Ленинградской области	185,5	171,2	175,2	183,3	191,1	204,0	213,1	218,3	228,3	238,5	248,7	259,4
Объемы перевалки контейнерных грузов в морских портах - всего, в том числе:												
- на территории Санкт-Петербург	27,9	27,0	28,1	30,1	33,3	37,1	40,3	42,4	44,7	47,5	50,7	53,7
- на территории Ленинградской области	0,5	0,4	0,9	1,8	3,2	5,5	7,2	8,5	10,0	11,7	13,9	15,8

**с учетом досчетов до полного круга предприятий*

Целевой сценарий развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области предусматривает прирост объемов перевозок пассажиров с 1248,8 млн чел. в 2020 г. до 2274,5 млн чел. в 2030 г. (на 45 %) (таблица 3.3.3, рисунок 3.3.4).

За период 2021-2030 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 3,3 раза), а также количество пассажиров морского (до 1,33 млн чел.) и внутреннего водного транспорта (в 3,7 раза) (таблица 3.3.4, рисунок 3.3.4).

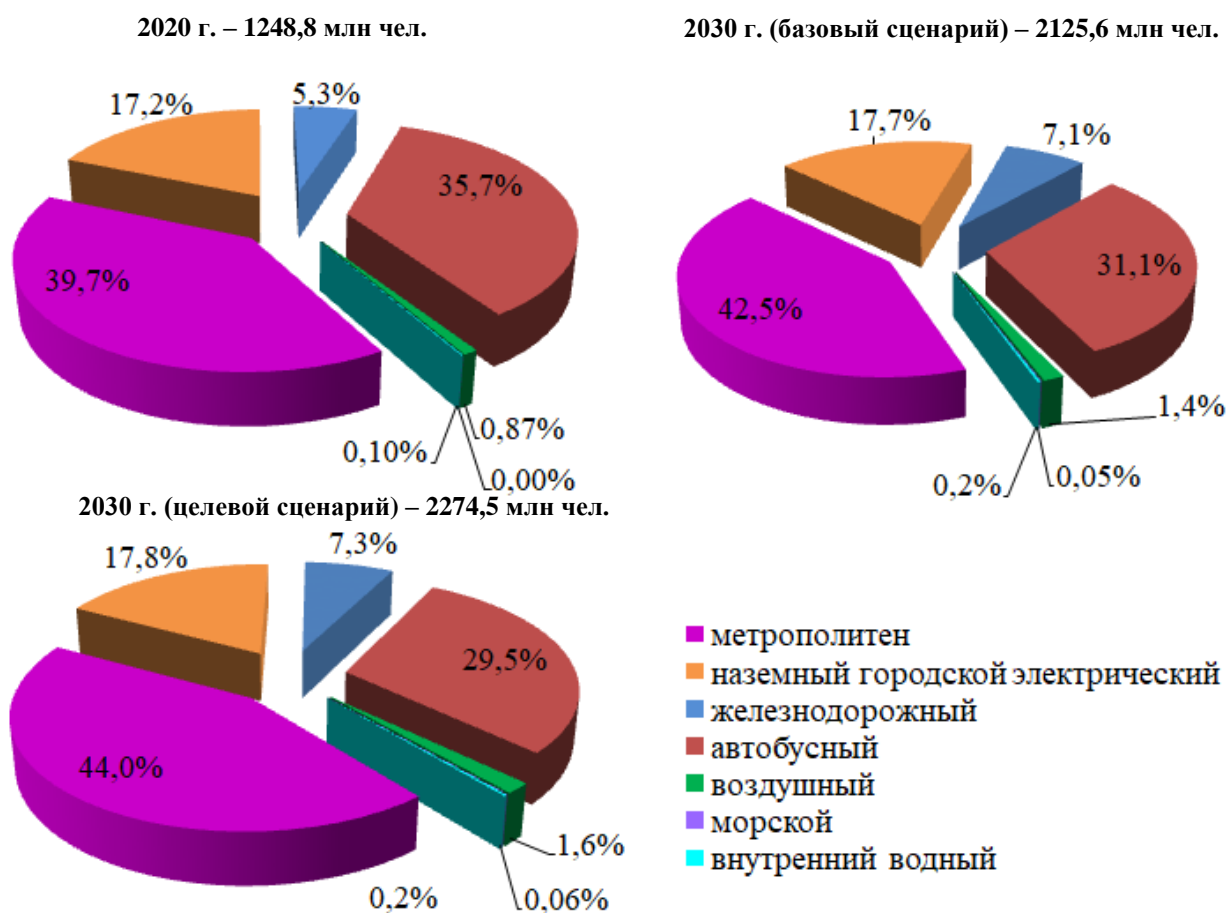


Рисунок 3.3.4 – Прогноз объемов перевозок пассажиров в Санкт-Петербурге и Ленинградской области на период до 2030 г.

Таблица 3.3.3 – Прогноз объемов перевозок пассажиров в Санкт-Петербурге и Ленинградской области на период до 2030 г., млн чел.
(целевой сценарий)

Показатели	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Объем перевозок пассажиров - всего, в том числе:	1867,8	1252,5	1814,8	1875,9	1903,1	1931,8	1978,4	2020,1	2076,4	2134,1	2200,7	2274,5
- Санкт-Петербург	1766,4	1178,5	1711,3	1768,6	1796,0	1823,4	1865,9	1905,0	1956,6	2009,1	2073,1	2143,2
- Ленинградская область	101,4	74,0	103,5	107,3	107,1	108,4	112,5	115,1	119,8	125,0	127,6	131,3
в том числе по видам транспорта:												
Метрополитен	762,3	495,3	747,1	770,3	790,4	807,9	831,9	860,6	882,2	904,2	953,1	1000,6
Наземный электрический транспорт	332,1	227,6	313,5	328,0	334,8	340,2	347,0	353,9	364,8	373,9	385,2	397,1
Железнодорожный общий пользования - всего, в том числе:	95,0	66,3	93,1	98,4	100,8	104,3	114,4	123,9	133,7	143,9	154,0	164,3
- Санкт-Петербург - всего, в том числе	66,2	44,5	60,3	63,3	65,5	67,8	74,1	80,5	86,9	93,5	100,1	106,8
пригородное сообщение	55,8	39,3	53,4	56,1	58,0	60,1	65,6	71,3	77,0	82,8	88,7	94,5
дальнее сообщение	10,4	5,2	6,9	7,3	7,5	7,8	8,5	9,2	10,0	10,7	11,5	12,2
- Ленинградская область, в том числе	28,8	21,8	32,8	35,1	35,3	36,5	40,3	43,4	46,8	50,4	53,9	57,5
пригородное сообщение	28,5	21,5	32,5	34,7	34,9	36,1	39,9	42,9	46,3	49,9	53,3	56,9
дальнее сообщение	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6
Автобусный - всего, в том числе:	655,6	451,2	642,5	656,0	652,5	653,3	656,5	651,5	663,7	678,2	670,2	670,8
- Санкт-Петербург	583,0	399,0	571,8	583,8	580,7	581,4	584,3	579,8	590,7	603,6	596,5	597,0
- Ленинградская область	72,6	52,2	70,7	72,2	71,8	71,9	72,2	71,7	73,0	74,6	73,7	73,8
Воздушный	19,6	10,9	15,4	20,6	21,9	23,2	25,6	26,1	27,8	28,5	32,6	35,9
Морской	0,6	0,0	0,7	0,7	0,8	1,0	1,0	1,1	1,1	1,2	1,3	1,3
Внутренний водный	2,6	1,2	2,5	1,9	1,9	1,9	2,0	3,0	3,1	4,2	4,4	4,5

Таблица 3.3.4 – Прогноз объемов перевозок пассажиров в Санкт-Петербурге и Ленинградской области на период до 2030 г., млн чел. (базовый сценарий)

Показатели	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Объем перевозок пассажиров - всего, в том числе:	1867,8	1252,5	1814,7	1873,1	1893,9	1911,8	1941,9	1965,9	1992,0	2036,7	2079,2	2125,6
- Санкт-Петербург	1766,4	1178,5	1711,2	1767,1	1787,9	1805,4	1827,2	1850,8	1874,7	1916,9	1959,4	2005,8
- Ленинградская область	101,4	74,0	103,5	106,0	106,0	106,4	114,7	115,1	117,3	119,8	119,8	119,8
в том числе по видам транспорта:												
Метрополитен	762,3	495,3	747,1	770,3	788,4	799,2	816,8	828,9	841,1	861,9	879,2	904,1
Наземный электрический транспорт	332,1	227,6	313,5	328,0	333,2	336,5	339,9	343,3	348,7	355,6	362,7	370,0
Железнодорожный общий пользования - всего, в том числе:	95,0	66,3	93,1	96,5	98,5	100,3	114,2	122,8	131,4	140,0	147,6	155,3
- Санкт-Петербург - всего, в том числе	66,2	44,5	60,3	62,7	64,3	65,8	71,7	79,4	87,1	94,8	101,5	108,2
пригородное сообщение	55,8	39,3	53,4	55,5	56,9	58,3	63,5	70,3	77,1	83,9	89,9	95,8
дальнее сообщение	10,4	5,2	6,9	7,2	7,4	7,5	8,2	9,1	10,0	10,9	11,6	12,4
- Ленинградская область, в том числе	28,8	21,8	32,8	33,8	34,2	34,5	42,5	43,4	44,3	45,2	46,1	47,1
пригородное сообщение	28,5	21,5	32,5	33,4	33,8	34,1	42,0	42,9	43,8	44,7	45,6	46,6
дальнее сообщение	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Автобусный - всего, в том числе:	655,6	451,2	642,5	656,0	649,3	650,0	643,0	641,6	640,2	647,0	655,8	660,6
- Санкт-Петербург	583,0	399,9	571,8	583,8	577,5	578,1	570,8	569,9	567,2	572,4	582,1	587,9
- Ленинградская область	72,6	52,2	70,7	72,2	71,8	71,9	72,2	71,7	73,0	74,6	73,7	72,7
Воздушный	19,6	10,9	15,4	19,8	21,8	22,9	25,1	25,4	26,6	27,1	28,7	30,3
Морской	0,6	0,0	0,6	0,7	0,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1
Внутренний водный	2,6	1,2	2,5	1,9	1,9	1,9	1,9	2,9	3,0	4,0	4,1	4,2

Базовый сценарий предусматривает меньший объем финансирования развития транспорта общего пользования по сравнению с целевым сценарием, в результате этого:

- в Санкт-Петербурге рост уровня автомобилизации будет сопровождаться увеличением количества поездок, совершаемых на легковых автомобилях (с 32 % в 2019 г. до 35 % в 2030 г.), при снижении доли пользователей общественным пассажирским транспортом (с 68 % в 2019 г. до 65 % в 2030 г.);

- в Ленинградской области рост уровня автомобилизации будет сопровождаться увеличением количества поездок, совершаемых на легковых автомобилях (доля перевозок на легковых автомобилях повысится с 46 % в 2019 г. до 50 % в 2030 г. от общего объема корреспонденций на связях Санкт-Петербурга и Ленинградской области при снижении доли перевозок, выполняемых на общественном пассажирском транспорте, с 54 % в 2019 г. до 50 % в 2030 г.).

Базовый сценарий развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области предусматривает прирост объемов перевозок пассажиров с 1248,8 млн чел. в 2020 г. до 2125,6 млн чел. в 2030 г. (на 41,2 %).

За период 2020-2030 гг. основной прирост городских пассажирских перевозок прогнозируется на метрополитене, а в пригородном сообщении – на железнодорожном транспорте. Существенно возрастут объемы перевозок на воздушном транспорте (в 2,8 раз), а также количество пассажиров морского (до 1,08 млн чел.) и внутреннего водного транспорта (в 3,5 раза).

Для удовлетворения прогнозируемого спроса на грузовые и пассажирские перевозки потребуется обеспечить комплексное взаимосвязанное 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.

4. Приоритеты транспортной политики Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года

4.1. Основные цели, задачи и целевые показатели развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 г.

Ключевая цель Стратегии – обеспечение устойчивого развития и эффективного функционирования транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области для удовлетворения потребностей населения и участников экономической деятельности в доступных, качественных и безопасных транспортных услугах и надежных транспортных связях, направленных на создание комфортной среды и повышение качества жизни граждан.

Для достижения данной цели транспортная отрасль должна развиваться опережающими темпами по отношению к другим отраслям, так как именно транспортная инфраструктура формирует опорный каркас для социально-экономического и градостроительного развития города и области.

К долгосрочным приоритетам транспортной политики Санкт-Петербурга и Ленинградской области относятся:

- повышение качества жизни населения за счет предоставления доступных, качественных и безопасных транспортных услуг для реализации трудовых, социальных и культурных потребностей граждан;

- обеспечение ускоренного развития отраслей экономики и повышение производительности труда за счет снижения затрат времени и расходов на перевозки, повышения их надежности и безопасности;

- формирование комфортной среды жизнедеятельности граждан за счет опережающего развития транспортной инфраструктуры, обеспечения ее нормативного содержания в соответствии с требованиями надежности и безопасности, внедрения современного парка транспортных средств и организации эффективного взаимодействия различных видов транспорта;

- повышение конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности Санкт-Петербурга и Ленинградской области, усиление их значимости в международном и внутрироссийском разделении труда за счет цифровой трансформации и инновационного развития транспортной системы.

Для обеспечения устойчивого развития и эффективного функционирования транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области необходимо решить следующие задачи:

Задача 1: Повышение транспортной доступности территорий Санкт-Петербурга и Ленинградской области для населения, улучшение качества пассажирских перевозок и удобства пользования общественным транспортом.

Данная задача предусматривает реализацию мероприятий, направленных на:

- развитие скоростных внеуличных видов пассажирского транспорта и формирование современного парка подвижного состава для повышения скорости перевозок;

- организацию внутригородских пассажирских железнодорожных перевозок и дальнейшее развитие пригородного сообщения;

- улучшение транспортного обслуживания населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области за счет оптимизации маршрутной сети, замены парка подвижного состава, увеличения выпуска подвижного состава на линию, перехода на регулируемые тарифы с правом использования льготных проездных билетов на всех видах транспорта;
- развитие инфраструктуры транспорта общего пользования, проведение реконструкции трамвайной и троллейбусной сети, увеличение количества «умных» остановок;
- развитие мультимодальных пассажирских перевозок и создание транспортно-пересадочных узлов;
- повышение предсказуемости времени поездки на различных видах транспорта общего пользования;
- создание интегрированной системы электронной оплаты проезда в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;
- повышение уровня комфорта и удобства пользования общественным транспортом, в том числе для маломобильных групп населения.

Задача 2: Опережающее развитие транспортной инфраструктуры для улучшения связанности территорий, повышения скорости сообщения и создания комфортной среды проживания в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

Данная задача предусматривает реализацию мероприятий, направленных на:

- развитие системы автомагистралей и скоростных автомобильных дорог на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- совершенствование структуры и технических параметров транспортной сети для повышения пропускной способности автомобильных дорог и сокращения перепробегов по дорожной сети;
- строительство искусственных сооружений, транспортных развязок, пешеходных переходов в разных уровнях для повышения скорости, надежности и безопасности перевозок;
- дальнейшее развитие «грузового каркаса» для обеспечения удобных транспортных связей между объектами внешнего транспорта и терминально-складского хозяйства;
- развитие парковочного пространства;
- создание инфраструктуры для развития пешеходного и велосипедного движения и использования средств индивидуальной мобильности;
- развитие дорожной сети для улучшения обслуживания сельских территорий Ленинградской области.

Задача 3: Улучшение транспортной доступности Санкт-Петербурга и Ленинградской области для населения других субъектов РФ и зарубежных стран.

Данная задача предусматривает реализацию мероприятий, направленных на:

- организацию высокоскоростного движения железнодорожного транспорта на маршруте Москва – Санкт-Петербург;
- развитие скоростного движения железнодорожного транспорта в направлении соседних субъектов РФ и зарубежных стран;
- развитие инфраструктуры воздушного транспорта, обеспечивающей международное и межрегиональное сообщение;
- развитие инфраструктуры водного транспорта для обеспечения международных и внутренних круизных, паромных и туристических перевозок;
- расширение сети международных и межрегиональных маршрутов всех видов транспорта, стимулирование развития мультимодальных пассажирских перевозок.

Задача 4: Повышение роли транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на мировом рынке транспортных услуг за счет развития инфраструктуры международных транспортных коридоров, реализации транзитного потенциала и роста конкурентоспособности российских транспортно-логистических компаний.

Данная задача предусматривает реализацию мероприятий, направленных на:

- развитие международных транспортных коридоров, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- развитие инфраструктуры морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, для обеспечения транспортировки внешнеторговых грузов и переориентации грузопотоков с зарубежных портов в порты России;
- развитие железнодорожных и автодорожных подходов к морским портам;
- повышение пропускной способности пунктов пропуска для быстрого и удобного выхода на транспортные сети соседних государств, сокращения задержек и ускорения товародвижения;
- стимулирование роста контейнерных перевозок;
- увеличение доли российских компаний в общем объеме международных пассажирских и грузовых перевозок, вспомогательных и дополнительных транспортных услуг для роста экспорта транспортных услуг;
- развитие цифровых технологий для управления перевозками и внедрение электронного документооборота;
- создание опорной сети транспортно-логистических центров и терминалов-сателлитов, а также необходимой для их функционирования сопутствующей инфраструктуры.

Задача 5: Повышение надежности и безопасности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обеспечение нормативного содержания транспортной инфраструктуры.

Данная задача предусматривает реализацию мероприятий, направленных на:

- повышение доли автомобильных дорог общего пользования, находящихся в нормативном транспортно-эксплуатационном состоянии;
- создание системы управления движением транспортных потоков на территории Санкт-Петербурга и прилегающих территориях Ленинградской области, включая формирование единой АСУДД на сети автомобильных дорог общего пользования Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- формирование единой АСУ ГПТ и интеграция всех сопутствующих систем и сервисов;
- создание интеграционной платформы интеллектуальной транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- развитие системы весогабаритного контроля движения автотранспортных средств по сети автомобильных дорог общего пользования;
- совершенствование системы регулирования въезда грузовых автомобилей на территорию Санкт-Петербурга;
- развитие систем и сервисов, обеспечивающих безопасность пользователей транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области с учетом климатических и эпидемиологических рисков, террористических угроз и т.д.

Задача 6: Формирование инновационного кластера разработки нового поколения транспортных средств и технологий, эффективных методов

строительства, содержания и ремонта объектов транспортной инфраструктуры на основе использования образовательного и научно-производственного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Данная задача предусматривает реализацию мероприятий, направленных на:

- разработку нового поколения транспортных средств и технологий, отвечающих требованиям энергоэффективности, эргономичности, надежности и безопасности;
- разработку эффективных методов строительства, содержания и ремонта объектов транспортной инфраструктуры;
- создание полигонов для испытаний беспилотных транспортных средств и новых технологий;
- подготовку специалистов для транспортного комплекса с учетом современных потребностей;
- развитие научных исследований и разработок для транспортного комплекса.

Задача 7: Повышение экологичности и энергоэффективности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Данная задача предусматривает реализацию мероприятий, направленных на:

- стимулирование перевода транспорта на использование альтернативных видов топлива и энергии;
- создание сети заправочной и обслуживающей инфраструктуры для транспортных средств, использующих альтернативные виды топлива и энергии;
- управление мобильностью пользователей транспортной системы, включая стимулирование пользования общественным транспортом, сервисами совместного использования автомобилей (каршеринг, карпулинг и т.д.), велосипедным транспортом и средствами индивидуальной мобильности.

Для оценки степени достижения целей Стратегии сформирована система целевых показателей, увязанная с задачами развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Прогноз значений целевых показателей Стратегии по целевому и базовому сценариям представлен в таблицах 4.1.1 и 4.1.2. Порядок сбора и учета целевых показателей Стратегии представлен в таблице 4.1.3.

После внедрения документов, регламентирующих стандарты качества транспортного обслуживания населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области, появится возможность дополнительно организовать мониторинг следующих целевых показателей:

- уровень качества транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок в Санкт-Петербурге и в Ленинградской области;
- доля пассажиров, совершающих не более двух пересадок при использовании городского пассажирского транспорта на территории Санкт-Петербурга;
- коэффициент ценовой доступности поездок по маршрутам регулярных перевозок, а также в метрополитене Санкт-Петербурга;
- доля от общей численности населенных пунктов Ленинградской области, обеспеченных маршрутами регулярных перевозок;
- коэффициент ценовой доступности поездок по маршрутам регулярных перевозок в Ленинградской области и др.

Таблица 4.1.1 – Прогноз значений целевых показателей Стратегии по целевому сценарию

N	Показатель	Ед. изм.	2020*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Источник данных
Задача 1: Повышение транспортной доступности территорий Санкт-Петербурга и Ленинградской области для населения, улучшение качества пассажирских перевозок и удобства пользования общественным транспортом														
1.1	Доля жителей Санкт-Петербурга, удовлетворенных качеством обслуживания на ГПТ	%	81,4	81,5	85,5	85,6	85,7	85,8	86,5	87,0	87,5	88,0	88,5	Ведомственная информация (КТ СПб)
1.2	Доля жителей Ленинградской области, удовлетворенных качеством обслуживания автомобильного транспорта общего пользования	%	-	65,0	66,0	68,0	70,0	73,0	76,0	79,0	82,0	85,0	88,0	Ведомственная информация (КТ ЛО)
1.3	Доля маршрутов с интервалом движения менее 10 минут в час «пик» в Санкт-Петербурге	%	20,0	34,7	34,7	34,7	34,7	34,7	34,9	35,4	35,9	36,4	36,9	Ведомственная информация (КТ СПб, СПб ГКУ "Организатор перевозок")
1.4	Доля поездок населения на ГПТ от общего числа поездок в Санкт-Петербурге	%	73,5	73,8	74,1	74,4	74,7	75,0	75,5	75,9	76,3	76,7	77,1	Ведомственная информация (КТ СПб)
1.5	Суммарная вместимость подвижного состава наземного городского пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге	тыс. мест	407,0	416,0	573,7	579,0	583,6	583,6	588,9	594,2	599,5	604,8	610,1	Ведомственная информация (КТ СПб)
1.6	Доля населения Санкт-Петербурга, проживающего в пешеходной доступности станций метрополитена	%	37,0	37,0	37,1	37,2	37,3	37,4	38,1	38,8	39,4	40,2	40,8	Ведомственная информация (КТ СПб)
1.7	Совокупная протяженность линий метрополитена	км	124,8	124,8	129,9	135,1	140,2	145,35	153,6	161,8	170	178,2	186,4	Ведомственная информация (КРТИ СПб, СПб ГУП "Петербургский метрополитен")
1.8	Количество станций метрополитена	ед.	72	72	74	76	78	80	85	89	94	99	103	Ведомственная информация (КРТИ СПб, СПб ГУП "Петербургский метрополитен")
1.9	Совокупная протяженность линий скоростного трамвая	км	0	0	0	0	0	12,4	19	23,9	34,2	40,2	46,2	Ведомственная информация (КРТИ СПб)
1.10	Ввод в эксплуатацию новых транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области (нарастающим итогом)	ед.	-	10	19	29	38	48	58	67	77	86	96	Ведомственная информация (АНО ДРТС СПб и ЛО)

N	Показатель	Ед. изм.	2020*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Источник данных
1.11	Транспортная мобильность (подвижность) населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области на общественном транспорте	поездок на 1 человека в год на всех видах пассажирского транспорта общего пользования	171,9	248,5	256,0	258,4	259,7	262,7	264,4	268,4	272,7	278,0	284,2	Ведомственная информация (КТ СПб, КТ ЛО)
1.12	Доля транспортных средств наземного пассажирского транспорта общего пользования, оборудованных для перевозки маломобильных групп населения в Санкт-Петербурге	%	85,8	86,0	87,5	89,0	90,0	91,5	93,0	94,5	96,0	97,5	99,0	Форма № 1-автотранс (Приказ Росстата от 22.09.2017 N 621), форма № 65-ЭТР (Приказ Росстата от 22.07.2019 № 418)
1.13	Доля автобусов, оборудованных для перевозки маломобильных групп населения, обслуживающих маршрутные перевозки в Ленинградской области	%	7,4	7,8	8,2	8,6	9,0	10,0	13,0	17,0	22,0	28,0	35,0	Форма № 1-автотранс (Приказ Росстата от 22.09.2017 N 621)
1.14	Доля поездок в наземном пассажирском транспорте общего пользования Санкт-Петербурга, оплаченных электронными билетами	%	89,2	89,6	90,0	91,0	92,0	93,0	94,0	95,0	96,0	97,0	98,0	Ведомственная информация (КТ СПб, СПб ГКУ "Организатор перевозок")
1.15	Доля поездок в автомобильном транспорте общего пользования Ленинградской области, оплаченных электронными билетами	%	0,0*	0,0	0,0	0,0	0,0	10,0	18,0	26,0	34,0	42,0	50,0	Ведомственная информация (КТ ЛО, МО ЛО) (индикатор не наблюдается)
1.16	Доля остановочных пунктов наземного ГПТ на территории Санкт-Петербурга, оборудованных павильонами ожидания	%	64,0	66,4	68,8	71,1	73,4	75,8	79,8	83,0	86,2	89,4	92,6	Ведомственная информация (КБ СПб)
Задача 2: Опережающее развитие транспортной инфраструктуры для улучшения связанности территорий, повышения скорости сообщения и создания комфортной среды проживания в Санкт-Петербурге и Ленинградской области														
2.1	Доля автомобильных дорог I категории в протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Санкт-	%	24,9	26,4	26,4	26,4	28,1	28,1	28,1	28,1	28,1	28,1	39,1	Форма 2-ДГ (Приказ Росстата от 25.12.2020 N 843) (Роавтодор)

N	Показатель	Ед. изм.	2020*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Источник данных
	Петербурга и Ленинградской области													
2.2	Доля протяжённости автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки	%	24,0*	28,6	28,5	28,4	28,4	28,0	27,6	27,2	26,8	26,4	26,0	Ведомственная информация (ФКУ Упрдор "Северо-Запад")
2.3	Доля протяжённости автомобильных дорог регионального значения Санкт-Петербурга, обслуживающих движение в режиме перегрузки	%	14,2	14,0	13,7	13,4	13,1	12,8	12,5	12,0	11,7	11,4	11,1	Ведомственная информация (ГКУ СПб "ЦТП СПб")
2.4	Доля протяжённости автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки	%	0,7*	0,76	0,75	0,74	0,73	0,71	0,7	0,67	0,65	0,6	0,55	Ведомственная информация (ГКУ "Ленавтодор")
2.5	Доля автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Ленинградской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%	76,2*	77,0	77,8	78,6	79,4	80,4	81,4	82,4	83,4	84,4	85,4	Ведомственная информация (ФКУ Упрдор "Северо-Запад")
2.6	Доля автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%	65,5	66,4	68,7	71,0	73,3	75,6	77,8	80,1	82,4	84,7	87,0	Форма 1-ДГ (Приказ Росстата от 06.02.2019 N 59) (Росавтодор)
2.7	Доля автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%	49,5	49,7	50,0	50,6	51,4	52,3	53,2	54,1	55,0	55,9	56,8	Форма 1-ДГ (Приказ Росстата от 06.02.2019 N 59) (Росавтодор)

N	Показатель	Ед. изм.	2020*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Источник данных
2.8	Количество городских парковок (в том числе перехватывающих) на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	ед.	34	37	39	42	45	49	52	57	61	66	70	Ведомственная информация (КРТИ СПб, СПб ГКУ ГЦУП СПб)
2.9	Количество обустроенных машино-мест на городских парковках на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	тыс. маш.-мест	4,4	4,6	5,1	5,5	6,1	6,7	7,3	8,1	8,9	9,8	10,8	Ведомственная информация (КРТИ СПб, СПб ГКУ ГЦУП СПб)
2.10	Количество парковок для грузового автомобильного транспорта	ед.	10	12	13	14	15	17	18	18	20	20	20	Ведомственная информация (СПб ГКУ "ГЦУП СПб")
2.11	Количество машино-мест на парковках для грузового автомобильного транспорта	маш.-мест	185	690	940	1190	1440	1940	2190	2190	2690	2690	2690	Ведомственная информация (СПб ГКУ "ГЦУП СПб")
2.12	Протяженность сети веломаршрутов	км	135,0	279,6	432,6	597,6	762,5	927,4	1092,4	1257,3	1422,2	1587,1	1752,1	Ведомственная информация (КРТИ СПб, СПб ГКУ ГЦУП СПб, КТ ЛО)
2.12.1	- на территории Санкт-Петербурга		126,5	146,2	165,9	197,5	229,1	260,6	292,2	323,8	355,3	386,9	418,5	Ведомственная информация (КРТИ СПб, СПб ГКУ ГЦУП СПб)
2.12.2	- на территории Ленинградской области		8,5	133,4	266,7	400,1	533,4	666,8	800,1	933,5	1066,9	1200,2	1333,6	Ведомственная информация (КТ ЛО)
Задача 3: Улучшение транспортной доступности Санкт-Петербурга и Ленинградской области для населения других субъектов РФ и зарубежных стран														
3.1	Протяженность линий скоростного движения железнодорожного транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	км	252,7	252,7	252,7	252,7	252,7	252,7	252,7	252,7	252,7	252,7	252,7	Ведомственная информация (ОАО "РЖД")
3.2	Протяженность линий высокоскоростного движения железнодорожного транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	км								208	208	208	208	Ведомственная информация (ОАО "РЖД")
3.3	Количество железнодорожных маршрутов, следующих от Санкт-Петербурга, на которых организовано скоростное движение поездов	ед.	14	14	14	15	15	15	15	15	15	15	15	Ведомственная информация (ОАО "РЖД")
3.4	Совокупная пропускная способность аэровокзальных комплексов	млн чел.	23,0	23,0	23,0	23,0	23,0	36,7	36,7	36,7	36,7	36,7	36,7	Ведомственная информация (Росавиация)

N	Показатель	Ед. изм.	2020*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Источник данных
3.5	Количество авианаправлений (внутренние, международные), минуя Москву	ед.	125	163	166	169	172	177	182	187	192	207	215	Ведомственная информация (Росавиация, ООО "ВВСС")
3.6	Количество авиакомпаний, выполняющих рейсы из/в Санкт-Петербург и Ленинградскую область	ед.	50	62	63	64	65	67	69	70	74	77	80	Ведомственная информация (Росавиация, ООО "ВВСС")
3.7	Количество паромных линий, обслуживаемых в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области	ед.	3	3	3	3	3	4	4	5	5	6	6	Ведомственная информация. (Росморречфлот)
Задача 4: Повышение роли транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на мировом рынке транспортных услуг за счет развития инфраструктуры международных транспортных коридоров, реализации транзитного потенциала и роста конкурентоспособности российских транспортно-логистических компаний														
4.1	Объем экспорта транспортных услуг	млн долл. США	2787,9	2968,9	3116,1	3263,3	3410,6	3557,8	3729,5	3901,3	4073,0	4244,8	4416,5	Форма 8-ВЭС (транспортные услуги) (Приказ Росстата от 27.08.2014 N 536 (ред. от 24.07.2020) (Росстат))
4.1.1	- в Санкт-Петербурге	0	1979,1	2107,6	2212,1	2316,6	2421,1	2525,6	2647,6	2769,5	2891,4	3013,3	3135,3	
4.1.2	- в Ленинградской области	0	808,8	861,3	904,0	946,7	989,4	1032,1	1082,0	1131,8	1181,6	1231,4	1281,3	
4.2	Совокупная мощность грузовых терминалов морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, для сухогрузов и наливных грузов, всего, в том числе:	млн тонн	352,7	374,9	375,2	389,7	464,9	464,9	509,9	509,9	509,9	520,3	563,1	Форма 1-ПК (мор) (Приказ Росстата от 03.02.2017 N 75) (Росморречфлот)
4.2.1	- для сухогрузов		152,4	173,5	173,5	183	247,8	247,8	292,8	292,8	292,8	303,2	346	
4.2.2	- для наливных грузов		200,2	201,4	201,7	206,7	217,1	217,1	217,1	217,1	217,1	217,1	217,1	
4.3	Объем перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	млн тонн	231,1	237,1	247,3	294,1	329,6	338,3	346,4	354,9	360,0	367,8	373,0	Форма МП-1 (Приказ Росстата от 03.02.2017 N 75) (Росморречфлот)
4.3.1	- в Санкт-Петербурге		59,9	61,2	63,9	64,6	66,5	68,2	68,9	69,6	70,3	71	72	
4.3.2	- в Ленинградской области		171,2	175,9	183,4	229,5	263,1	270,1	277,5	285,3	289,7	296,8	301	
4.4	Объем перевалки контейнерных грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-	млн тонн	27,0	28,4	31,3	35,1	40,4	44,7	47,3	50,1	52,9	56,4	59,3	Форма МП-1 (Приказ Росстата от 03.02.2017 N 75) (Росморречфлот)

N	Показатель	Ед. изм.	2020*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Источник данных
	Петербурга и Ленинградской области													
4.4.1	- в Санкт-Петербурге		26,6	27,5	29,5	31,2	33,3	35,5	36,5	37,6	38,7	39,8	41	
4.4.2	- в Ленинградской области		0,4	0,9	1,8	3,9	7,1	9,2	10,8	12,5	14,2	16,6	18,3	
4.5	Количество опорных ТЛЦ, введенных в эксплуатацию на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области (нарастающим итогом)	ед.	-	-	-	-	-	2	2	2	2	2	2	Ведомственная информация (ОАО "РЖД")
4.6	Доля протяженности Волго-Балтийского водного пути с ограничениями пропускной способности на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	%	7,2	7,0	6,8	6,3	5,7	5,4	5,0	3,0	1,5	0,0	0,0	Форма 20-ВТ (Приказ Росстата от 03.02.2017 N 75) Держатель данных: Росморречфлот
Задача 5: Повышение надежности и безопасности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обеспечение нормативного содержания транспортной инфраструктуры														
5.1	Социальный риск (число погибших в ДТП человек на 100 тыс. населения) в Санкт-Петербурге	чел.	4,1	3,9	3,8	3,6	3,5	3,3	3,2	3,1	2,9	2,8	2,7	Форма ДТП (Приказ Росстата от 21.05.2014 N 402) (ГУОБДД МВД РФ, Росстат)
5.2	Транспортный риск (число погибших человек на 10 тыс. транспортных средств) в Санкт-Петербурге	чел.	1,3	1,2	1,2	1,1	1,1	1,0	1,0	0,9	0,9	0,8	0,8	Форма 1-БДД (Приказ Росстата от 07.12.2017 N 810), Форма ДТП (Приказ Росстата от 21.05.2014 N 402) (ГУОБДД МВД РФ)
5.3	Количество регистрируемых дорожно-транспортных происшествий на 10 тыс. транспортных средств в Санкт-Петербурге	ед.	26,9	29,4	28,0	26,6	25,3	24,0	22,7	21,5	20,4	19,2	18,1	Форма ДТП (Приказ Росстата от 21.05.2014 N 402) (ГУОБДД МВД РФ)
5.4	Социальный риск (число погибших в ДТП человек на 100 тыс. населения) в Ленинградской области	чел.	21,4	20,5	18,9	19,1	18,2	16,9	16,2	15,2	14,7	14,0	13,3	Форма ДТП (Приказ Росстата от 21.05.2014 N 402) (ГУОБДД МВД РФ, Росстат)
5.5	Транспортный риск (число погибших человек на 10 тыс. транспортных средств) в Ленинградской области	чел.	6,5	6,0	5,4	5,3	5,0	4,5	4,3	4,0	3,7	3,5	3,3	Форма 1-БДД (Приказ Росстата от 07.12.2017 N 810), Форма ДТП (Приказ Росстата от 21.05.2014 N

N	Показатель	Ед. изм.	2020*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Источник данных
														402) (ГУОБДД МВД РФ)
5.6	Количество регистрируемых дорожно-транспортных происшествий на 10 тыс. транспортных средств в Ленинградской области	ед.	38,8	35,1	33,0	31,0	29,1	27,2	25,5	23,8	22,2	20,7	19,4	Форма ДТП (Приказ Росстата от 21.05.2014 N 402) (ГУОБДД МВД РФ)
5.7	Доля гидротехнических сооружений, не соответствующих нормативным требованиям безопасности эксплуатации (от общего числа гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию) на территории Ленинградской области	%	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	15,0	10,0	5,0	0,0	0,0	0,0	Ведомственная информация (Росморречфлот)
Задача 6: Формирование инновационного кластера разработки нового поколения транспортных средств и технологий, эффективных методов строительства, содержания и ремонта объектов транспортной инфраструктуры на основе использования образовательного и научно-производственного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области														
6.1	Количество новых научно-исследовательских и внедренческих центров при транспортных ВУЗах	ед.	-	-	-	-	3	3	3	3	6	6	6	Ведомственная информация (КНВШ СПб)
6.2	Количество испытательных полигонов для дорожного хозяйства	ед.	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	Ведомственная информация (Росавтодор)
6.3	Количество полигонов для испытаний беспилотных транспортных средств и новых технологий	ед.	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	Ведомственная информация (Росавтотранс)
6.4	Количество НИОКР, направленных на развитие транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области	ед.	-	2	3	3	3	4	4	4	4	5	5	Ведомственная информация (КНВШ СПб)
Задача 7: Повышение экологичности и энергоэффективности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области														
7.1	Количество автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, зарегистрированных в Санкт-Петербурге	ед.	4262	5214	7356	11164	17114	25682	37344	52576	71854	95654	124452	Форма 1-БДД (Приказ Росстата от 07.12.2017 N 810) Держатель данных: ГУОБДД МВД РФ
7.2	Количество автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, зарегистрированных в Ленинградской области	ед.	831	863	971	1227	1727	2591	3963	6011	8927	12927	18251	Форма 1-БДД (Приказ Росстата от 07.12.2017 N 810) Держатель данных: ГУОБДД МВД РФ

N	Показатель	Ед. изм.	2020*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Источник данных
7.3	Количество автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, регулирование тарифов на услуги по перевозке на которых осуществляется Санкт-Петербургом (количество газомоторных рейсовых автобусов)	ед.	228	293	358	423	488	553	618	683	748	813	878	Ведомственная информация (КТ СПб, СПб ГКУ "Организатор перевозок")
7.4	Количество стационарных объектов заправочной инфраструктуры ГМТ	ед.	17	24	29	34	39	44	49	54	65	75	85	Ведомственная информация (КЭИО СПб, КДХ ЛО)
7.4.1	- на территории Санкт-Петербурга	ед.	8	13	16	19	22	25	28	31	38	45	50	Ведомственная информация (КЭИО СПб, КДХ ЛО)
7.4.2	-на территории Ленинградской области	ед.	9	11	13	15	17	19	21	23	27	30	35	Ведомственная информация (КЭИО СПб, КДХ ЛО)
7.5	Количество электромобилей, зарегистрированных в Санкт-Петербурге	ед.	187	783	1677	2869	4359	6147	8233	10617	13299	16279	19557	Форма 1-БДД (Приказ Росстата от 07.12.2017 N 810) (ГУОБДД МВД РФ)
7.6	Количество электромобилей, зарегистрированных в Ленинградской области	ед.	48	196	418	714	1084	1528	2046	2638	3304	4044	4858	Форма 1-БДД (Приказ Росстата от 07.12.2017 N 810) (ГУОБДД МВД РФ)
7.7	Количество зарядных колонок (станций) для транспортных средств с электродвигателями	ед.	70	144	218	292	366	440	524	618	712	806	900	Ведомственная информация (ПАО «Россети Ленэнерго»)
7.7.1	- на территории Санкт-Петербурга		63	105	147	189	231	273	325	377	429	481	540	
7.7.2	-на территории Ленинградской области		7	39	71	103	135	167	199	241	283	325	360	

* - в 2020 г. – оценка

Таблица 4.1.2 – Прогноз значений целевых показателей Стратегии по базовому сценарию

N	Показатель	Ед. изм.	2020*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Источник данных
Задача 1: Повышение транспортной доступности территорий Санкт-Петербурга и Ленинградской области для населения, улучшение качества пассажирских перевозок и удобства пользования общественным транспортом														
1.1	Доля жителей Санкт-Петербурга, удовлетворенных качеством обслуживания на ГПТ	%	81,4	81,5	85,5	85,6	85,7	85,8	86,0	86,3	86,6	86,9	87,2	Ведомственная информация (КТ СПб)
1.2	Доля жителей Ленинградской области, удовлетворенных качеством обслуживания автомобильного транспорта общего пользования	%	-	65,0	66,0	68,0	70,0	72,0	74,0	76,0	78,0	80,0	82,0	Ведомственная информация (КТ ЛО)
1.3	Доля маршрутов с интервалом движения менее 10 минут в час «пик» в Санкт-Петербурге	%	20,0	34,7	34,7	34,7	34,7	34,7	34,8	34,9	35,0	35,1	35,2	Ведомственная информация (КТ СПб, СПб ГКУ "Организатор перевозок")
1.4	Доля поездок населения на ГПТ от общего числа поездок в Санкт-Петербурге	%	73,5	73,8	74,1	74,4	74,7	75,0	75,3	75,6	75,9	76,2	76,5	Ведомственная информация (КТ СПб)
1.5	Суммарная вместимость подвижного состава наземного городского пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге	тыс. мест	407,0	416,0	573,7	579,0	583,6	583,6	587,7	591,8	595,9	600,0	604,1	Ведомственная информация (КТ СПб)
1.6	Доля населения Санкт-Петербурга, проживающего в пешеходной доступности станций метрополитена	%	37,0	37,0	37,1	37,2	37,3	37,4	37,8	38,2	38,6	39,0	39,4	Ведомственная информация (КТ СПб)
1.7	Совокупная протяженность линий метрополитена	км	124,8	124,8	129,9	135,1	140,2	145,35	150,7	156	161,4	166,7	172	Ведомственная информация (КРТИ СПб, СПб ГУП "Петербургский метрополитен")
1.8	Количество станций метрополитена	ед.	72	72	74	76	78	80	83	86	89	91	94	Ведомственная информация (КРТИ СПб, СПб ГУП "Петербургский метрополитен")
1.9	Совокупная протяженность	км	0	0	0	0	0	4	6,7	9,7	12,7	15,7	18,7	Ведомственная информация (КРТИ СПб)

N	Показатель	Ед. изм.	2020*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Источник данных
	линий скоростного трамвая													
1.10	Ввод в эксплуатацию новых транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области (нарастающим итогом)	ед.	-	3	6	8	11	16	20	25	29	34	38	Ведомственная информация (АНО ДРТС СПб и ЛО)
1.11	Транспортная мобильность (подвижность) населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области на общественном транспорте	поездок на 1 человека в год на всех видах пассажирского транспорта общего пользования	171,9	248,5	256,0	258,4	259,7	262,7	264,4	266,2	270,3	273,9	278,1	Ведомственная информация (КТ СПб, КТ ЛО)
1.12	Доля транспортных средств наземного пассажирского транспорта общего пользования, оборудованных для перевозки маломобильных групп населения в Санкт-Петербурге	%	85,8	86,0	87,5	89,0	90,0	90,0	90,0	90,0	90,0	90,0	90,0	Форма № 1-автотранс (Приказ Росстата от 22.09.2017 N 621), форма № 65-ЭТР (Приказ Росстата от 22.07.2019 № 418)
1.13	Доля автобусов, оборудованных для перевозки маломобильных групп населения, обслуживающих маршрутные перевозки в Ленинградской области	%	7,4	7,8	8,2	8,6	9,0	10,0	12,0	15,0	20,0	25,0	30,0	Форма № 1-автотранс (Приказ Росстата от 22.09.2017 N 621)
1.14	Доля поездок в наземном пассажирском транспорте общего пользования Санкт-Петербурга, оплаченных электронными билетами	%	89,2	89,6	90,0	91,0	92,0	93,0	94,0	95,0	96,0	97,0	98,0	Ведомственная информация (КТ СПб, СПб ГКУ "Организатор перевозок")
1.15	Доля поездок в автомобильном транспорте общего пользования Ленинградской области, оплаченных	%	0,0*	0,0	0,0	0,0	0,0	5,0	10,0	15,0	20,0	25,0	30,0	Ведомственная информация (КТ ЛО, МО ЛО) (индикатор не наблюдается)

N	Показатель	Ед. изм.	2020*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Источник данных
	электронными билетами													
1.16	Доля остановочных пунктов наземного ГПТ на территории Санкт-Петербурга, оборудованных павильонами ожидания	%	64,0	66,4	68,8	71,1	73,4	75,8	79,0	81,8	84,6	87,4	90,2	Ведомственная информация (КБ СПб)
Задача 2: Опережающее развитие транспортной инфраструктуры для улучшения связанности территорий, повышения скорости сообщения и создания комфортной среды проживания в Санкт-Петербурге и Ленинградской области														
2.1	Доля автомобильных дорог I категории в протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	%	24,9	26,4	26,4	26,4	28,1	28,1	28,1	28,1	28,1	28,1	30,7	Форма 2-ДГ (Приказ Росстата от 25.12.2020 N 843) (Роавтодор)
2.2	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки	%	24,0*	28,6	28,5	28,4	28,4	28,3	28,2	28,1	28,0	27,9	27,8	Ведомственная информация (ФКУ Упрдор "Северо-Запад")
2.3	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, обслуживающих движение в режиме перегрузки	%	14,2	14,0	13,7	13,4	13,1	12,8	12,5	12,3	12,1	11,9	11,7	Ведомственная информация (ГКУ СПб "ЦТП СПб")
2.4	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и	%	0,7*	0,76	0,75	0,74	0,73	0,71	0,7	0,68	0,66	0,63	0,61	Ведомственная информация (ГКУ "Ленавтодор")

N	Показатель	Ед. изм.	2020*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Источник данных
	межмуниципального значения Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки													
2.5	Доля автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Ленинградской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%	76,2*	77,0	77,8	78,6	79,4	80,2	81,0	81,8	82,6	83,4	84,2	Ведомственная информация (ФКУ Упрдор "Северо-Запад")
2.6	Доля автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%	65,5	66,0	66,3	67,4	68,5	69,6	70,6	71,7	72,8	73,9	75,0	Форма 1-ДГ (Приказ Росстата от 06.02.2019 N 59) (Росавтодор)
2.7	Доля автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%	49,5	49,7	50,0	50,6	51,4	52,2	53,0	53,8	54,6	55,4	56,2	Форма 1-ДГ (Приказ Росстата от 06.02.2019 N 59) (Росавтодор)
2.8	Количество городских парковок (в том числе перехватывающих) на территории Санкт-Петербурга и	ед.	34	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	Ведомственная информация (КРТИ СПб, СПб ГКУ ГЦУП СПб)

N	Показатель	Ед. изм.	2020*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Источник данных
	Ленинградской области													
2.9	Количество обустроенных машино-мест на городских парковках на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	тыс. маш.-мест	4,4	4,7	4,9	5,1	5,3	5,5	5,7	5,9	6,1	6,3	6,5	Ведомственная информация (КРТИ СПб, СПб ГКУ ГЦУП СПб)
2.10	Количество парковок для грузового автомобильного транспорта	ед.	10	10	11	12	12	13	13	14	14	15	15	Ведомственная информация (СПб ГКУ "ГЦУП СПб")
2.11	Количество машино-мест на парковках для грузового автомобильного транспорта	маш.-мест	185	185	435	685	685	935	935	1185	1185	1435	1435	Ведомственная информация (СПб ГКУ "ГЦУП СПб")
2.12	Протяженность сети веломаршрутов	км	135,0	228,1	329,7	431,8	534,0	636,1	738,2	840,4	942,5	1044,6	1146,8	Ведомственная информация (КРТИ СПб, СПб ГКУ ГЦУП СПб, КТ ЛО)
2.12.1	- на территории Санкт-Петербурга		126,5	146,2	165,9	186,2	206,4	226,7	247,0	267,2	287,5	307,7	328,0	Ведомственная информация (КРТИ СПб, СПб ГКУ ГЦУП СПб)
2.12.2	- на территории Ленинградской области		8,5	81,9	163,8	245,6	327,5	409,4	491,3	573,1	655,0	736,9	818,8	Ведомственная информация (КТ ЛО)
Задача 3: Улучшение транспортной доступности Санкт-Петербурга и Ленинградской области для населения других субъектов РФ и зарубежных стран														
3.1	Протяженность линий скоростного движения железнодорожного транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	км	252,7	252,7	252,7	252,7	252,7	252,7	252,7	252,7	252,7	252,7	252,7	Ведомственная информация (ОАО "РЖД")
3.2	Протяженность линий высокоскоростного движения железнодорожного транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	км								208	208	208	208	Ведомственная информация (ОАО "РЖД")

N	Показатель	Ед. изм.	2020*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Источник данных
3.3	Количество железнодорожных маршрутов, следующих от Санкт-Петербурга, на которых организовано скоростное движение поездов	ед.	14	14	14	14	15	15	15	15	15	15	15	Ведомственная информация (ОАО "РЖД")
3.4	Совокупная пропускная способность аэровокзальных комплексов	млн чел.	23,0	23,0	23,0	23,0	23,0	36,7	36,7	36,7	36,7	36,7	36,7	Ведомственная информация (Росавиация)
3.5	Количество авианаправлений (внутренние, международные), минуя Москву	ед.	125	163	166	169	172	175	178	181	184	187	190	Ведомственная информация (Росавиация, ООО "ВВСС")
3.6	Количество авиакомпаний, выполняющих рейсы из/в Санкт-Петербург и Ленинградскую область	ед.	50	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	Ведомственная информация (Росавиация, ООО "ВВСС")
3.7	Количество паромных линий, обслуживаемых в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области	ед.	3	3	3	3	3	4	4	5	5	6	6	Ведомственная информация. (Росморречфлот)
Задача 4: Повышение роли транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на мировом рынке транспортных услуг за счет развития инфраструктуры международных транспортных коридоров, реализации транзитного потенциала и роста конкурентоспособности российских транспортно-логистических компаний														
4.1	Объем экспорта транспортных услуг	млн долл. США	2787,9	2836,7	2919,3	3001,9	3084,6	3167,2	3277,4	3387,5	3497,7	3607,8	3718,0	Форма 8-ВЭС (транспортные услуги) (Приказ Росстата от 27.08.2014 N 536 (ред. от 24.07.2020) (Росстат)
4.1.1	- в Санкт-Петербурге		1979,1	2013,8	2072,4	2131,1	2189,7	2248,4	2326,6	2404,8	2483,0	2561,2	2639,4	
4.1.2	- в Ленинградской области		808,8	822,9	846,9	870,9	894,9	918,8	950,8	982,7	1014,7	1046,7	1078,6	
4.2	Совокупная мощность грузовых терминалов морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, для	млн тонн	352,7	374,9	375,2	384,7	445,5	445,5	475,5	475,5	475,5	475,5	510,5	Форма 1-ПК (мор) (Приказ Росстата от 03.02.2017 N 75) (Росморречфлот)

N	Показатель	Ед. изм.	2020*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Источник данных
	сухогрузов и наливных грузов, всего, в том числе:													
4.2.1	- для сухогрузов		152,4	173,5	173,5	183	243,8	243,8	273,8	273,8	273,8	273,8	308,8	
4.2.2	- для наливных грузов		200,2	201,4	201,7	201,7	201,7	201,7	201,7	201,7	201,7	201,7	201,7	
4.3	Объем перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	млн тонн	231,1	235,7	244,5	253,4	267,1	276,7	282,2	292,5	303,5	314,4	325,9	Форма МП-1 (Приказ Росстата от 03.02.2017 N 75) (Росморречфлот)
4.3.1	- в Санкт-Петербурге		59,9	60,5	61,2	62,3	63,1	63,6	63,9	64,2	65	65,7	66,5	
4.3.2	- в Ленинградской области		171,2	175,2	183,3	191,1	204	213,1	218,3	228,3	238,5	248,7	259,4	
4.4	Объем перевалки контейнерных грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	млн тонн	27,0	28,1	30,1	33,3	37,1	40,3	42,4	44,7	47,5	50,7	53,7	Форма МП-1 (Приказ Росстата от 03.02.2017 N 75) (Росморречфлот)
4.4.1	- в Санкт-Петербурге		26,6	27,2	28,3	30,1	31,6	33,1	33,9	34,7	35,8	36,8	37,9	
4.4.2	- в Ленинградской области		0,4	0,9	1,8	3,2	5,5	7,2	8,5	10	11,7	13,9	15,8	
4.5	Количество опорных ТЛЦ, введенных в эксплуатацию на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области (нарастающим итогом)	ед.	-	-	-	-	-	-	2	2	2	2	2	Ведомственная информация (ОАО "РЖД")
4.6	Доля протяженности Волго-Балтийского водного пути с ограничениями пропускной способности на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	%	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	6,4	5,6	4,8	4	3,2	2,4	Форма 20-ВТ (Приказ Росстата от 03.02.2017 N 75) Держатель данных: Росморречфлот
Задача 5: Повышение надежности и безопасности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обеспечение нормативного содержания транспортной инфраструктуры														

N	Показатель	Ед. изм.	2020*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Источник данных
5.1	Социальный риск (число погибших в ДТП человек на 100 тыс. населения) в Санкт-Петербурге	чел.	4,1	4,0	3,9	3,7	3,6	3,5	3,4	3,2	3,1	3	2,9	Форма ДТП (Приказ Росстата от 21.05.2014 N 402) (ГУОБДД МВД РФ, Росстат)
5.2	Транспортный риск (число погибших человек на 10 тыс. транспортных средств) в Санкт-Петербурге	чел.	1,3	1,3	1,2	1,2	1,1	1,1	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	Форма 1-БДД (Приказ Росстата от 07.12.2017 N 810), Форма ДТП (Приказ Росстата от 21.05.2014 N 402) (ГУОБДД МВД РФ)
5.3	Количество регистрируемых дорожно-транспортных происшествий на 10 тыс. транспортных средств в Санкт-Петербурге	ед.	26,9	30,3	29,0	27,9	26,6	25,5	24,3	23,1	22,0	20,8	19,7	Форма ДТП (Приказ Росстата от 21.05.2014 N 402) (ГУОБДД МВД РФ)
5.4	Социальный риск (число погибших в ДТП человек на 100 тыс. населения) в Ленинградской области	чел.	21,4	20,6	19,1	19,3	18,5	17,2	16,5	15,6	15,0	14,3	13,6	Форма ДТП (Приказ Росстата от 21.05.2014 N 402) (ГУОБДД МВД РФ, Росстат)
5.5	Транспортный риск (число погибших человек на 10 тыс. транспортных средств) в Ленинградской области	чел.	6,5	6,1	5,5	5,5	5,1	4,7	4,4	4,1	3,9	3,6	3,4	Форма 1-БДД (Приказ Росстата от 07.12.2017 N 810), Форма ДТП (Приказ Росстата от 21.05.2014 N 402) (ГУОБДД МВД РФ)
5.6	Количество регистрируемых дорожно-транспортных происшествий на 10 тыс. транспортных средств в Ленинградской области	ед.	38,8	35,9	33,8	31,8	29,9	28,1	26,3	24,6	23,0	21,5	20,1	Форма ДТП (Приказ Росстата от 21.05.2014 N 402) (ГУОБДД МВД РФ)
5.7	Доля гидротехнических сооружений, не соответствующих нормативным требованиям безопасности эксплуатации (от общего числа гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию) на территории Ленинградской области	%	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	18,0	16,0	14,0	12,0	10,0	8,0	Ведомственная информация (Росморречфлот)

N	Показатель	Ед. изм.	2020*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Источник данных
Задача 6: Формирование инновационного кластера разработки нового поколения транспортных средств и технологий, эффективных методов строительства, содержания и ремонта объектов транспортной инфраструктуры на основе использования образовательного и научно-производственного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области														
6.1	Количество новых научно-исследовательских и внедренческих центров при транспортных ВУЗах	ед.	-	-	-	-	3	3	3	3	6	6	6	Ведомственная информация (КНВШ СПб)
6.2	Количество испытательных полигонов для дорожного хозяйства	ед.	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	Ведомственная информация (Росавтодор)
6.3	Количество полигонов для испытаний беспилотных транспортных средств и новых технологий	ед.	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	Ведомственная информация (Росавтотранс)
6.4	Количество НИОКР, направленных на развитие транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области	ед.	-	1	1	2	2	2	2	3	3	3	3	Ведомственная информация (КНВШ СПб)
Задача 7: Повышение экологичности и энергоэффективности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области														
7.1	Количество автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, зарегистрированных в Санкт-Петербурге	ед.	4262	5214	7356	11164	17114	23102	31004	41053	53476	68493	86320	Форма 1-БДД (Приказ Росстата от 07.12.2017 N 810) Держатель данных: ГУОБДД МВД РФ
7.2	Количество автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, зарегистрированных в Ленинградской области	ед.	831	863	971	1227	1727	2331	3261	4612	6491	9015	12311	Форма 1-БДД (Приказ Росстата от 07.12.2017 N 810) Держатель данных: ГУОБДД МВД РФ
7.3	Количество автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, регулирование тарифов на услуги	ед.	228	293	358	423	488	553	618	683	748	813	878	Ведомственная информация (КТ СПб, СПб ГКУ "Организатор перевозок")

N	Показатель	Ед. изм.	2020*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Источник данных
	по перевозке на которых осуществляется Санкт-Петербургом (количество газомоторных рейсовых автобусов)													
7.4	Количество стационарных объектов заправочной инфраструктуры ГМТ	ед.	17	24	29	34	39	44	49	54	59	64	70	Ведомственная информация (КЭИО СПб, КДХ ЛО)
7.4.1	- на территории Санкт-Петербурга	ед.	8	13	16	19	22	25	28	31	34	37	40	Ведомственная информация (КЭИО СПб, КДХ ЛО)
7.4.2	-на территории Ленинградской области	ед.	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	30	Ведомственная информация (КЭИО СПб, КДХ ЛО)
7.5	Количество электромобилей, зарегистрированных в Санкт-Петербурге	ед.	187	485	932	1528	2273	3167	4210	5402	6743	8233	9872	Форма 1-БДД (Приказ Росстата от 07.12.2017 N 810) (ГУОБДД МВД РФ)
7.6	Количество электромобилей, зарегистрированных в Ленинградской области	ед.	48	122	233	381	566	788	1047	1343	1676	2046	2453	Форма 1-БДД (Приказ Росстата от 07.12.2017 N 810) (ГУОБДД МВД РФ)
7.7	Количество зарядных колонок (станций) для транспортных средств с электродвигателями	ед.	70	100	130	160	190	220	250	280	310	340	400	Ведомственная информация (ПАО «Россети Ленэнерго»)
7.7.1	- на территории Санкт-Петербурга	ед.	63	80	97	114	131	148	165	182	199	216	240	Ведомственная информация (ПАО «Россети Ленэнерго»)
7.7.2	-на территории Ленинградской области	ед.	7	20	33	46	59	72	85	98	111	124	160	Ведомственная информация (ПАО «Россети Ленэнерго»)

* - в 2020 г. – оценка

Таблица 4.1.3 – Порядок сбора и учета целевых показателей Стратегии

N	Показатель	Ед. изм.	Временные характеристики показателя	Порядок сбора и учета	Источник данных	Ответственный за сбор данных по показателю
1.1	Доля жителей Санкт-Петербурга, удовлетворенных качеством обслуживания на ГПТ	%	годовой, на конец отчетного периода	Индикатор используется в системе целевых показателей ГП "Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга". Таблица 5.1 Номер 1.	Государственная программа Санкт-Петербурга "Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга" (Постановление правительства Санкт-Петербурга от 30 июня 2014 года N 552)	Комитет по транспорту Санкт-Петербурга
1.2	Доля жителей Ленинградской области, удовлетворенных качеством обслуживания автомобильного транспорта общего пользования	%	годовой, на конец отчетного периода	Мониторинг индикатора следует организовать после утверждения социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования на территории Ленинградской области.	-	Комитет по транспорту Ленинградской области
1.3	Доля маршрутов с интервалом движения менее 10 минут в час «пик» в Санкт-Петербурге	%	годовой, на конец отчетного периода	Индикатор используется в системе целевых показателей ГП "Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга". Таблица 5.1 Номер 4.4.	Государственная программа Санкт-Петербурга "Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга" (Постановление правительства Санкт-Петербурга от 30 июня 2014 года N 552)	Комитет по транспорту Санкт-Петербурга, СПб ГКУ «Организатор перевозок»
1.4	Доля поездок населения на ГПТ от общего числа поездок в Санкт-Петербурге	%	годовой, в целом за отчетный период	Индикатор используется в системе целевых показателей ГП "Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга". Таблица 5.1 Номер 3.	Государственная программа Санкт-Петербурга "Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга" (Постановление правительства Санкт-	Комитет по транспорту Санкт-Петербурга, СПб ГКУ «Организатор перевозок»

N	Показатель	Ед. изм.	Временные характеристики показателя	Порядок сбора и учета	Источник данных	Ответственный за сбор данных по показателю
					Петербурга от 30 июня 2014 года N 552)	
1.5	Суммарная вместимость подвижного состава наземного городского пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге	тыс. мест	годовой, на конец отчетного периода	Индикатор используется в системе целевых показателей ГП "Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга". Таблица 5.1 Номер 4.2.	Государственная программа Санкт-Петербурга "Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга" (Постановление правительства Санкт-Петербурга от 30 июня 2014 года N 552)	Комитет по транспорту Санкт-Петербурга, СПб ГКУ «Организатор перевозок»
1.6	Доля населения Санкт-Петербурга, проживающего в пешеходной доступности станций метрополитена	%	годовой, на конец отчетного периода	Индикатор используется в системе целевых показателей ГП "Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга". Таблица 5.1 Номер 4.	Государственная программа Санкт-Петербурга "Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга" (Постановление правительства Санкт-Петербурга от 30 июня 2014 года N 552)	Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга
1.7	Совокупная протяженность линий метрополитена	км	годовой, на конец отчетного периода	-	Ведомственная информация	Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга, СПб ГУП «Петербургский метрополитен»
1.8	Количество станций метрополитена	ед.	годовой, на конец отчетного периода	-	Ведомственная информация	Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга, СПб ГУП «Петербургский метрополитен»

N	Показатель	Ед. изм.	Временные характеристики показателя	Порядок сбора и учета	Источник данных	Ответственный за сбор данных по показателю
1.9	Совокупная протяженность линий скоростного рельсового транспорта	км	годовой, на конец отчетного периода	-	Ведомственная информация	Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга, Комитет по транспорту Ленинградской области
1.10	Ввод в эксплуатацию новых транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области (нарастающим итогом)	ед.	в целом за период реализации Стратегии	-	Ведомственная информация	АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»
1.11	Транспортная мобильность (подвижность) населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области	поездки на 1 человека в год на всех видах пассажирского транспорта общего пользования	годовой, в целом за отчетный период	Значение индикатора рассчитывается, как отношение общего количества поездок на транспорте к числу жителей региона.	Данные статистики: Форма N 1-автотранс (Приказ Росстата от 22.09.2017 N 621). Держатель данных: Росстат; Форма N 65-ЭТР (срочная) (Приказ Росстата от 19.08.2014 N 527). Держатель данных: Росстат (Публикуемая статистика)	АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»
1.12	Доля транспортных средств наземного пассажирского транспорта общего пользования, оборудованных для перевозки маломобильных групп населения в Санкт-Петербурге	%	годовой, на начало отчетного периода	Рассчитывается, как средневзвешенное значение долей парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных групп населения, в парке подвижного состава ТС каждого вида (автобусы, трамваи, троллейбусы)	Данные статистики: Форма № 1-автотранс (Приказ Росстата от 22.09.2017 N 621), форма № 65-ЭТР (Приказ Росстата от 22.07.2019 № 418)	Комитет по транспорту Санкт-Петербурга, СПб ГКУ «Организатор перевозок»

N	Показатель	Ед. изм.	Временные характеристики показателя	Порядок сбора и учета	Источник данных	Ответственный за сбор данных по показателю
1.13	Доля автобусов, оборудованных для перевозки маломобильных групп населения, обслуживающих маршрутные перевозки в Ленинградской области	%	годовой, на начало отчетного периода		Данные статистики: Форма № 1-автотранс (Приказ Росстата от 22.09.2017 N 621)	Комитет по транспорту Ленинградской области, муниципальные образования Ленинградской области
1.14	Доля поездок в наземном пассажирском транспорте общего пользования Санкт-Петербурга, оплаченных электронными билетами	%	годовой, в целом за отчетный период	Индикатор используется в системе целевых показателей ГП "Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга". Таблица 5.1 Номер 4.5.	Государственная программа Санкт-Петербурга "Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга" (Постановление правительства Санкт-Петербурга от 30 июня 2014 года N 552)	Комитет по транспорту Санкт-Петербурга, СПб ГКУ «Организатор перевозок»
1.15	Доля поездок в автомобильном транспорте общего пользования Ленинградской области, оплаченных электронными билетами	%	годовой, в целом за отчетный период	Мониторинг индикатора следует организовать после утверждения социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования на территории Ленинградской области.	Ведомственная информация	Комитет по транспорту Ленинградской области
1.16	Доля остановочных пунктов наземного ГПТ на территории Санкт-Петербурга, оборудованных павильонами ожидания	%	годовой, на конец отчетного периода	Индикатор используется в системе целевых показателей ГП "Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга". Таблица 5.1 Номер 2.1.	Ведомственная информация	Комитет по благоустройству Санкт-Петербурга

N	Показатель	Ед. изм.	Временные характеристики показателя	Порядок сбора и учета	Источник данных	Ответственный за сбор данных по показателю
2.1	Доля автомобильных дорог I категории в протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	%	годовой, на конец отчетного периода	Значение индикатора рассчитывается, как отношение протяженности участков автомобильных дорог общего пользования федерального значения I категории, к общей протяженности участков автомобильных дорог федерального значения, расположенных в пределах территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.	Данные статистики: Форма 2-ДГ (Приказ Росстата от 25.12.2020 N 843). Держатель данных: Федеральное дорожное агентство (Публикуемая статистика)	АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»
2.2	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки	%	годовой, среднее за отчетный период	Значение индикатора рассчитывается, как отношение протяженности участков автомобильных дорог общего пользования федерального значения, работающих в режиме перегрузки, к общей протяженности участков автомобильных дорог федерального значения, расположенных в пределах территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.	Ведомственная информация	ФКУ Упрдор «Северо-Запад»
2.3	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, обслуживающих движение в режиме перегрузки	%	годовой, среднее за отчетный период	Значение индикатора рассчитывается, как отношение протяженности участков автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Санкт-Петербурга, работающих в режиме перегрузки, к общей протяженности участков автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения Санкт-Петербурга. Индикатор используется в системе целевых показателей ГП "Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга". Таблица 5.1 Номер 6.	Ведомственная информация	ГКУ СПб «Центр транспортного планирования Санкт-Петербурга»

N	Показатель	Ед. изм.	Временные характеристики показателя	Порядок сбора и учета	Источник данных	Ответственный за сбор данных по показателю
2.4	Доля протяжённости автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки	%	годовой, среднее за отчетный период	Значение индикатора рассчитывается, как отношение протяженности участков автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, работающих в режиме перегрузки, к общей протяженности участков автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения Ленинградской области.	Ведомственная информация	ГКУ «Ленавтодор»
2.5	Доля автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Ленинградской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%	годовой, на конец отчетного периода	Значение индикатора рассчитывается, как отношение протяженности участков автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, к общей протяженности участков автомобильных дорог федерального значения, расположенных в пределах территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.	Ведомственная информация	ФКУ Упрдор «Северо-Запад»
2.6	Доля автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%	годовой, на конец отчетного периода	Значение индикатора рассчитывается, как отношение протяженности участков автомобильных дорог общего пользования регионального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, к общей протяженности участков автомобильных дорог регионального значения, расположенных в пределах территории Санкт-Петербурга.	Данные статистики: Форма 2-ДГ (Приказ Росстата от 25.12.2020 N 843). Держатель данных: Федеральное дорожное агентство (Публикуемая статистика)	Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга

N	Показатель	Ед. изм.	Временные характеристики показателя	Порядок сбора и учета	Источник данных	Ответственный за сбор данных по показателю
				Индикатор используется в системе целевых показателей ГП "Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга". Таблица 5.1 Номер 5.		
2.7	Доля автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%	годовой, на конец отчетного периода	Значение индикатора рассчитывается, как отношение протяженности участков автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, к общей протяженности участков автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, расположенных в пределах территории Ленинградской области. Индикатор используется в системе целевых показателей ГП "Развитие транспортной системы Ленинградской области". Таблица 2 Номер 1.	Данные статистики: Форма 2-ДГ (Приказ Росстата от 25.12.2020 N 843). Держатель данных: Федеральное дорожное агентство (Публикуемая статистика)	ГКУ «Ленавтодор»
2.8	Количество городских парковок (в том числе перехватывающих) на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	ед.	годовой, на конец отчетного периода	-	Ведомственная информация	СПб ГКУ «Городской центр управления парковками Санкт-Петербурга»
2.9	Количество обустроенных машино-мест на городских парковках на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	тыс. маш.-мест	годовой, на конец отчетного периода	-	Ведомственная информация	СПб ГКУ «Городской центр управления парковками Санкт-Петербурга»

N	Показатель	Ед. изм.	Временные характеристики показателя	Порядок сбора и учета	Источник данных	Ответственный за сбор данных по показателю
2.10	Количество парковок для грузового автомобильного транспорта	ед.	годовой, на конец отчетного периода	-	Ведомственная информация	СПб ГКУ «Городской центр управления парковками Санкт-Петербурга»
2.11	Количество машино-мест на парковках для грузового автомобильного транспорта	маш.-мест	годовой, на конец отчетного периода	-	Ведомственная информация	СПб ГКУ «Городской центр управления парковками Санкт-Петербурга»
2.12	Протяженность сети велодорожек	км	годовой, на конец отчетного периода	Значение показателя рассчитывается, как сумма протяженности сетей велодорожек на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	-	АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»
2.12.1	- на территории Санкт-Петербурга		годовой, на конец отчетного периода	-	Ведомственная информация	СПб ГКУ «Городской центр управления парковками Санкт-Петербурга»
2.12.2	- на территории Ленинградской области		годовой, на конец отчетного периода	-	Ведомственная информация	Комитет по транспорту Ленинградской области
3.1	Протяженность линий скоростного движения железнодорожного транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	км	годовой, конец отчетного периода	-	Ведомственная информация	ОАО "РЖД"
3.2	Протяженность линий высокоскоростного движения железнодорожного	км	годовой, конец отчетного периода	-	Ведомственная информация	ОАО "РЖД"

№	Показатель	Ед. изм.	Временные характеристики показателя	Порядок сбора и учета	Источник данных	Ответственный за сбор данных по показателю
	транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области					
3.3	Количество железнодорожных маршрутов, следующих от Санкт-Петербурга, на которых организовано скоростное движение поездов	ед.	годовой, на конец отчетного периода	-	Ведомственная информация	ОАО "РЖД"
3.4	Совокупная пропускная способность аэровокзальных комплексов	млн чел.	годовой, на конец отчетного периода	-	Ведомственная информация	Северо-Западное межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта
3.5	Количество авианаправлений (внутренние, международные), минуя Москву	ед.	годовой, на конец отчетного периода	-	Ведомственная информация	Северо-Западное межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта
3.6	Количество авиакомпаний, выполняющих рейсы из/в Санкт-Петербург и Ленинградскую область	ед.	годовой, на конец отчетного периода	-	Ведомственная информация	Северо-Западное межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта
3.7	Количество паромных линий, обслуживаемых в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области	ед.	годовой, на конец отчетного периода	-	Ведомственная информация	Федеральное агентство морского и речного транспорта

N	Показатель	Ед. изм.	Временные характеристики показателя	Порядок сбора и учета	Источник данных	Ответственный за сбор данных по показателю
4.1	Объем экспорта транспортных услуг	млн долл. США	годовой, в целом за отчетный период	-	Данные статистики: Форма 8-ВЭС (транспортные услуги) (Приказ Росстата от 27.08.2014 N 536). Держатель данных: Росстат (Публикуемая статистика)	АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»
4.1.1	- в Санкт-Петербурге					
4.1.2	- в Ленинградской области					
4.2	Совокупная мощность грузовых терминалов морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, для сухогрузов и наливных грузов, всего, в том числе:	млн тонн	годовой, на конец отчетного периода	-	Данные статистики: Форма 1-ПК (мор) (Приказ Росстата от 03.02.2017 N 75). Держатель данных: Федеральное агентство морского и речного транспорта (Публикуемая статистика)	АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»
4.2.1	- для сухогрузов					
4.2.2	- для наливных грузов					
4.3	Объем перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	млн тонн	годовой, в целом за отчетный период	-	Данные статистики: Форма МП-1 (Приказ Росстата от 03.02.2017 N 75). Держатель данных: Федеральное агентство морского и речного транспорта (Публикуемая статистика)	АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»
4.3.1	- в Санкт-Петербурге					
4.3.2	- в Ленинградской области					
4.4	Объем перевалки контейнерных грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-	млн тонн	годовой, в целом за отчетный период	-	Данные статистики: Форма МП-1 (Приказ Росстата от 03.02.2017 N 75). Держатель данных: Федеральное агентство	АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и

N	Показатель	Ед. изм.	Временные характеристики показателя	Порядок сбора и учета	Источник данных	Ответственный за сбор данных по показателю
	Петербурга и Ленинградской области				морского и речного транспорта (Публикуемая статистика)	Ленинградской области»
4.4.1	- в Санкт-Петербурге					
4.4.2	- в Ленинградской области					
4.5	Количество опорных ТЛЦ, введенных в эксплуатацию на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области (нарастающим итогом)	ед.	годовой, в целом за отчетный период	-	Ведомственная информация	ОАО "РЖД"
4.6	Доля протяженности Волго-Балтийского водного пути с ограничениями пропускной способности на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	%	годовой, на конец отчетного периода	-	Данные статистики: Форма 20-ВТ (Приказ Росстата от 03.02.2017 N 75). Держатель данных: Федеральное агентство морского и речного транспорта	Федеральное агентство морского и речного транспорта
5.1	Социальный риск (число погибших в ДТП человек на 100 тыс. населения) в Санкт-Петербурге	чел.	годовой, в целом за отчетный период	Значение индикатора рассчитывается, как отношение числа погибших в ДТП за отчетный период к численности населения региона, умноженное на 100 000	Данные статистики: Форма ДТП (Приказ Росстата от 21.05.2014 N 402). Держатель данных: ГУОБДД МВД РФ (Публикуемая статистика)	АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»
5.2	Транспортный риск (число погибших человек на 10 тыс. транспортных средств) в Санкт-Петербурге	чел.	годовой, в целом за отчетный период	Значение индикатора рассчитывается, как отношение числа погибших в ДТП за отчетный период к численности АТС, зарегистрированных на территории региона, умноженное на 10 000	Данные статистики: Форма ДТП (Приказ Росстата от 21.05.2014 N 402). Держатель данных: ГУОБДД МВД РФ; Форма 1-БДД (Приказ Росстата от 07.12.2017 N 810). Держатель данных: ГУОБДД МВД РФ	АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»

N	Показатель	Ед. изм.	Временные характеристики показателя	Порядок сбора и учета	Источник данных	Ответственный за сбор данных по показателю
					(Публикуемая статистика)	
5.3	Количество регистрируемых дорожно-транспортных происшествий на 10 тыс. транспортных средств в Санкт-Петербурге	ед.	годовой, в целом за отчетный период	Значение индикатора рассчитывается, как отношение числа ДТП, произошедших за отчетный период, к численности АТС, зарегистрированных на территории региона, умноженное на 10 000	Данные статистики: Форма ДТП (Приказ Росстата от 21.05.2014 N 402). Держатель данных: ГУОБДД МВД РФ; Форма 1-БДД (Приказ Росстата от 07.12.2017 N 810). Держатель данных: ГУОБДД МВД РФ (Публикуемая статистика)	АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»
5.4	Социальный риск (число погибших в ДТП человек на 100 тыс. населения) в Ленинградской области	чел.	годовой, в целом за отчетный период	Значение индикатора рассчитывается, как отношение числа погибших в ДТП за отчетный период к численности населения региона, умноженное на 100 000	Данные статистики: Форма ДТП (Приказ Росстата от 21.05.2014 N 402). Держатель данных: ГУОБДД МВД РФ (Публикуемая статистика)	АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»
5.5	Транспортный риск (число погибших человек на 10 тыс. транспортных средств) в Ленинградской области	чел.	годовой, в целом за отчетный период	Значение индикатора рассчитывается, как отношение числа погибших в ДТП за отчетный период к численности АТС, зарегистрированных на территории региона, умноженное на 10 000	Данные статистики: Форма ДТП (Приказ Росстата от 21.05.2014 N 402). Держатель данных: ГУОБДД МВД РФ; Форма 1-БДД (Приказ Росстата от 07.12.2017 N 810). Держатель данных: ГУОБДД МВД РФ (Публикуемая статистика)	АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»
5.6	Количество регистрируемых дорожно-транспортных происшествий на 10 тыс. транспортных средств в Ленинградской области	ед.	годовой, в целом за отчетный период	Значение индикатора рассчитывается, как отношение числа ДТП, произошедших за отчетный период, к численности АТС, зарегистрированных на территории региона, умноженное на 10 000	Данные статистики: Форма ДТП (Приказ Росстата от 21.05.2014 N 402). Держатель данных: ГУОБДД МВД РФ; Форма 1-БДД (Приказ Росстата от 07.12.2017 N	АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»

N	Показатель	Ед. изм.	Временные характеристики показателя	Порядок сбора и учета	Источник данных	Ответственный за сбор данных по показателю
					810). Держатель данных: ГУОБДД МВД РФ (Публикуемая статистика)	
5.7	Доля гидротехнических сооружений, не соответствующих нормативным требованиям безопасности эксплуатации (от общего числа гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию) на территории Ленинградской области	%	годовой, на конец отчетного периода	-	Ведомственная информация	Федеральное агентство морского и речного транспорта
6.1	Количество новых научно-исследовательских и внедренческих центров при транспортных ВУЗах	ед.	годовой, на конец отчетного периода	-	Ведомственная информация	Комитет по науке и высшей школе Санкт-Петербурга
6.2	Количество испытательных полигонов для дорожного хозяйства	ед.	годовой, на конец отчетного периода	-	Ведомственная информация	Федеральное дорожное агентство
6.3	Количество полигонов для испытаний беспилотных транспортных средств и новых технологий	ед.	годовой, на конец отчетного периода	-	Ведомственная информация	Агентство автомобильного транспорта
6.4	Количество НИОКР, направленных на развитие транспортной системы Санкт-	ед.	годовой, в целом за отчетный период	-	Ведомственная информация	Комитет по науке и высшей школе Санкт-Петербурга

N	Показатель	Ед. изм.	Временные характеристики показателя	Порядок сбора и учета	Источник данных	Ответственный за сбор данных по показателю
	Петербурга и Ленинградской области					
7.1	Количество автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, зарегистрированных в Санкт-Петербурге	ед.	годовой, на конец отчетного периода	-	Данные статистики: Форма 1-БДД (Приказ Росстата от 07.12.2017 N 810). Держатель данных: ГУОБДД МВД РФ; (Публикуемая статистика)	АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»
7.2	Количество автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, зарегистрированных в Ленинградской области	ед.	годовой, на конец отчетного периода	-	Данные статистики: Форма 1-БДД (Приказ Росстата от 07.12.2017 N 810). Держатель данных: ГУОБДД МВД РФ; (Публикуемая статистика)	АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»
7.3	Количество автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, регулирование тарифов на услуги по перевозке на которых осуществляется Санкт-Петербургом (количество газомоторных рейсовых автобусов)	ед.	годовой, на конец отчетного периода	Показатель используется в системе целевых показателей ГП "Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга". Таблица 5.1 Номер 4.5.	Государственная программа Санкт-Петербурга "Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга" (Постановление правительства Санкт-Петербурга от 30 июня 2014 года N 552)	Комитет по транспорту Санкт-Петербурга, СПб ГКУ «Организатор перевозок»
7.4	Количество стационарных объектов заправочной инфраструктуры ГМТ	ед.	годовой, на конец отчетного периода	-	Ведомственная информация	Комитет по энергетике и инженерному обеспечению Санкт-

N	Показатель	Ед. изм.	Временные характеристики показателя	Порядок сбора и учета	Источник данных	Ответственный за сбор данных по показателю
7.4.1	- на территории Санкт-Петербурга	ед.				Санкт-Петербурга, Комитет по топливно-энергетическому комплексу Ленинградской области, ООО «Газпром газомоторное топливо»
7.4.2	-на территории Ленинградской области	ед.				
7.5	Количество электромобилей, зарегистрированных в Санкт-Петербурге	ед.	годовой, на конец отчетного периода	Показатель рассчитывается, как разница количества АТС, имеющих возможность использования электродвигателей, и АТС с гибридной силовой установкой (строки 37 и 38 Раздела 3 Формы 1-БДД)	Данные статистики: Форма 1-БДД (Приказ Росстата от 07.12.2017 N 810). Держатель данных: ГУОБДД МВД РФ; (Публикуемая статистика)	АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»
7.6	Количество электромобилей, зарегистрированных в Ленинградской области	ед.	годовой, на конец отчетного периода	Показатель рассчитывается, как разница количества АТС, имеющих возможность использования электродвигателей, и АТС с гибридной силовой установкой (строки 37 и 38 Раздела 3 Формы 1-БДД)	Данные статистики: Форма 1-БДД (Приказ Росстата от 07.12.2017 N 810). Держатель данных: ГУОБДД МВД РФ; (Публикуемая статистика)	АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»
7.7	Количество зарядных колонок (станций) для транспортных средств с электродвигателями	ед.	годовой, на конец отчетного периода		Ведомственная информация	ПАО «Россети Ленэнерго»
7.7.1	- на территории Санкт-Петербурга					
7.7.2	-на территории Ленинградской области					

4.2. Сроки и содержание этапов 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. При этом часть мероприятий уже реализуется и запланирована к завершению в ближайший среднесрочный период, в то время как большее количество предложенных мероприятий еще не прошло стадию технико-экономического обоснования и проектирования. С учетом данного фактора реализацию мероприятий Стратегии целесообразно разделить на два этапа:

I этап – 2021-2024 гг. – среднесрочный плановый период, в течение которого предусматривается реализация первоочередных мероприятий, направленных на решение приоритетных задач, связанных с улучшением транспортного обслуживания населения, ростом грузооборота портовых мощностей и ликвидацией инфраструктурных ограничений;

II этап – 2025-2030 гг. – долгосрочный плановый период, в течение которого осуществляется реализация крупных проектов развития транспортной инфраструктуры, позволяющих существенно повысить транспортный потенциал Санкт-Петербурга и Ленинградской области за счет строительства ВСМ, новых автомагистралей, линий скоростного внеуличного транспорта и транспортно-пересадочных узлов, развития портовых и терминально-складских комплексов.

Большинство мероприятий, которые предлагаются к реализации на первом этапе, предусмотрены программными документами развития транспортного комплекса Российской Федерации, Санкт-Петербурга и Ленинградской области, к которым относятся:

- Государственная программа «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением Правительства РФ от 20 декабря 2017 года №1596;

- Государственная программа «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга», утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 30 июня 2014 года № 552;

- Государственная программа «Развитие транспортной системы Ленинградской области», утвержденная постановлением Правительства Ленинградской области от 14.11.2013 № 397.

На первом этапе предусматривается проведение реформирования системы транспортного обслуживания населения Санкт-Петербурга, включая оптимизацию маршрутной сети, замену маршрутного такси автобусами средней и большой вместимости, повышение объемов выпуска подвижного состава на линию, снижение интервалов движения на социальных маршрутах, увеличение количества остановок, оборудованных информационными электронными табло, введение регулируемых тарифов на всех видах транспорта и расширение электронных систем оплаты проезда. В Ленинградской области планируется развитие маршрутной сети, оптимизация расписания движения транспортных средств в местах стыковки работы нескольких видов транспорта, модернизация автобусных вокзалов и оснащение остановочных пунктов пассажирского транспорта павильонами ожидания. В Санкт-Петербурге и Ленинградской области будут внедрены стандарты транспортного обслуживания населения.

Особое внимание будет уделено решению проблем транспортного обслуживания

населения в новых районах многоэтажного жилищного строительства, где за счет организации скоростного сообщения, внедрения новых маршрутов пассажирского транспорта, использования подвижного состава большой вместимости и обеспечения его приоритетного проезда по дорожной сети появится возможность существенно увеличить объемы перевозок пассажиров.

Реализация приоритетных проектов развития дорожной сети на подходах к Санкт-Петербургу позволит снизить долю автомобильных дорог, работающих в режиме перегрузки в часы пик. Для повышения транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети планируются значительные объемы работ по ремонту автомобильных дорог.

Существенное увеличение новых портовых мощностей на южном и северном побережье Финского залива Балтийского моря потребует развития железнодорожных и автодорожных подходов к ним.

На втором этапе планируется реализация масштабных транспортных проектов, включая:

- строительство ВСМ Москва - Санкт-Петербург;
- строительство новых линий и станций метрополитена и скоростного трамвая, сооружение транспортно-пересадочных узлов;
- развитие внутригородского и пригородного железнодорожного сообщения в Санкт-Петербурге за счет организации регулярного движения поездов по двум сквозным линиям, проходящим через центральные районы города и связывающим их с интенсивно развивающимися районами городской агломерации;
- строительство Северо-Восточного и Юго-Западного железнодорожных обходов Санкт-Петербурга для вывода транзитного грузового движения за границы города;
- строительство новой широтной автомагистрали скоростного движения с мостом через р. Неву в створе Фаянсовой ул. – Зольной ул.;
- строительство и реконструкция автомобильных дорог федерального значения, обеспечивающих связи Санкт-Петербурга и Ленинградской области с соседними странами и субъектами РФ;
- развитие въездных магистралей и улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, строительство транспортных развязок и пешеходных переходов в разных уровнях для повышения пропускной способности автомобильных дорог и снижения аварийности;
- увеличение мощности морских портов, развитие автодорожных и железнодорожных подходов к ним, повышение доли железнодорожного и внутреннего водного транспорта в обеспечении перевозок грузов, следующих через морские порты;
- сооружение второго терминала аэропорта Пулково;
- строительство узловых транспортно-логистических центров;
- обновление подвижного состава всех видов транспорта.

В целевом сценарии Стратегии планируются высокие темпы строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (автомобильных и железных дорог, линий скоростных внеуличных видов пассажирского транспорта, транспортно-пересадочных узлов, развязок в разных уровнях и путепроводов и др.), что обеспечит качественное улучшение параметров функционирования транспортной системы – существенное сокращение затрат времени на поездки, уменьшение себестоимости перевозок и снижение аварийности.

Увеличение инвестиций в транспортную отрасль обеспечит прирост ВРП и налоговых поступлений в бюджеты разных уровней, создание новых рабочих мест. В свою очередь, развитие транспортной инфраструктуры будет способствовать росту

объемов производства в других отраслях, развитию международной и межрегиональной торговли, повышению туристической привлекательности Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В базовом сценарии предусматривается реализация меньшего количества инвестиционных проектов развития транспортной инфраструктуры из-за ограниченности финансовых ресурсов, при этом к приоритетным относятся мероприятия, связанные с улучшением качества транспортного обслуживания населения и повышением эффективности использования существующих мощностей различных видов транспорта.

4.3. Основные направления развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года

Для достижения основных целей Стратегии предусматриваются следующие основные направления развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года:

- развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей решение федеральных задач, связанных с формированием опорной транспортной сети Российской Федерации для обслуживания международных, межрегиональных и транзитных перевозок;
- модернизация и развитие транспортной инфраструктуры для обеспечения грузовых и пассажирских перевозок в городском, пригородном и региональном сообщении;
- совершенствование работы пассажирского транспорта и повышение качества обслуживания населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- развитие системы грузовых перевозок и грузовой логистики;
- повышение надежности и безопасности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- формирование в Санкт-Петербурге и Ленинградской области инновационного кластера разработки нового поколения транспортных средств и технологий;
- повышение экологичности и энергоэффективности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей решение федеральных задач, связанных с формированием опорной транспортной сети Российской Федерации для обслуживания международных, межрегиональных и транзитных перевозок

Транспортная система Санкт-Петербурга и Ленинградской области формирует опорный каркас транспортной системы Российской Федерации на северо-западе страны, обеспечивает выходы в Балтийское море и на транспортные сети стран ЕС, обслуживает мощные международные и межрегиональные грузопотоки и пассажиропотоки.

По территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области проходят международные транспортные коридоры «Север – Юг», «Транссиб», 9-ый панъевропейский транспортный коридор и перспективный МТК «Европа – Западный Китай».

Транспортная система Санкт-Петербурга и Ленинградской области обеспечивает существенную часть международной торговли Российской Федерации со странами Европейского союза, Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества и Евразийского экономического союза.

Для повышения конкурентоспособности Российской Федерации на мировом рынке транспортных услуг необходимо обеспечить опережающее развитие транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области, входящей в состав МТК:

- увеличить мощность морских портов, через которые осуществляется основной объем перевозок грузов международной торговли РФ;
- обеспечить увеличение пропускной способности основных направлений железных и автомобильных дорог, внутренних водных путей, автодорожных и железнодорожных подходов к морским и речным портам, входящим в состав МТК;
- повысить пропускную способность автомобильных и железнодорожных пунктов пропуска, расположенных на государственной границе РФ;
- обеспечить внедрение интеллектуальных транспортных систем по направлениям МТК с использованием современных информационно-телекоммуникационных технологий и глобальной навигационной системы ГЛОНАСС для мониторинга движения транспортных средств и грузов в реальном режиме времени;
- обеспечить развитие пассажирских терминалов внешних видов транспорта для улучшения транспортной доступности Санкт-Петербурга и Ленинградской области и повышения их туристической привлекательности.

Для решения этих задач в Стратегии предусматривается:

- реализация проектов строительства новых и увеличения мощности существующих морских портовых комплексов во взаимосвязке с развитием железнодорожных и автодорожных подходов к ним;
- повышение пропускной способности железных дорог по основным направлениям перевозок и строительство железнодорожных обходов Санкт-Петербурга;
- создание сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог федерального значения;
- строительство ВСМ Москва-Санкт-Петербург;
- реконструкция гидроузлов Волго-Балтийского водного пути;
- повышение пропускной способности автомобильных и железнодорожных пунктов пропуска;
- развитие аэропортовой инфраструктуры и др.

К числу приоритетных задач относится создание условий для увеличения доли российских транспортных компаний в транспортировке экспортных и импортных грузов РФ за счет:

- государственного стимулирования привлечения российскими участниками внешнеэкономической деятельности национальных транспортных компаний для перевозки экспортно-импортных грузов;
- развития национальных судоходных компаний, имеющих современный крупнотоннажный флот с судами под российским флагом для морских перевозок грузов;
- создания российских паромных линий;
- увеличения доли российских автоперевозчиков в транспортировке международных грузов, в том числе иностранных грузовладельцев;
- увеличения доли российских авиакомпаний в международных перевозках грузов и пассажиров.

Решение этих задач будет способствовать росту экспорта транспортных услуг и повышению конкурентоспособности российских транспортных компаний на мировом рынке транспортных услуг.

Для обеспечения межрегиональных перевозок грузов и пассажиров предусматривается реализация мероприятий, связанных с развитием автомобильных дорог

федерального значения, высокоскоростных и скоростных железных дорог, системы воздушных сообщений, а также с расширением сети междугородних маршрутов всех видов транспорта.

Реализация этих проектов развития транспортной инфраструктуры планируется преимущественно за счет средств федерального бюджета и привлечения частных инвестиций.

Модернизация и развитие транспортной инфраструктуры для обеспечения грузовых и пассажирских перевозок в городском, пригородном и региональном сообщении

Основные направления модернизации и развития транспортной инфраструктуры для обеспечения грузовых и пассажирских перевозок в городском, пригородном и региональном сообщении предусматривают решение следующих задач:

- развитие скоростных транспортных связей и повышение взаимной транспортной доступности территорий, входящих в состав Санкт-Петербургской агломерации;
- совершенствование транспортной инфраструктуры, обеспечивающей формирование новых и совершенствование существующих транспортных связей между районами Ленинградской области.

Для решения этих задач планируется развитие сети региональных дорог, строительство линий скоростного внеуличного пассажирского транспорта, организация внутригородского и пригородного железнодорожного сообщения, сооружение транспортно-пересадочных узлов, совершенствование существующих и формирование новых транспортных связей между приграничными районами Санкт-Петербурга и Ленинградской области, а также реализация мероприятий по повышению транспортной доступности административных районов Санкт-Петербурга, удаленных от центра города.

Реализация этих мероприятий позволит улучшить транспортную доступность территорий, где высокие темпы жилищного строительства не сопровождались соответствующим развитием транспортной инфраструктуры, что привело к возникновению заторов и ухудшению качества транспортного обслуживания населения. К таким территориям можно отнести:

- Всеволожский район Ленинградской области (г. Всеволожск, г. Мурино, г. Кудрово, г. Сертолово, д. Юкки, д. Новое Девяткино, д. Старая, п. имени Свердлова и др.);
- Колпинский район Санкт-Петербурга (п. Металлострой, п. Понтонный и др.);
- Пушкинский район Санкт-Петербурга (п. Ленсоветский, п. Шушары, включая район Славянка и др.);
- Красносельский район Санкт-Петербурга (г. Красное Село, МО Горелово, микрорайон Володарский и др.) и т.д.

Строительство новых линий метрополитена и трамвая с ускоренным режимом движения, развитие маршрутной сети наземного пассажирского транспорта, формирование новых автодорожных связей будет способствовать уменьшению затрат времени на поездки, улучшению транспортной доступности, снижению транспортных расходов и аварийности.

Для улучшения сообщения между территориями Ленинградской области запланированы проекты развития автомобильных и железных дорог, формирующих хордовые транспортные связи на подходах к Санкт-Петербургу, а также обеспечивающие транспортные связи между муниципальными районами Ленинградской области в обход Санкт-Петербурга.

Для повышения эффективности грузовых перевозок предусматривается создание

системы управления движением грузовых автомобилей, включая регулирование доступа грузового автотранспорта на территорию Санкт-Петербурга, оптимизация размещения складских объектов, определяющих объемы и параметры движения грузового автотранспорта, совершенствование логистических схем транспортного обслуживания крупных предприятий.

Реализация этих проектов развития транспортной инфраструктуры планируется преимущественно за счет средств бюджетов Санкт-Петербурга и Ленинградской области и привлечения частных инвестиций.

Основные направления повышения эффективности работы пассажирского транспорта и улучшения качества транспортного обслуживания населения

Основные направления повышения эффективности работы пассажирского транспорта и улучшения качества транспортного обслуживания населения предусматривают решение следующих задач:

- развитие скоростных внеуличных видов транспорта, увеличение объемов перевозок на железнодорожном транспорте в городском и пригородном сообщении;
- внедрение социальных стандартов транспортного обслуживания населения⁶ в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;
- реформирование системы регулярных перевозок пассажиров транспортом общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;
- оптимизация маршрутной сети автобусного, трамвайного и троллейбусного транспорта, пополнение всех видов транспорта современным подвижным составом;
- обеспечение приоритетного проезда пассажирского транспорта общего пользования по дорожной сети;
- создание интегрированной системы электронной оплаты проезда в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;
- улучшение транспортной доступности до аэропорта «Пулково», железнодорожных и автобусных вокзалов, пассажирских терминалов морского и речного транспорта;
- развитие сети мультимодальных маршрутов;
- обеспечение доступности транспортных услуг и объектов транспортной инфраструктуры для инвалидов и других маломобильных групп населения.

В Санкт-Петербурге и прилегающих районах Ленинградской области будет обеспечено приоритетное развитие пассажирского транспорта общего пользования, увеличится протяженность выделенных полос движения, наземный транспорт получит право приоритетного проезда перекрестков, будет осуществляться дальнейшее развитие системы электронной оплаты проезда.

Предусматривается развитие цифровых сервисов планирования поездок на общественном транспорте. Сервисы выбора маршрутов и способов поездки будут персонализированы, обеспечивать интерактивное построение маршрута и выбор альтернативных вариантов поездки.

⁶ 5 По состоянию на 01.03.2021: Стандарт качества транспортного обслуживания населения Санкт-Петербурга принят (приказ председателя Комитета по транспорту Санкт-Петербурга от 03.11.2020 г.); Социальный стандарт транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования на территории Ленинградской области находится в процессе разработки.

В Санкт-Петербурге и Ленинградской области планируется создание сети обустроенных велосипедных маршрутов, интегрированных с системой пассажирского транспорта, для обеспечения комфортных и безопасных условий передвижения велосипедистов.

Для улучшения условий движения по улично-дорожной сети города планируется создание системы управления развитием единого парковочного пространства в Санкт-Петербурге, расширение зоны платной парковки в центральных районах города, увеличение количества перехватывающих парковок, строительство наземных и подземных многоуровневых паркингов в районах плотной городской застройки и в местах массового тяготения населения.

Основные направления развития системы грузовых перевозок и грузовой логистики

В долгосрочной перспективе Санкт-Петербург и Ленинградская область сохранят лидирующие позиции в Российской Федерации по объемам грузовых перевозок и грузообороту морских портов.

Для обеспечения надежной работы транспортного комплекса предусматривается:

- взаимоувязанное планирование развития инфраструктуры различных видов транспорта, обеспечивающих грузовые перевозки;
- повышение эффективности совместной эксплуатационной работы водного, железнодорожного и автомобильного видов транспорта в транспортных узлах;
- увеличение роли железнодорожного и внутреннего водного транспорта в перевозке грузов, следующих через морские порты;
- развитие контейнерных и контрейлерных перевозок;
- создание портово-промышленных зон и узловых транспортно-логистических центров в зоне тяготения морских портов;
- создание единой информационной системы, отслеживающей прохождение грузов через Санкт-Петербургский транспортный узел;
- развитие электронных торговых площадок (биржи транспортно-логистических услуг);
- формирование «грузового каркаса» для движения грузового автотранспорта;
- обновление транспортного и обслуживающего флота, парка грузовых автомобилей и вагонного парка железнодорожного транспорта.

Для ускорения товародвижения и уменьшения затрат времени на прохождение пограничных пунктов пропуска при выполнении международных перевозок планируется переход к цифровому документообороту и создание системы предварительного электронного бронирования очереди в пунктах пропуска на государственной границе РФ.

Основные направления повышения надежности и безопасности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Основные направления повышения надежности и безопасности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области предусматривают решение следующих задач:

- повышение надежности и безопасности функционирования объектов транспортной инфраструктуры и процесса перевозок;
- обеспечение техносферной безопасности транспортной системы Санкт-Петербурга

и Ленинградской области.

Для повышения надежности и безопасности функционирования объектов транспортной инфраструктуры предусматривается реализация мероприятий, направленных:

- на поддержание объектов транспортной инфраструктуры в нормативном транспортно-эксплуатационном состоянии;
- на обеспечение антитеррористической безопасности на транспорте.

Для повышения надежности и безопасности процесса перевозок предусматривается реализация мероприятий, направленных на развитие систем планирования и обеспечения эффективного управления транспортным комплексом, в том числе:

- создание единой интегрированной Интеллектуальной транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, основанной на применении информационных и телекоммуникационных технологий и современных методах управления всеми видами транспорта и транспортной инфраструктурой;
- внедрение элементов и технологий искусственного интеллекта для повышения эффективности планирования и оперативного управления транспортными потоками на базе использования систем позиционирования и навигации;
- разработка систем управления беспилотными транспортными средствами (в первую очередь в сегменте рельсового транспорта), «умными» грузовыми терминалами и др.

Для обеспечения техносферной безопасности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области предусматриваются меры:

- по введению ограничений на использование транспортных средств, достигших предельных сроков эксплуатации;
- по автоматизации и цифровизации процесса контроля за техническим состоянием транспортных средств и транспортной инфраструктуры.

Основные направления формирования инновационного кластера транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Для создания в Санкт-Петербурге и Ленинградской области инновационного кластера разработки нового поколения транспортных средств и технологий предусматривается решение следующих задач:

- добровольное объединение заинтересованных профильных производственных предприятий, научных организаций, осуществляющих изыскания в сфере транспорта, а также высших учебных заведений для формирования пула разработчиков новых транспортных систем и технологий;
- создание научно-исследовательских и внедренческих центров на базе Санкт-Петербургских университетов, осуществляющих подготовку специалистов для транспортной отрасли;
- проведение мониторинга потребностей в подготовке и повышении квалификации кадров для всех видов транспорта, разработка учебно-методических модулей образовательных программ с учетом передового российского и зарубежного опыта;
- разработка и внедрение технологий «электронных накладных» и мониторинга движения грузов, построения алгоритмов прогнозирования грузовых потоков в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;
- разработка и внедрение технологий автоматизированного мониторинга технико-эксплуатационного состояния автомобильных дорог и иных объектов транспортной инфраструктуры в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;

– разработка программы обеспечения цифрового равенства пользователей транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области и др.

Основные направления повышения экологичности и энергоэффективности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Основные направления повышения экологичности и энергоэффективности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области предусматривают решение следующих задач:

- постепенный переход к углеродной нейтральности транспортной отрасли для обеспечения ее конкурентоспособности и повышения качества жизни населения;
- перевод транспорта на использование альтернативных видов топлива и энергии;
- перераспределение транспортной работы на те виды транспорта, которые характеризуются большей энергоэффективностью, меньшими удельными топливными затратами и объемами выбросов;
- обеспечение соблюдения экологических требований на всех стадиях жизненного цикла объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- стимулирование отказа от использования личного автотранспорта в пользу общественного транспорта, сервисов совместного использования автомобилей (каршеринг, карпулинг), или немоторизованного транспорта.

Реализация перечисленных направлений развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области позволит обеспечить рост ее конкурентоспособности и повышение эффективности грузовых и пассажирских перевозок.

5. Комплекс мероприятий, направленных на взаимоувязанное развитие транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области

5.1. Морской транспорт и морские порты

Мероприятия по развитию инфраструктуры морского транспорта реализуются в рамках решения задач «Улучшение транспортной доступности Санкт-Петербурга и Ленинградской области для населения других субъектов РФ и зарубежных стран» и «Повышение роли транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на мировом рынке транспортных услуг за счет развития инфраструктуры международных транспортных коридоров, реализации транзитного потенциала и роста конкурентоспособности российских транспортно-логистических компаний».

К основным направлениям развития морского транспорта и морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, относятся:

- увеличение портовых мощностей для обеспечения потребностей отраслей экономики Российской Федерации в перевалке экспортно-импортных, транзитных и каботажных грузов в морских портах;
- формирование согласованной политики развития портовой агломерации в Санкт-Петербурге и Ленинградской области для повышения конкурентоспособности морских портов и эффективного использования ресурсов, направляемых на развитие транспортной инфраструктуры;
- синхронизированное развитие портовых терминалов и железнодорожных и автодорожных подходов к ним;
- оптимизация доставки и вывоза грузов из морских портов, увеличение доли железнодорожного и внутреннего водного транспорта в перевозке грузов, следующих через морские порты;
- рост доли грузов в контейнерах от общего объема сухих грузов, следующих через морские порты;
- увеличение дедвейта судов под российским флагом и повышение конкурентоспособности российского морского транспортного флота на мировом фрахтовом рынке;
- увеличение экспорта услуг отечественными судоходными компаниями и морскими портами;
- цифровизация работы морских портов, создание единой информационной системы, отслеживающей прохождение грузов через Санкт-Петербургский транспортный узел;
- внедрение электронного документооборота и современных погрузо-разгрузочных технологий для повышения скорости обработки судов в морских портах;
- создание портово-промышленных зон и узловых грузовых транспортно-логистических центров в зоне тяготения морских портов;
- развитие морских круизных и паромных и пассажирских перевозок;
- создание инфраструктуры для развития яхтенного туризма.
- повышение уровня безопасности судоходства и транспортной безопасности на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- снижение негативного влияния морского транспорта на состояние окружающей среды.

В ближайшие годы на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области планируется реализация самых масштабных проектов развития морских портов в Российской Федерации, которые позволят обеспечить транспортировку внешнеторговых грузов страны и переориентацию грузопотоков с зарубежных портов в порты России.

Развитие мощностей морских портов предусматривается с учетом создания экономически обоснованных резервов для обеспечения увеличивающихся объемов перевалки грузов.

Рост грузопотоков к морским портам Санкт-Петербурга и Ленинградской области будет обусловлен не только реализацией крупных инвестиционных проектов по строительству новых терминалов для экспорта российской продукции, но и переключением грузопотоков из стран Балтии на российские порты. В частности, на порт Усть-Луга будет переключена перевалка нефтепродуктов, производимых в Белоруссии, а в дальнейшем и других экспортных грузов. В 2021 г. планируется перевалка в морских портах Ленинградской области порядка 3,5 млн тонн нефтепродуктов из Белоруссии. В последующие годы объем перевалки грузов из Белоруссии будет увеличиваться. Доставка белорусских экспортных грузов в морские порты Ленинградской области будет осуществляться железнодорожным транспортом.

Ниже перечислены наиболее крупные проекты, реализация которых планируется в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Морской торговый порт Усть-Луга

К наиболее крупным проектам развития терминалов в морском порту Усть-Луга относятся:

1. Строительство универсального торгового терминала LUGAPORT. Проект предусматривает создание комплексов по переработке навалочных, генеральных, зерновых и пищевых грузов. Площадь терминала составит 85 га. На территории порта будут построены пять причалов длиной 1 464 м и глубиной 17,5 м. На терминале будет обеспечена возможность приема до 1100 вагонов в сутки со станции примыкания «Лужская Генеральная». Терминал сможет принимать суда класса Panamax, New-Panamax и Vab-Capesize. Суммарный грузооборот терминала составит 24,3 млн тонн в год, в том числе комплекс по перевалке зерновых и пищевых грузов – 8,3 млн тонн, комплекс по перевалке навалочных и генеральных грузов – 16,0 млн тонн. Объем единовременного хранения зерновых и пищевых грузов составит 380 тыс. тонн, навалочных и генеральных грузов 1,3 млн тонн. Ввод терминала в эксплуатацию запланирован в три этапа: первый этап – 2022 г., второй – конец 2023 г., третий – начало 2024 г.

2. Строительство объектов портовой инфраструктуры в морском порту Усть-Луга ООО «УЛЬТРАМАР», специализирующегося на перевалке минеральных удобрений, прочих насыпных и генеральных грузов. На территории терминала площадью 5,034 га будет расположено 6 причалов длиной 1 300 м и глубиной 17,2 м. Общая пропускная способность терминала составит около 25 млн тонн, в том числе 17 млн тонн в год минеральных удобрений и 8 млн тонн других генеральных и насыпных грузов, включая железорудное сырье, с единовременной вместимостью складов около 500 тыс. тонн. Завершение строительства терминала запланировано на 2024 г. В июне 2020 г. терминал УЛЬТРАМАР принял первый грузовой состав с удобрениями по новой железнодорожной ветке.

3. Строительство нового терминала АО «МХК «ЕвроХим» для перевалки минеральных удобрений навалом и в специальных контейнерах. Реализация первого этапа проекта запланирована на 2023 г. Суммарный грузооборот составит 5,5 млн тонн в год.

4. Возле порта Усть-Луга реализуется проект ПАО «Газпром» и ООО «Русхимальянс» по строительству комплекса по переработке этансодержащего газа и производству СПГ. В результате реализации проекта будут построены газоперерабатывающий завод, газохимический комплекс и объекты транспортной инфраструктуры, в том числе логистический комплекс в составе товарно-сырьевой базы, межплощадочной эстакады продуктопроводов и интегрированного морского отгрузочного терминала СПГ-СУГ. Сырьем для предприятия станет этансодержащий природный газ, добываемый ПАО «Газпром» на месторождениях Надым-Пур-Тазовского региона. Площадь комплекса составит порядка 1400 гектаров. Мощности комплекса по переработке этансодержащего газа и производству СПГ составят: 19 млрд куб м товарного газа, 13 млн тонн СПГ, до 3,8 млн тонн этановой фракции, до 2,4 млн тонн сжиженного углеводородного газа (СУГ), 0,2 млн тонн пентангексановой фракции. Проект предусматривает отгрузку на экспорт 13 млн тонн СПГ и 2,4 млн СУГ в год.

Большой порт Санкт-Петербург

В Большом порту Санкт-Петербург:

1. Реализуется проект по развитию универсального перегрузочного комплекса минеральных удобрений (четвертый район порта).

2. Проект развития терминала АО «Петролеспорт» предусматривает создание терминала по перевалке паромных грузов (50 тыс. шт. в год) и легковых автомобилей (190 тыс. автомобилей в год).

3. В ММПК «Бронка» планируется расширение территории терминала генеральных и накатных грузов (причал длиной 230 м) к 2022 г. Рядом с ММПК «Бронка» реализуется проект создания транспортно-логистического центра к 2025 г., который предусматривает строительство площадки для складирования, хранения и обработки контейнеров.

4. Из-за низкой загрузки грузового терминала «Моби Дик», расположенного в Кронштадте, планируется его репрофилирование для обслуживания пассажиров.

Морской торговый порт Приморск

В Выборгском районе Ленинградской области планируется реализация проекта строительства Приморского УПК, который будет включать перегрузочный комплекс угля с перспективным грузооборотом 20 млн тонн, перегрузочный комплекс контейнеров – 30 млн тонн, сельскохозяйственной продукции – 5 млн тонн, минеральных удобрений и генеральных грузов – по 5 млн тонн каждый. Перевалка сыпучих грузов будет осуществляться на специализированных терминалах с использованием закрытых технологий разгрузки, временного хранения и транспортировки, исключающих негативное воздействие на окружающую среду, в том числе пыление. Приморский УПК будет включать 10 причалов длиной 3 700 м и глубиной 18 м, он сможет принимать суда дедвейтом 200 тыс. тонн и осадкой 16 метров. В Приморском УПК будут созданы специализированные склады с возможностью хранения до 10 марок угля объемом до 1,0 млн тонн и до 12 судовых партий.

На территории площадью более 50 га предусмотрено строительство транспортно-логистического центра для обработки, хранения, консолидации и отправки партиями

импортных и экспортных грузов морским, автомобильным и железнодорожными видами транспорта.

Для обеспечения доставки грузов в порт планируется развитие железнодорожных и автодорожных подходов. На территории портового комплекса будет построена новая промышленная железнодорожная станция, включающая приемо-отправочный парк (15 путей) и сортировочный парк (12 путей).

Морской торговый порт Высоцк

В морском порту Высоцк реализуются следующие проекты:

- проект развития терминала для экспорта и бункеровки СПГ «КС Портовая»;
- проект строительства Высоцкого зернового терминала (грузооборот терминала составит 4 млн тонн в год, планируемый срок ввода терминала – 2023 г.);
- строительства сухогрузного перевалочного комплекса «Порт Высоцк» мощностью 15 млн тонн. Завершение данного проекта намечено на 2023 г.

Морской торговый порт Выборг

В Выборге реализуется проект развития инфраструктуры морского порта, который предусматривает проведение реконструкции инфраструктуры для приема пассажиров и обновление парка погрузочной техники.

Помимо перечисленных проектов, планируется строительство морского перегрузочного комплекса в бухте Батарейная (Ленинградская область) для перевалки зерновых грузов мощностью 10,4 млн тонн в год, а также ряда других проектов в портах северного берега Финского залива.

Прогноз перспективного грузооборота морских портов

Проведенный анализ перспективных проектов позволил определить суммарный прирост мощностей терминалов морских портов, строительство которых уже ведется или запланировано в Санкт-Петербурге и Ленинградской области на период до 2030 г. (таблица 5.1.1)

Таблица 5.1.1 – Прогноз прироста мощностей терминалов морских портов, строительство которых уже ведется или запланировано в Санкт-Петербурге и Ленинградской области на период до 2030 г.

Наименование морского порта	Наименование терминала	Специализация терминала	Мощность	Ввод в эксплуатацию	Вид транспорта доставки и отгрузки грузов в терминалах
Морской торговый порт Усть-Луга	Терминал АО «МХК «ЕвроХим» для перевалки минеральных удобрений	азотно-фосфорные и калийные удобрения	5,5 млн тонн	2023 г.	железнодорожный
Морской торговый порт Усть-Луга	Универсальный торговый терминал "Усть-	генеральные и навалочные грузы, пищевые продукты	24,3 млн тонн	2024 г.	железнодорожный

Наименование морского порта	Наименование терминала	Специализация терминала	Мощность	Ввод в эксплуатацию	Вид транспорта доставки и отгрузки грузов в терминалах
	Лу́га" (LUGAPORT)				
Морской торговый порт Усть-Луга	Терминал УЛЬТРАМАР	минеральные удобрения, прочие насыпные и генеральные грузы	25 млн тонн	2024 г.	железнодорожный
Морской торговый порт Усть-Луга	Терминал по перевалке СПГ и СУГ	сжиженный природный газ, сжиженный углеводородный газ	13 млн тонн СПГ, 2,4 млн тонн СУГ	2024 г.	трубопроводный
Морской торговый порт Усть-Луга	Региональный распределительно-накопительный грузовой узел в МТП «Усть-Луга»	генеральные грузы	4 млн тонн	2024 г.	железнодорожный, автомобильный
Морской торговый порт Приморск	Приморский УПК	уголь, сельскохозяйственная продукция, минеральные удобрения, генеральные грузы, контейнеры, ро-ро грузы	65 млн тонн	2030 г.	железнодорожный, автомобильный
Морской комплекс в бухте Батарейная	Производственно-логистический комплекс в бухте Батарейная (Ленинградская область)	зерновые грузы	10,4 млн тонн	2029 г.	железнодорожный
Большой порт Санкт-Петербург	Развитие универсального перегрузочного комплекса минеральных удобрений (четвертый район Большого порта Санкт-Петербург)	минеральные удобрения	4,5 млн тонн	2024 г.	железнодорожный, автомобильный
Большой порт Санкт-Петербург	Развитие терминала АО "Петролеспорт"	контейнеры	2,3 млн TEU (7,8 млн тонн)	2030 г.	автомобильный
Большой порт Санкт-Петербург	Универсальный терминал ММПК "Бронка"	генеральные и накатные грузы	5 млн тонн	2024 г.	автомобильный
Морской торговый порт Высоцк	Сухогрузный перевалочный комплекс	уголь	15 млн тонн	2026 г.	железнодорожный
Морской торговый порт Высоцк	Терминала в районе КС «Портовая»	сжиженный природный газ	1,5 млн тонн	2021 г.	трубопроводный
Морской торговый порт Высоцк	Зерновой терминал	зерновые и масличные грузы	4 млн тонн	2023 г.	железнодорожный
Прочие проекты	-	-	2,3 млн тонн	2024 г.	железнодорожный, автомобильный
Всего			189,7 млн тонн		

С учетом реализации перечисленных проектов суммарная мощность морских портов, расположенных в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, к 2030 г. увеличится на 189,7 млн тонн и составит 542,4 млн тонн, в том числе:

- в Санкт-Петербурге – на 17,3 млн тонн и составит 127,5 млн тонн;
- в Ленинградской области – на 172,4 млн тонн и составит 414,9 млн тонн (рисунок 5.1.1).

Морской транспорт обеспечивает основной объем транспортировки грузов внешней торговли Российской Федерации, в том числе через морские порты отправляется на экспорт порядка 90 % нефтепродуктов, 84 % зерна, 83 % угля и кокса, 77 % цветных металлов, 68 % нефти, 64 % черных металлов и 54 % химических и минеральных удобрений (рисунок 5.1.2).

Прогноз перспективного грузооборота морских портов, расположенных в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, на период до 2030 г. разработан с учетом:

- прогноза внешней торговли Российской Федерации и объемов экспортных и импортных грузов, транспортировка которых будет осуществляться через морские порты РФ;
- перспективной специализации морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области на экспорте углеводородов и продуктов их переработки (нефти и нефтепродуктов, каменного угля и кокса, сжиженного газа и т.д.), минеральных удобрений, металлов, грузов в контейнерах и рефрижераторных грузов;

Прогноз перспективного грузооборота морских портов, расположенных в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, в 2030 г. показан на рисунке 5.1.3.

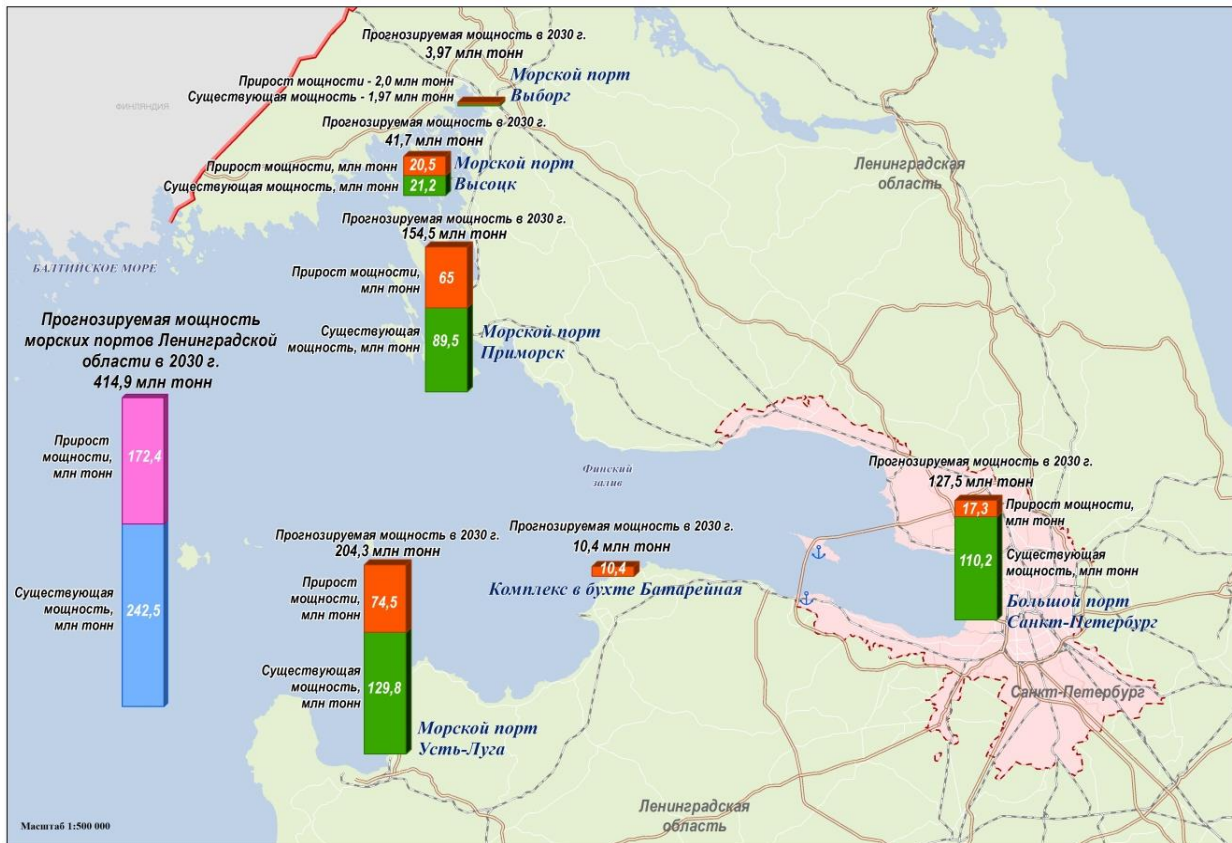


Рисунок 5.1.1 – Прогнозируемая мощность морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурге и Ленинградской области, к 2030 г., млн тонн

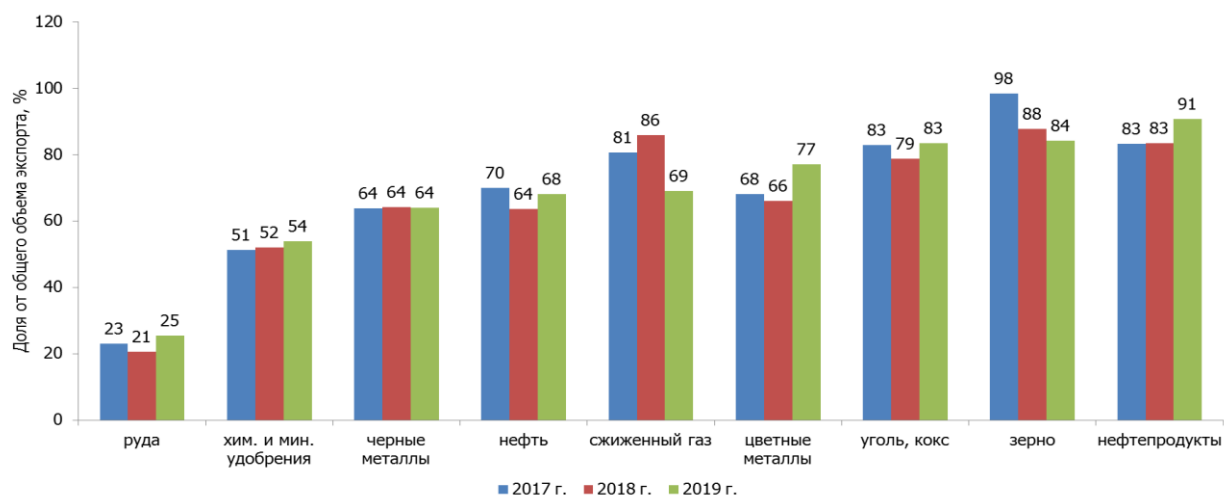


Рисунок 5.1.2 – Доля экспортных грузов, следующих через морские порты Российской Федерации, в % от общего объема экспорта данного вида грузов в 2017-2019 гг.

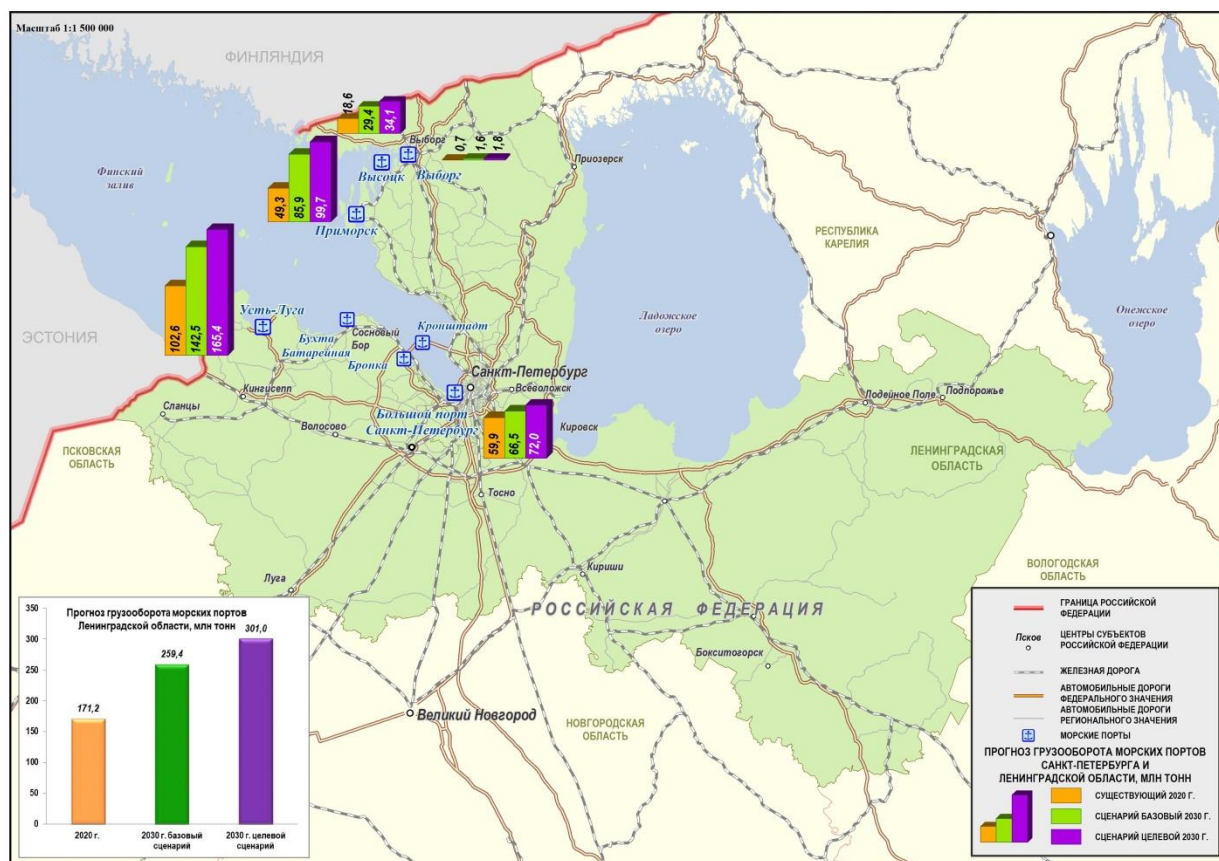


Рисунок 5.1.3 – Прогнозируемый грузооборот морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в 2030 г., млн тонн

По прогнозу суммарный грузооборот морских портов, расположенных в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, в 2030 г. составит 325,9 млн тонн по базовому сценарию (на 41,0 % больше, чем в 2020 г.) и 373,0 млн тонн по целевому сценарию (на 61,4 % больше, чем в 2020 г.), в том числе:

- в Санкт-Петербурге – 66,5 млн тонн по базовому сценарию и 72,0 млн тонн – по целевому сценарию;

- в Ленинградской области – до 259,4 млн тонн по базовому сценарию и до 301,0 млн тонн – по целевому сценарию.

В перспективе морские порты, расположенные в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, сформируют крупнейшую портовую агломерацию в Российской Федерации. Для предотвращения создания избыточных и дублирующих портовых мощностей необходима единая согласованная политика развития морских портов с определением их перспективной специализации. Единая политика развития морских портов позволит построить рациональную модель развития портовой агломерации, координировать деятельность стивидорных и транспортных компаний, минимизировать необоснованную конкуренцию между терминалами, будет способствовать созданию единой информационной системы, отслеживающей прохождение грузов через Санкт-Петербургский транспортный узел, и более эффективному использованию ресурсов, направляемых на развитие транспортной инфраструктуры.

Для повышения эффективности работы морских портов необходимо обеспечить повышение уровня контейнеризации грузов, информационное сопровождение товародвижения, внедрение электронного документооборота и современных погрузо-разгрузочных технологий для повышения скорости обработки судов.

В настоящее время большинство морских портов занимаются преимущественно перевалкой и хранением грузов, в них недостаточно развиты логистические функции, связанные с обработкой грузов, их упаковкой и маркировкой, страхованием и таможенным оформлением и т.д. Для получения дополнительных доходов и увеличения добавленной стоимости от обработки грузов, следующих через морские порты, возле морских портов предусматривается создание портово-промышленных зон.

Специализация портово-промышленных зон, создаваемых возле морских терминалов, будет определяться с учетом видов грузов, переваливаемых в 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 Усть-Луга, Приморск, Высоцк, ММПК «Бронка» будет способствовать закреплению грузов за морскими портами Российской Федерации, 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.

Наибольшие доходы, связанные с перегрузкой, хранением и складскими услугами, формируются при обработке контейнерных грузов. В настоящее время через Санкт-Петербургский транспортный узел проходит самый мощный в РФ поток грузов в контейнерах – 27 млн тонн в 2020 г. По прогнозу к 2030 г. объем перевалки грузов в контейнерах в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области увеличится в два раза. Рост контейнерного грузооборота будет связан как с увеличением объемов экспорта российских грузов в контейнерах, так и с ростом контейнеризированного импорта.

Сейчас менее 30 % 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. Учитывая уникальные возможности, связанные с ростом контейнерного грузопотока,

Санкт-Петербург и Ленинградская область могут существенно увеличить доходы от транспортно-логистической деятельности за счет создания узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров, специализирующихся на обработке контейнеров. При обслуживании контейнерных грузопотоков за счет развития сопутствующих услуг (затарки и растарки контейнеров, складирования, комплектации, маркировки, упаковки, формирования товарных партий и т.д.) доходы от обработки контейнеров увеличиваются в 1,5 - 2 раза.

На первом этапе планируется создание двух узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров – в Шушарах ТЛЦ «Балтийский» и возле ММПК «Бронка», а на следующем этапе, по мере роста контейнерного потока, – возле морского порта Усть-Луга.

Согласованное развитие портовых мощностей, портово-промышленных зон и транспортно-логистических центров будет способствовать достижению синергетического эффекта от развития морского хозяйства и других отраслей экономики в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

Развитие железнодорожных и автодорожных подходов к морским портам

Существенное увеличение грузооборота морских портов потребует развития автодорожных и железнодорожных подходов к ним.

Прогноз объемов ввоза грузов в морские порты и вывоза грузов из них на различных видах транспорта в 2030 г. представлен на рисунках 5.1.4-5.1.6.

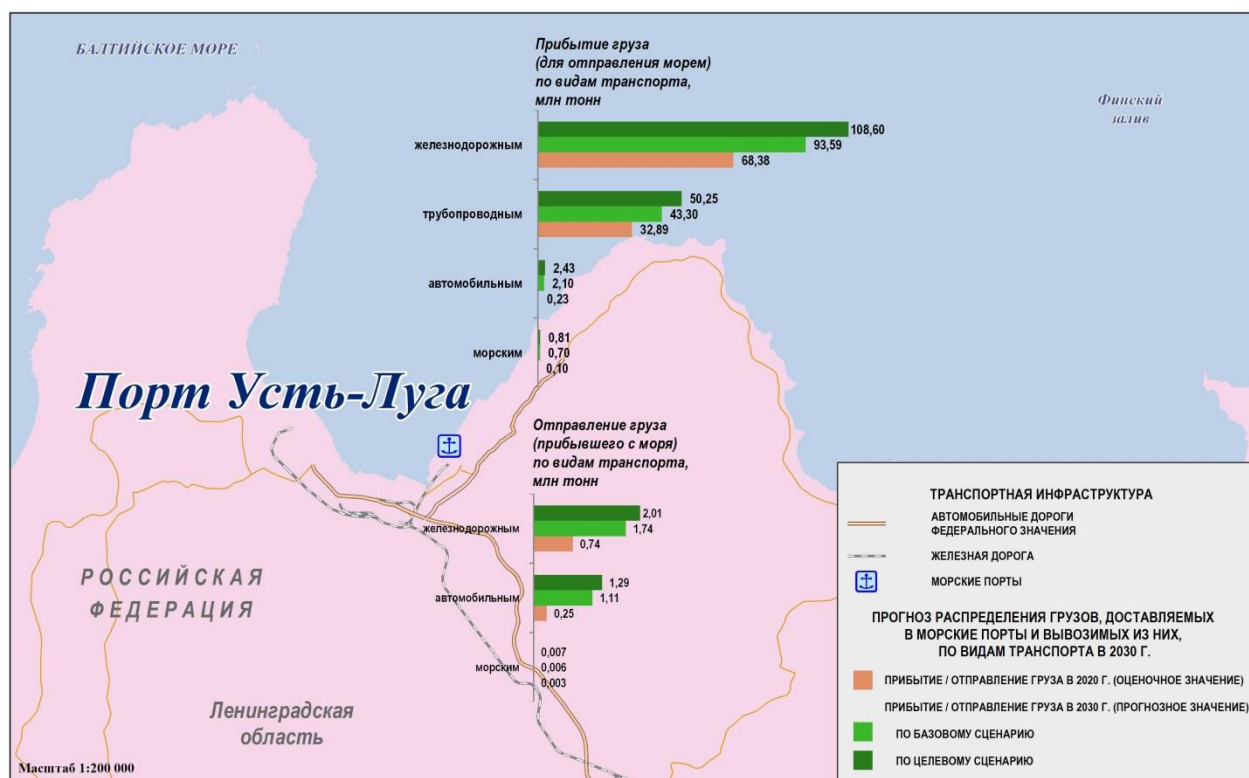


Рисунок 5.1.4 – Прогноз ввоза грузов в морской порт Усть-Луга и вывоза грузов из него на различных видах транспорта в 2030 г.

Основной объем ввоза грузов в морские порты будет обеспечивать железнодорожный транспорт. По прогнозу объем грузов, ввозимых на железнодорожном транспорте:

- в порт Усть-Луга возрастет с 68,4 млн тонн в 2020 г. до 108,6 млн тонн в 2030 г. (на 59 %) для целевого сценария и до 93,6 млн тонн (на 36,8 %) для базового сценария;
- в порт Приморск составит 19,9 млн тонн для целевого сценария и 13,8 млн тонн для базового сценария в 2030 г.;
- в порт Высоцк повысится с 14,9 млн тонн в 2020 г. до 28,6 млн тонн в 2030 г. (в 1,9 раза) для целевого сценария и до 24,4 млн тонн (в 1,6 раза) для базового сценария;
- в Большой порт Санкт-Петербург увеличится с 28,5 млн тонн в 2020 г. до 30,8 млн тонн в 2030 г. (на 8,1 %) для целевого сценария и до 29,0 млн тонн (на 2,0 %) для базового сценария.

С учетом увеличения объемов ввоза грузов в морские порты на железнодорожном транспорте потребуется увеличить пропускную способность железных дорог на подходах к морским портам Усть-Луга, Приморск, Высоцк и Большой порт Санкт-Петербург, включая ММПК «Бронка».

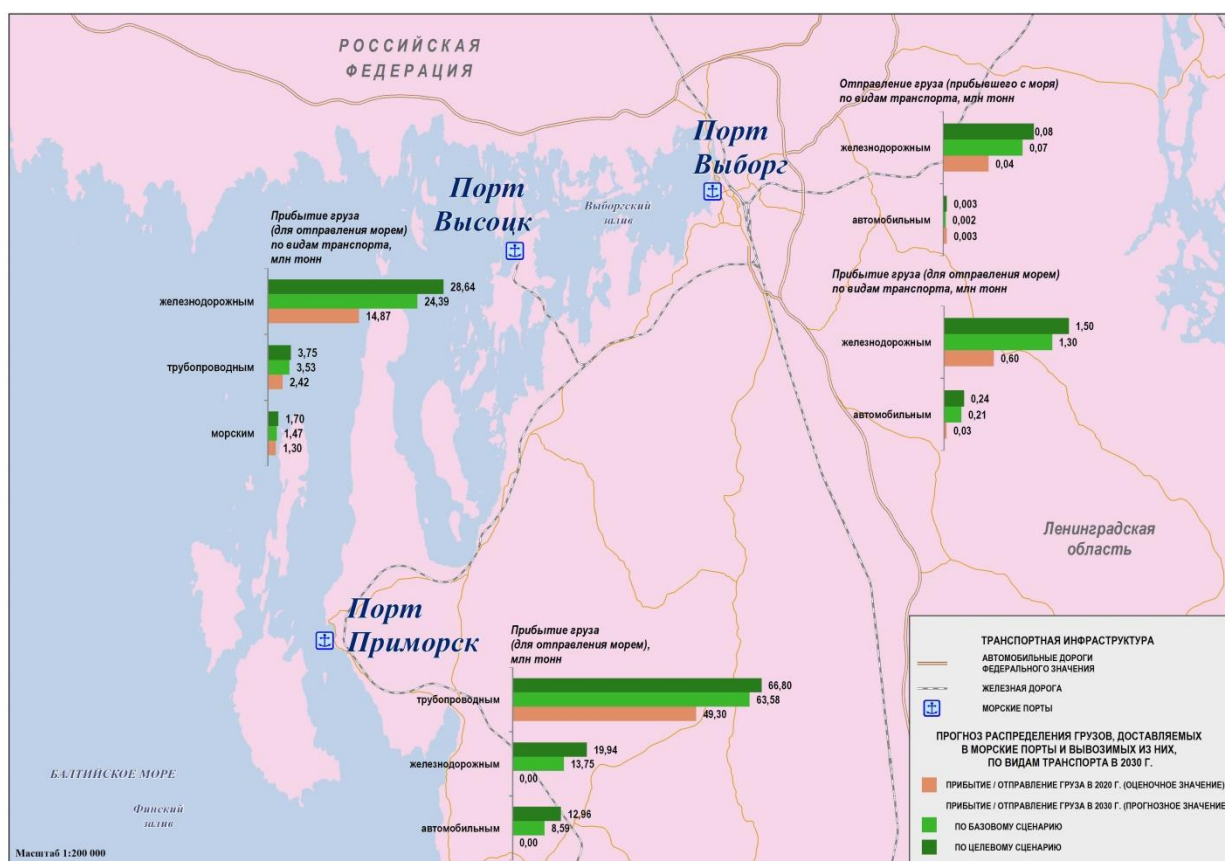


Рисунок 5.1.5 – Прогноз ввоза грузов в морские порты Приморск, Высоцк и Выборг и вывоза грузов из них на различных видах транспорта в 2030 г.

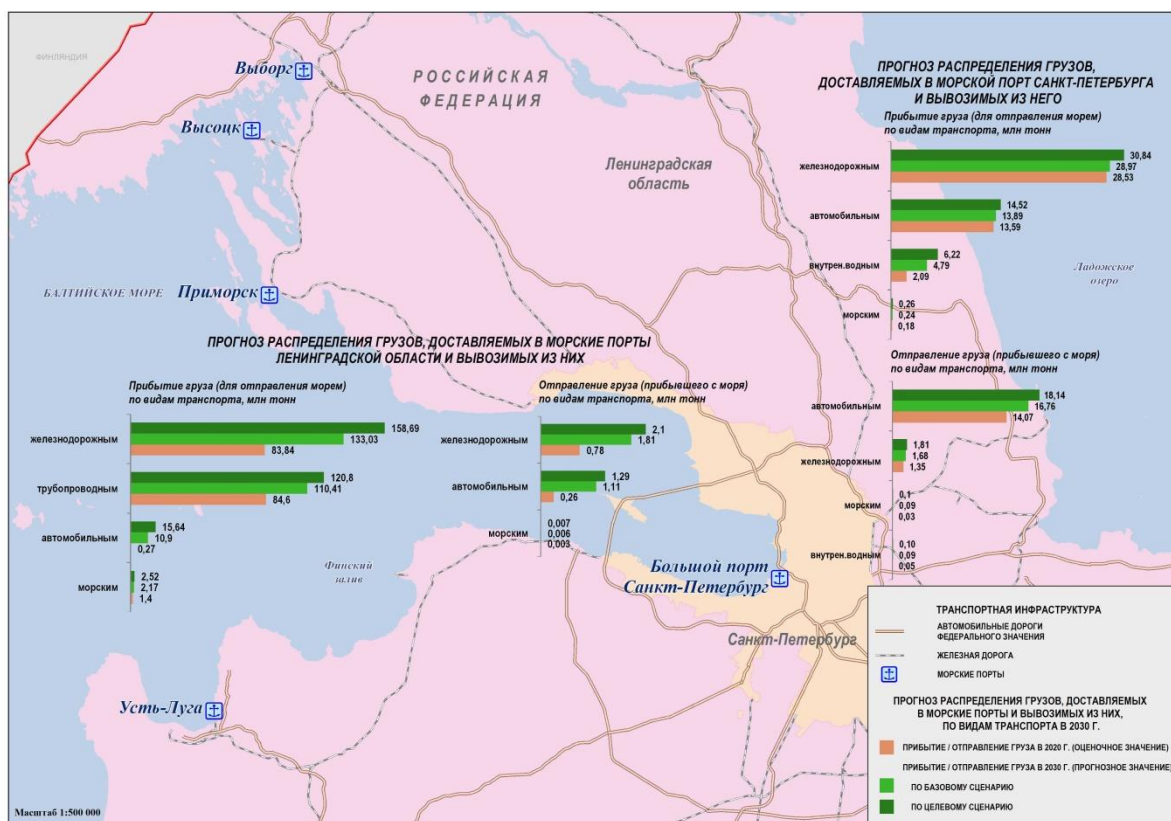


Рисунок 5.1.6 – Прогноз ввоза грузов в Большой порт Санкт-Петербург и вывоза грузов из него на различных видах транспорта в 2030 г.

Суммарно объем грузов, ввозимых в морские порты Ленинградской области на железнодорожном транспорте возрастет с 83,8 млн тонн в 2020 г. до 158,7 млн тонн в 2030 г. (в 1,9 раза) для целевого сценария и до 133,0 млн тонн (в 1,6 раза) для базового сценария.

Для увеличения пропускной способности железных дорог на подходах к морским портам необходимо выполнить комплекс мероприятий, к основным из которых относятся: строительство Юго-Западного и Северо-Восточного железнодорожных обходов Санкт-Петербурга, развитие железнодорожного направления Мга – Савелово, включая строительство железнодорожных подходов к ММПК «Бронка», строительство II главного пути на участке Предпортовая – Автово, повышение пропускной способности станций «Автово» и «Новый порт», реконструкция участка Мга - Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива, строительство вторых железнодорожных путей и электрификация участка Выборг – Приморск – Ермилово и др.

Наибольший прирост объемов грузов, ввозимых и вывозимых из порта на автомобильном транспорте, прогнозируется в Большом порту Санкт-Петербург. По прогнозу:

- объем грузов, ввозимых в Большой порт Санкт-Петербург, возрастет с 13,6 млн тонн в 2020 г. до 15,0 млн тонн в 2030 г. (на 10 %) для целевого сценария и до 13,9 млн тонн (на 2,2 %) для базового сценария;

- объем грузов, вывозимых из порта, увеличится с 14,1 млн тонн до 18,1 млн тонн (на 29 %) для целевого сценария и до 16,8 млн тонн (на 19,1 %) для базового сценария.

С учетом прогнозируемого роста объемов перевозок на автомобильном транспорте потребуется увеличить пропускную способность пунктов взимания платы автомагистрали

«Западный скоростной диаметр» на подходах к терминалам порта, обеспечить реконструкцию автомобильной дороги А-120 «Магистральная» («Санкт-Петербургское южное полукольцо»), строительство новой автомобильной дороги к морскому порту Усть-Луга, предусматривающей подключение к платной автомагистрали М-11 «Нева» за границами Санкт-Петербургской агломерации, и развитие автодорожных подходов к морским портам, расположенным на северном берегу Финского залива.

Взаимоувязанное развитие морских портов и железнодорожных и автодорожных подходов к ним будет стимулировать рост грузооборота и повышение конкурентоспособности портовых терминалов.

Увеличение доли внутреннего водного транспорта в доставке грузов в Большой порт Санкт-Петербург

Для снижения загрузки автомобильных дорог на подходах к терминалам Большого порта Санкт-Петербург целесообразно часть грузов, доставляемых в порт и вывозимых из него на автомобильном транспорте, перераспределить на внутренний водный транспорт. Для решения этой задачи потребуется обеспечить:

- повышение привлекательности речного транспорта для перевозок грузов как за счет тарифной политики, так и за счет развития флота и инфраструктуры внутренних водных путей;
- организацию маршрутных перевозок по внутренним водным путям с гарантированным временем доставки грузов;
- создание районов перегрузки грузов с речных судов на морские суда в морском порту с учетом наличия достаточного водного пространства и глубины для маневрирования при подходе выгружающихся судов к судну-накопителю или принимающему судну и отходе от него;
- разработать и утвердить соответствующие технологические схемы и эксплуатационные регламенты для обеспечения безопасности судоходства и экологической безопасности в районах перегрузки.

Увеличение доли внутреннего водного транспорта в доставке грузов в Большой порт Санкт-Петербург будет способствовать снижению нагрузки на улично-дорожную сеть в период навигации и улучшению состояния окружающей среды в городе.

Увеличение дефлота судов под российским флагом

В настоящее время на судоходные компании, работающие под российским флагом, в общем объеме перевозок экспортных и импортных грузов через морские порты РФ, приходится всего лишь 2 % от общего объема внешнеторговых перевозок. В результате упущенная выгода от транспортировки российских грузов иностранными судоходными компаниями составляет несколько миллиардов долларов в год. Для повышения конкурентоспособности российского морского транспортного флота на мировом фрахтовом рынке и обеспечения роста экспорта транспортных услуг предлагается предоставить судам под российским флагом исключительное право на перевозки экспортных грузов РФ (в первую очередь, нефти и нефтепродуктов, угля и кокса, сжиженного природного газа и зерна, на долю которых приходится около 85 % от общего объема российских экспортных грузов, переваливаемых в морских портах РФ).

В настоящее время суда под российским флагом имеют исключительное право на перевозки энергоресурсов по Северному морскому пути в соответствии с положениями

Федерального закона «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» от 29.12.2017 N 460-ФЗ. Предлагается распространить нормы, предусматривающие закрепление грузовой базы за судами под флагом РФ, на другие морские акватории Российской Федерации, и включить в перечень видов деятельности, которые могут выполнять исключительно суда под флагом РФ, морские перевозки зерна, выращенного на территории РФ и (или) на территории, находящейся под юрисдикцией РФ. Законодательное закрепление приоритетного доступа судов под российским флагом к морской транспортировке ключевых грузов внешней торговли РФ будет способствовать увеличению количества судов под российским флагом, росту экспорта транспортных услуг и снижению зависимости от иностранных перевозчиков.

Пассажирский порт Санкт-Петербург

Основные мероприятия по увеличению объемов морских пассажирских перевозок и развитию инфраструктуры Пассажирского порта «Морской Фасад» включают:

- реконструкцию причалов, что позволит увеличить длину причального фронта и осуществлять безопасную постановку и стоянку судов;
- реконструкцию акватории и водных подходов к порту, относящихся к объектам федеральной собственности, в целях создания условий для приема, начиная с 2024 г., круизных судов типа «Quantum Class» (длина 348 м, ширина 42 м, осадка 8,8 м) и «Oasis Class» (длина 362 м, ширина 48 м, осадка 9,3 м);
- реконструкцию морского пункта пропуска «Пассажирский порт «Санкт-Петербург»;
- создание морской пассажирской судоходной компании в Санкт-Петербурге для увеличения круизного пассажиропотока;
- реализацию проекта «Организация морского сообщения между городами Выборг, Санкт-Петербург и Котка, улучшение безопасности и комфортности пересечения границы для клиентов пассажирских линий»;
- реализацию проекта по организации пассажирского водного маршрута между Санкт-Петербургом и Выборгом судами типа «Метеор».

Прогноз пассажирооборота Пассажирского порта «Морской фасад» для базового и целевого сценариев представлен на рисунке 5.1.7.

В настоящее время Пассажирский порт Санкт-Петербург является транзитным портом, средний срок пребывания в городе одного круизного туриста составляет 2 дня. В случае формирования круизов из Санкт-Петербурга средний срок пребывания туристов в городе увеличится еще на 2 дня, что будет способствовать росту доходов от туристической отрасли. В связи с этим Пассажирский порт «Морской фасад» разрабатывает проект по созданию в Санкт-Петербурге начального и конечного пунктов организации круизов по Балтийскому морю. Это позволит туристам, прибывающим в Санкт-Петербург на различных видах транспорта, совершать последующую пересадку на круизные суда с применением упрощенного визового режима.

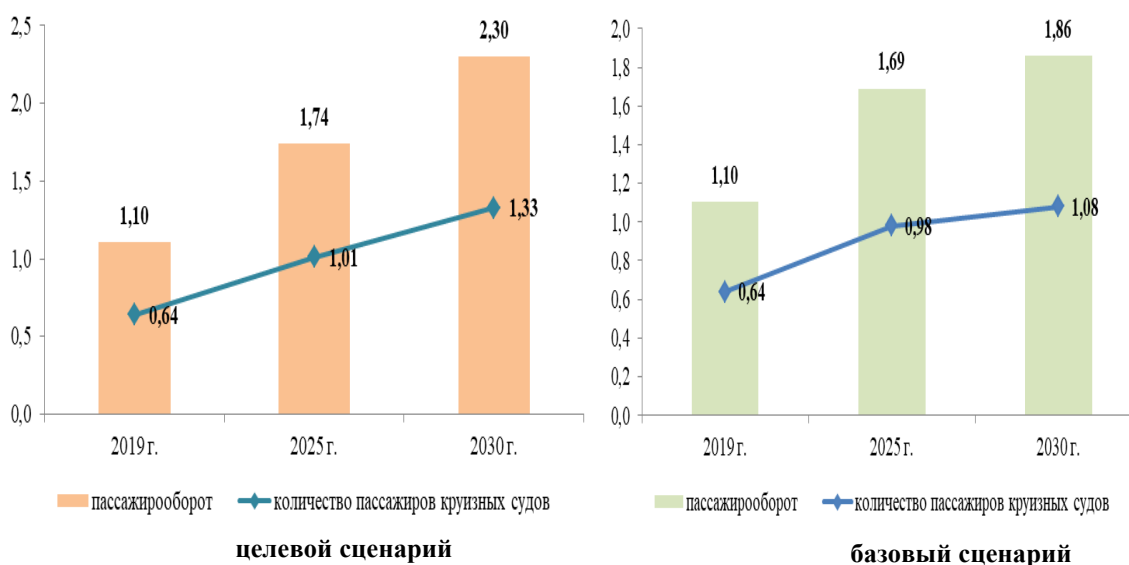


Рисунок 5.1.7 – Прогноз пассажирооборота Пассажирского порта «Морской фасад» для целевого и базового сценариев до 2030 г., млн чел.

Развитие маршрутной сети паромных и круизных перевозок из Пассажирского порта «Морской Фасад» и расширение терминалов для приема пассажирских судов обеспечат создание мультипликативного эффекта в развитии транспортной и туристической деятельности.

Развитие яхтенного туризма

Для развития яхтенного туризма и водных видов спорта при реализации мероприятий по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области планируется:

- развитие объектов инфраструктуры для яхтенного туризма и водных видов спорта, включая создание новых марин и сервисных центров для обслуживания и ремонта маломерных судов;
- поддержка, сохранение и развитие существующих яхт-клубов и марин;
- совершенствование существующих и создание новых яхтенных маршрутов из Санкт-Петербурга в Кронштадт, на о. Валаам, о. Коневец, в Старую Ладугу, Выборг и в другие города;
- организация мероприятий, стимулирующих развитие отдыха на маломерных судах (включая парусный спорт и парусный круизный туристический отдых) и водных видов спорта (вейкборд, серфинг, каяки и т.п.);
- проведение событийных мероприятий (регат, соревнований по водным видам спорта, праздников и т.д.) совместно с Всероссийской федерацией парусного спорта, Санкт-Петербургским парусным союзом, яхтклубами и ассоциациями;
- продвижение возможностей яхтенного туризма в Санкт-Петербурге и Ленинградской области на пространстве Российской Федерации и за рубежом.

Указанные мероприятия будут осуществляться организациями и органами исполнительной власти в сфере спорта, туризма, культуры, водного транспорта в соответствии с установленными полномочиями.

5.2. Внутренний водный транспорт, внутренние водные пути и речные порты

Мероприятия по развитию инфраструктуры внутреннего водного транспорта реализуются в рамках решения задач «Улучшение транспортной доступности Санкт-Петербурга и Ленинградской области для населения других субъектов РФ и зарубежных стран» и «Повышение надежности и безопасности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обеспечение нормативного содержания транспортной инфраструктуры».

К основным направлениям развития внутреннего водного транспорта, внутренних водных путей и речных портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, относятся:

- увеличение протяженности эксплуатируемых внутренних водных путей на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области с гарантированными габаритами судового хода;
- приведение судоходных гидротехнических сооружений в нормативное техническое состояние;
- строительство второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла и реконструкция Волховского шлюза для ликвидации лимитирующих участков пропускной способности Волго-Балтийского пути;
- развитие речных портов, оснащение их современными перегрузочными комплексами, внедрение прогрессивных транспортно-логистических технологий, организация транспортного сервиса и современных форм коммерческого обслуживания флота;
- создание специализированных портовых терминалов для освоения новых видов грузопотоков, прежде всего, для переработки контейнеров, минеральных удобрений, химических грузов и сжиженного природного газа;
- увеличение объемов грузов, доставляемых в Большой порт Санкт-Петербург и вывозимых из него на внутреннем водном транспорте;
- развитие инфраструктуры для обеспечения пассажирских перевозок внутренним водным транспортом;
- развитие пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте;
- строительство нового Речного вокзала в Санкт-Петербурге на р. Неве для обслуживания круизных речных судов;
- строительство нового речного вокзала «Морской Фасад» в Санкт-Петербурге возле морского Пассажирского порта «Морской Фасад» для организации речных перевозок туристов, прибывших в Санкт-Петербург на морских круизных судах, к объектам туристического интереса;
- развитие транспортных и экскурсионно-прогулочных пассажирских перевозок по рекам и каналам Санкт-Петербурга;
- существенное обновление грузовых и пассажирских судов и обслуживающего флота;
- модернизация средств навигационной обстановки (маяки Бугровский, Стороженский, Свирский);
- повышение уровня безопасности судоходства и транспортной безопасности на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- снижение негативного влияния внутреннего водного транспорта на состояние

окружающей среды.

В настоящее время рост загрузки Волго-Балтийского пути сдерживают лимитирующие участки внутренних водных путей с недостаточными габаритами судовых ходов для прохождения транспортных судов с полной загрузкой. Для ликвидации ограничений пропускной способности водных путей требуется строительство второй камеры Нижне-Свирского шлюза, сооружение Нижегородского низконапорного гидроузла и Багаевского низконапорного гидроузла.

Значительные резервы провозной способности речного транспорта дают возможность в летний период, когда увеличиваются объемы грузовых и пассажирских перевозок по сети автомобильных и железных дорог, переключить часть грузопотоков, следующих в Большой порт Санкт-Петербург, на внутренний водный транспорт. Переключение грузов с автомобильного и железнодорожного транспорта на внутренний водный транспорт позволит снять часть нагрузки с автомобильных и железных дорог в период навигации, уменьшить аварийность и объемы выбросов загрязняющих веществ.

Для развития мультимодальных перевозок необходимо организовать эффективное взаимодействие внутреннего водного и железнодорожного транспорта на основных маршрутах транспортировки черных металлов и проката, щебня, руды, серы и других грузов, а также обеспечить развитие внутрипортовых путей в речных портах и подъездных путей к ним.

Для стимулирования роста пассажирских перевозок внутренним водным транспортом предусматриваются следующие мероприятия:

- строительство нового Речного вокзала в Санкт-Петербурге;
- строительство нового речного порта рядом с морским Пассажирским портом «Морской Фасад» для обеспечения перевозок круизных туристов в Санкт-Петербурге, прибывающих в город на морских судах, к достопримечательностям города;
- развитие сети транспортных и экскурсионно-прогулочных маршрутов по рекам и каналам Санкт-Петербурга;
- расширение маршрутов круизных перевозок;
- строительство пассажирского причала у Музея прорыва блокады Ленинграда на р. Неве в Кировском муниципальном районе Ленинградской области для организации регулярного водного сообщения;
- строительство новых пассажирских судов, в том числе работающих на альтернативных видах топлива и энергии.

Основные проекты развития объектов внутреннего водного транспорта приведены на рисунке 5.2.1.

В настоящее время компания «Речной порт «Морской фасад» реализует проект «Комплекс речных линий». Целью проекта является создание коммерчески эффективной системы речных перевозок, связывающей речной порт «Морской Фасад», расположенный возле морского Пассажирского порта, с основными достопримечательностями Санкт-Петербурга для обеспечения качественного экскурсионного обслуживания туристов. Предполагается предоставление услуг по перевозке туристов, прибывающих в морской Пассажирский порт «Морской Фасад» на круизных (паромных) лайнерах, по маршрутам: Морской Фасад - Эрмитаж, Морской Фасад - Петродворец и др.

Речной порт будет непосредственно примыкать к морскому пассажирскому порту, что обеспечит комфортабельную и быструю доставку туристов круизных лайнеров на причалы речного порта и их перевозку речными судами к достопримечательностям Санкт-Петербурга. Для осуществления перевозок предусматривается закупка современных речных судов с высокими скоростными и экологическими характеристиками и введение

нескольких регулярных маршрутов по направлениям: Речной порт «Морской фасад» – причал Адмиралтейство (и в обратном направлении); Речной порт «Морской фасад» - г.Петергоф (и в обратном направлении); г.Петергоф – Лахта центр (и в обратном направлении); Лахта центр – Речной порт (и в обратном направлении) (рисунок 5.2.2).



Рисунок 5.2.1 – Основные проекты развития объектов внутреннего водного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области

Для увеличения объемов перевозок пассажиров на внутреннем водном транспорте предусматривается развитие маршрутной сети с охватом новых достопримечательностей и рекреационных зон, в том числе:

- Летний сад – Лахта-центр;
- Петропавловская крепость – Фонтанка – Новая Голландия – река Мойка – Петропавловская крепость (маршрут типа Hop on/ hop off);
- Тучков буян – канал Грибоедова – река Мойка – Новая Голландия – Тучков буян (маршрут типа Hop on/ hop off) и др.

На российских верфях реализованы пилотные проекты строительства речных судов, использующих СПГ («Чайка»), а также нового поколения судов типа «Ecoscruiser», «Esovolt» и «Cityvolt», работающих на электродвигателях. Использование альтернативных видов топлива и энергии позволит в два раза снизить затраты на заправку судов, повысить ресурс двигателей и уменьшить негативное влияние транспорта на состояние окружающей среды. Для использования в Санкт-Петербурге нового поколения пассажирских судов, работающих на альтернативных видах топлива и энергии, потребуется создание необходимой инфраструктуры для бункеровки судов СПГ и строительство зарядных станций.

Для решения задачи по стимулированию въездного яхтенного туризма предусматривается реализация мероприятий по развитию объектов базирования и обслуживания маломерного флота на реках и озерах.

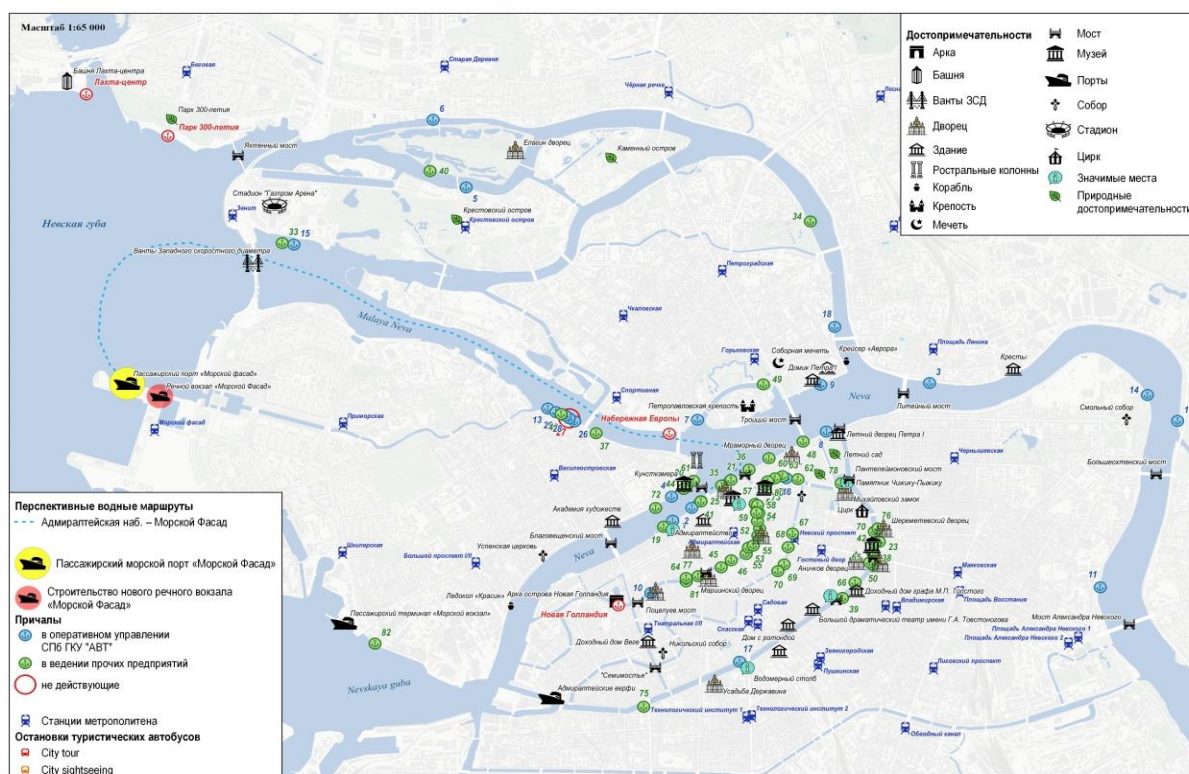


Рисунок 5.2.2 - Предлагаемая трасса основного маршрута вывоза круизных пассажиров из морского Пассажирского порта «Морской Фасад»: «Речной порт «Морской фасад» - Адмиралтейская наб.»

5.3. Железнодорожный транспорт и железнодорожная инфраструктура

Мероприятия по развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта реализуются в рамках решения задач «Повышение транспортной доступности территорий Санкт-Петербурга и Ленинградской области для населения, улучшение качества пассажирских перевозок и удобства пользования общественным транспортом», «Улучшение транспортной доступности Санкт-Петербурга и Ленинградской области для населения других субъектов РФ и зарубежных стран» и «Повышение роли транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на мировом рынке транспортных услуг за счет развития инфраструктуры международных транспортных коридоров, реализации транзитного потенциала и роста конкурентоспособности российских транспортно-логистических компаний».

К основным направлениям развития железнодорожного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области относятся:

- развитие высокоскоростного и скоростного движения по наиболее загруженным направлениям пассажирских перевозок;
- повышение роли железнодорожного транспорта в обеспечении перевозок населения в городском и пригородном сообщении за счет организации тактового пассажирского движения пригородно-городских поездов;

- увеличение объемов перевозок грузов в морские порты;
- консолидация грузопотоков и организация регулярных маршрутов ускоренных контейнерных поездов;
- увеличение транзита контейнеров железнодорожным транспортом;
- строительство железнодорожных обходов Санкт-Петербурга для вывода из города транзитных грузопотоков;
- повышение качества обслуживания пассажиров и расширение спектра оказываемых услуг.

Разработка комплекса мероприятий Стратегии в сфере развития железнодорожного транспорта осуществлялась с учетом основных положений:

- Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. № 2101-р;
- Долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 марта 2019 г. № 466-р;
- Комплексной программы развития Санкт-Петербургского железнодорожного узла и территорий, прилегающих к объектам инфраструктуры железнодорожного транспорта;
- Концепции по развитию железнодорожной инфраструктуры в целях организации пригородных и внутригородских пассажирских перевозок в Санкт-Петербургском железнодорожном узле (ОАО «РЖД»);⁷
- Программы развития и обновления железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна; Ведомственного проекта «Формирование сети транспортно-логистических центров»;
- Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Ленинградской области.

Ключевым проектом развития железнодорожной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области является строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург. В настоящее время это самый загруженный пассажирский маршрут в России. С учетом тесных экономических, деловых, туристических и культурных связей между двумя столицами прогнозируется стабильный рост пассажиропотоков по ВСЖМ Москва – Санкт-Петербург. Строительство ВСМ потребует сооружения нового вокзального комплекса в Санкт-Петербурге для приема высокоскоростных поездов и обслуживания пассажиров. Основным мероприятием проекта, реализуемым на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, является строительство дополнительных главных путей на участке Обухово – Санкт-Петербург под специализированное пассажирское сообщение.

Развитие Санкт-Петербургского железнодорожного узла предусматривает мероприятия по созданию тактового пассажирского движения по двум новым пригородно-городским маршрутам:

- 1. Токсово – Девяткино – Дача Долгорукова – Броневая – Предпортовая – Александровская – Гатчина-Варшавская.**
- 2. Белоостров – Лахта – Ланская – Пискаревка – Дача Долгорукова – Броневая – Предпортовая – Пулковое – Лигово – Старый Петергоф – Белоостров.**

⁷ Итоговый перечень мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры в Санкт-Петербургском узле может быть актуализирован в соответствии со стратегическими документами, определяющими развитие железнодорожного транспорта.

Для организации тактового пассажирского движения пригородно-городских поездов предусматривается:

- поэтапное развитие участка Новая Деревня – Сестрорецк (строительство разъездов Тарховка и Яхтенная, строительство остановочного пункта Новая Лахта, строительство II главного пути);

- строительство системы развязок Ланская – Кушелевка – Пискаревка в комплексе с дополнительными главными путями;

- строительство путепроводной развязки в районе ст. Броневая (строительство разветвленного эстакадного путепровода и пяти соединительных путей);

- строительство II главного пути на участке Дача Долгорукова – Ручьи (строительство II главного пути с частичной реконструкцией горловин, ограничивающих перегон станций, частичное переустройство горловин станций Дача Долгорукова, Полюстрово и Ручьи);

- переустройство главных путей Ладожского вокзала (строительство двух пассажирских платформ (по 255 м), турникетных павильонов, пешеходного тоннеля и пешеходных связей с улично-дорожной сетью);

- строительство II главного пути на участке Волковская – Глухоозерская с реконструкцией станции Глухоозерская;

- создание отстойно-экипировочного парка для обслуживания электропоездов Витебского, Московского и Волховстроевского направлений и внутригородских маршрутов Д-1 и Д-2;

- строительство новой двухпутной электрифицированной линии (частично подземной) Шоссейная – Аэропорт «Пулково» - Лигово со строительством терминала.

К числу прочих мероприятий, направленных на развитие пригородных поездов с организацией тактового, относятся:

- реконструкция участка Санкт-Петербург – Товарный – Московский – Тосно (Строительство и реконструкция главных путей на участке Санкт-Петербург-Главный - Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский (парк Обухово(вкл.)), Волковская (искл.) - Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский (парк Обухово (вкл.)));

- реконструкция станций: Санкт-Петербург-Главный, Санкт-Петербург-Товарный-Московский, Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский (парк Обухово);

- строительство дополнительного главного пути на участке Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский (парк Обухово (искл)) -Тосно;

- реконструкция станций: Славянка, Саблино, Тосно, Колпино.

- строительство о.п. Колпино-2;

- создание пассажирского комплекса «Волковская» для приема пригородных поездов Московского и Волховстроевского направлений Октябрьской железной дороги;

- реконструкция Цимбалинского путепровода.

Кроме того, с целью развития Санкт-Петербургского железнодорожного узла предусматривается реализация мероприятий по следующим основным направлениям:

- мероприятия, направленные на организацию пригородно-городского движения;

- мероприятия, направленные на развитие радиальных направлений узла;

- мероприятия, направленные на обеспечение пропуски грузового поездопотока.

В частности, планируется реализация следующих мероприятий:

- реконструкция участка Санкт-Петербург – Балтийский – Броневая (строительство III и IV главных путей) для обеспечения достаточной пропускной способности

для возросшего объема пригородных поездов Балтийского и Варшавского направлений; реконструкция станции Ораниенбаум;

- строительство однопутной электрифицированной линии Сертолово – Левашово;
- реконструкция участка Рыбацкое – Купчинская – Среднерогатская – Предпортовая (строительство II главного пути) в целях обеспечения достаточной пропускной способности для перенаправления грузопотоков с линии Броневая – Волковская – Глухоозерская;
- развитие пассажирского комплекса «Дача Долгорукова» (строительство пассажирской технической станции с ремонтно-экипировочным депо и вагономоечным цехом);
- частичная реконструкция депо Санкт-Петербург – Балтийский, строительство моторвагонного депо в районе станции Парнас.

В части мероприятий по обеспечению транспортной доступности комплекса «Игора Драйв» с целью проведения российского этапа чемпионата мира FIA «Формула 1» планируется:

- реконструкция пассажирской инфраструктуры остановочного пункта 69 км в комплексе со строительством разворотного кольца;
- реконструкция пассажирской инфраструктуры станции Сосново в комплексе со строительством разворотного кольца.

Для оптимизации грузового движения в Санкт-Петербургском железнодорожном узле, в том числе на подходах к портам и транспортно-логистическим центрам, предусматривается реализация следующих мероприятий:

- строительство Северо-Восточного обхода в целях частичного выноса грузового движения с участков Горы – Рыбацкое – Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский и полного выноса грузового движения с участка Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский – Дача Долгорукова – Ручьи – Девяткино – Токсово – Орехово, за исключением развоза местных вагонов;
- строительство Юго-Западного обхода (строительство новой однопутной линии Владимирская – Бронка) с целью повышения провозной способности коридора Восток/Центр – Северо-Запад для освоения перспективных объёмов перевалки грузов в портах Финского залива, а также для сокращения перепробега грузовых поездов, следующих к ст. Бронка;
- реконструкция сортировочной станции Волховстрой-I с удлинением путей сортировочно-отправочного парка и автоматизацией сортировочной горки;
- реконструкция устройств СЦБ на перегонах Ораниенбаум – Бронка, Бронка – Большая Ижора, Большая Ижора – Лебяжье, Лебяжье – Калище (замена полуавтоматической блокировки на однопутную двустороннюю автоматическую блокировку), реконструкция станций Калище, Большая Ижора и Лебяжье (удлинение станционных путей с оснащением станций электрической централизацией стрелок и сигналов) в целях обеспечения возможности пропуска грузовых поездов общесетевой нормативной длины 71 у. в. на связях с морскими перегрузочными терминалами Южного берега Финского залива в условиях перспективного увеличения размеров движения грузовых поездов.
- реконструкция участка Предпортовая – Автово, реконструкция станций Купчинская, Предпортовая, Нарвская;
- реконструкцию участка Рыбацкое – Купчинская – Среднерогатская – Предпортовая (строительство II главного пути).

Мероприятия по развитию региональной системы грузовых железнодорожных перевозок предусматривают создание узлового грузового мультимодального транспортно-логистического центра «Южный парк» в районе ММПК «Бронка».

Новый транспортно-логистический центр в перспективе будет способен обрабатывать до 700 тыс. ДФЭ в год.

В настоящее время в пределах Санкт-Петербургского железнодорожного узла функционирует 3 объекта терминально-складской инфраструктуры ОАО «РЖД» – грузовые дворы на станциях Санкт-Петербург-Товарный-Московский (городская товарная станция), Санкт-Петербург-Финляндский (городская товарная станция), Шушары (городская товарная станция). По станции Санкт-Петербург-Финляндский предполагается существенный рост объема переработки контейнеров, отправляемых/поступающих в организованных (по расписанию) контейнерных поездах.

В границах Санкт-Петербургского железнодорожного узла также осуществляется грузовая работа на станциях Красное Село, Ораниенбаум, Гатчина-Товарная-Балтийская.

Прогноз развития терминально-складской деятельности ОАО «РЖД» на грузовых дворах в пределах Санкт-Петербургского железнодорожного узла предусматривает формирование современной складской инфраструктуры, расширение спектра предоставляемых услуг, а также увеличение направлений перевозок.

Исходя из роста общих перспективных объемов грузовой работы станций узла, а также в соответствии с разработанным прогнозом в перспективе на 2025 и 2030 годы объемы перевозок грузов в сообщении с грузовыми дворами станций Санкт-Петербург-Товарный-Московский, Санкт-Петербург-Финляндский, Шушары, Ораниенбаум суммарно составят 2,9 млн т. и 3,4 млн т. соответственно, суммарные объемы грузопереработки на 2025 и 2030 годы составят 5,7 млн т. и 6,6 млн т. соответственно.

На рисунке 5.3.1 показаны наиболее крупные проекты развития железнодорожной инфраструктуры в Санкт-Петербургском железнодорожном узле.

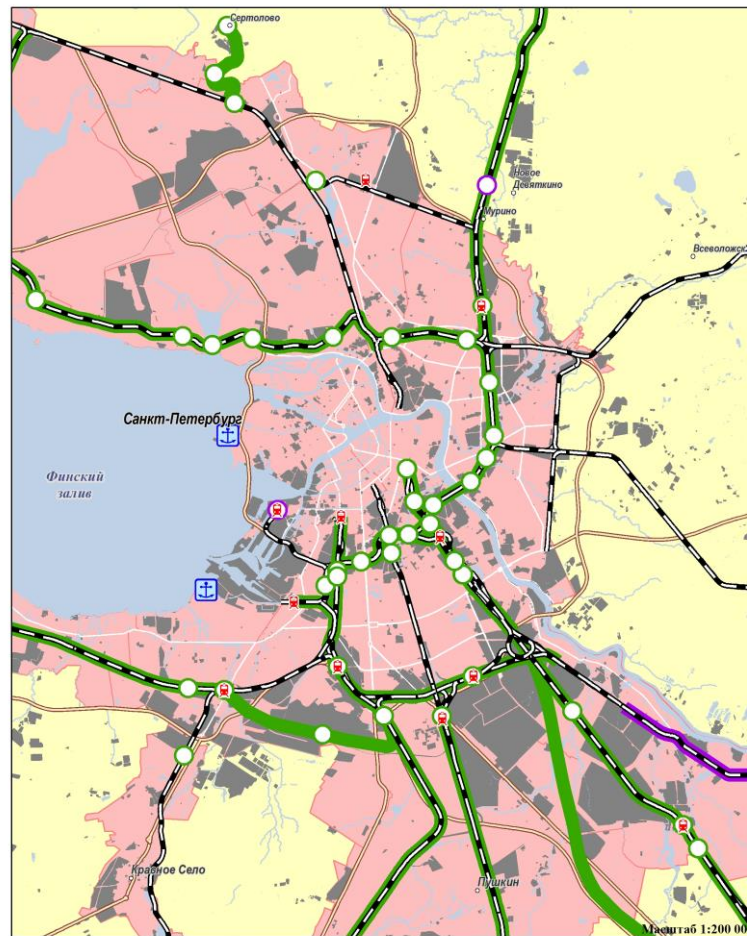
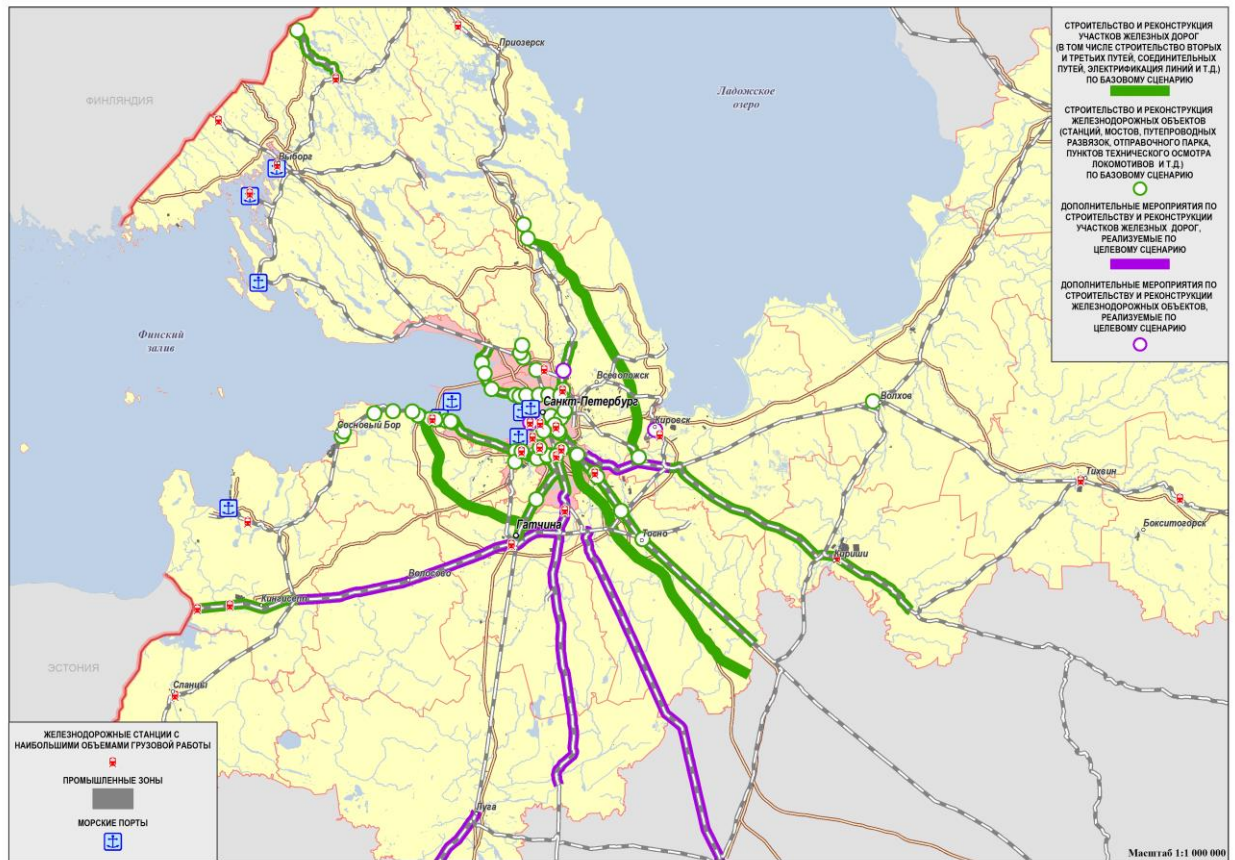


Рисунок 5.3.1 Крупные проекты развития железнодорожной инфраструктуры в Санкт-Петербурге и Ленинградской области на период до 2030 г.

5.4. Автомобильный транспорт

Мероприятия по развитию автомобильного транспорта реализуются в рамках решения задач «Повышение транспортной доступности территорий Санкт-Петербурга и Ленинградской области для населения, улучшение качества пассажирских перевозок и удобства пользования общественным транспортом», «Повышение роли транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на мировом рынке транспортных услуг за счет развития инфраструктуры международных транспортных коридоров, реализации транзитного потенциала и роста конкурентоспособности российских транспортно-логистических компаний» и «Повышение экологичности и энергоэффективности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области».

К основным направлениям развития автомобильного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области относятся:

- обеспечение спроса на грузовые и пассажирские перевозки автомобильным транспортом во всех видах сообщения за счет предоставления качественных и безопасных услуг;
- обновление парка подвижного состава;
- создание системы управления грузовой логистикой;
- развитие международных грузовых автомобильных перевозок и многосторонних автомобильных пунктов пропуска;
- повышение эффективности работы автомобильного транспорта;
- переход на использование альтернативных видов топлива и энергии.

Основные тенденции развития парка автотранспортных средств

Увеличение численности населения, повышение реальных доходов жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области, рост объемов производства, развитие оптовой и розничной торговли, сферы услуг и туризма повлияют на рост парка автотранспортных средств.

По прогнозу в 2030 г. общий парк автотранспортных средств в Санкт-Петербурге и Ленинградской области составит 3,5 млн ед. по базовому сценарию (на 13 % больше, чем в 2020 г.) и 3,7 млн ед. – по целевому сценарию (на 19 % больше, чем в 2020 г.), в том числе:

- численность автотранспортных средств, зарегистрированных в Санкт-Петербурге, увеличится до 2,5 млн ед. в 2030 г. по базовому варианту (на 14 %) и до 2,6 млн ед.– по целевому варианту (на 18 %);
- численность автотранспортных средств, зарегистрированных в Ленинградской области, увеличится до 1,0 млн ед. в 2030 г. по базовому варианту (на 17 %) и до 1,1 млн ед.– по целевому варианту (на 23 %).

Основной прирост парка обеспечат легковые автомобили, доля которых составит 72-76 % в общей численности автотранспортных средств.

В Ленинградской области численность грузовых автомобилей будет расти более высокими темпами, чем в Санкт-Петербурге. Это связано с увеличением объемов строительства жилых и коммерческих зданий, развитием промышленных зон и портовых комплексов, ростом объемов производства и переработки сельскохозяйственной

продукции. Так, по прогнозу численность грузовых автомобилей увеличится в Ленинградской области с 82,5 тыс. ед. в 2020 г. до 97,3 тыс. ед. в 2030 г. по базовому варианту (на 18 %) и до 101,5 тыс. ед.– по целевому варианту (на 23 %).

В Санкт-Петербурге численность грузовых автотранспортных средств увеличится с 231,7 тыс. ед. в 2020 г. до 255,0 тыс. ед. в 2030 г. по базовому варианту (на 10 %) и до 264,1 тыс. ед.– по целевому варианту (на 14 %).

В настоящее время в Ленинградской области около 70 % от общей численности парка грузовых автомобилей находятся в эксплуатации свыше 10 лет и нуждаются в замене. 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", целесообразно:

- принять нормативный правовой акт федерального уровня, устанавливающий срок эксплуатации автотранспортных средств, с определением порядка вывода из эксплуатации и обновления физически устаревшего и отработавшего нормативный срок службы подвижного состава, не обеспечивающего необходимую эксплуатационную надежность;
- повысить ставки транспортного налога для коммерческих автомобилей экологического класса Евро-3 и ниже.

В перспективе целесообразно заменить транспортные налоги на экологические сборы, учитывающие пробег автомобилей по дорожной сети, тип двигателя (экологический класс транспортного средства) и объем выбросов загрязняющих веществ.

К 2030 г. в структуре парка грузовых автомобилей прогнозируется рост:

- доли автотранспортных средств, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, которые будут обеспечивать перевозки на дальние расстояния;
- доли автотранспортных средств, имеющих максимальную массу не более 3,5 тонн для перевозки грузов на небольшие расстояния в городах и пригородной зоне.

Для повышения эффективности работы автомобильного транспорта необходимо обеспечить внедрение автоматизированных систем управления перевозками для выполнения следующих функций:

- маршрутизации и диспетчеризации перевозок;
- дистанционного мониторинга движения автотранспортных средств в режиме онлайн в процессе выполнения перевозок и контроля сроков доставки грузов;
- использования мобильных сервисов (по аналогии с сервисами агрегаторов такси), предоставляющих клиентам по их запросам перечень перевозчиков, удовлетворяющих их условиям по наличию подвижного состава, тарифам и срокам доставки грузов, и предлагающих упрощенные формы заключения договоров, оформления документов и оплаты выполненных перевозок.

Технологии применения глобальных навигационных систем ГЛОНАСС/GPS позволяют с высокой точностью в реальном режиме времени определять местоположение движущегося автомобиля, его скорость и направление движения. За счет этих функций появляется возможность решения задач гибкого интервального регулирования движения автотранспортных средств с целью увеличения пропускной способности сети автомобильных дорог.

В настоящее время проводятся испытания автономных (беспилотных) автомобилей. Внедрение беспилотных автомобилей в перспективе позволит решить проблему нехватки

квалифицированных водителей, будет способствовать уменьшению себестоимости перевозок и повышению точности соблюдения графика движения. В первую очередь, беспилотные автомобили будут использоваться при перевозке грузов на территории портов, крупных промышленных и складских объектов.

Для проведения испытаний беспилотных транспортных средств целесообразно создать полигон в Ленинградской области для тестирования их технического уровня и определения условий их безопасной эксплуатации.

Основные этапы внедрения беспилотных технологий для грузового автотранспорта, обеспечивающего перевозки на дальние расстояния, предусматривают:

- организацию движения автоколонн, управляемых одним оператором из головного автомобиля, по обособленным полосам автомобильных дорог;
- организацию движения автоколонн без вмешательства оператора по обособленным полосам автомобильных дорог;
- организацию движения беспилотных грузовых автомобилей по дорогам общего пользования.

Для организации движения беспилотных грузовых автомобилей в Ленинградской области потребуется создание грузовых автотранспортных коридоров, в первую очередь, на подходах к морским портам и наиболее загруженным международным автомобильным пунктам пропуска, расположенным на российско-финляндской границе.

Создание системы управления грузовой логистикой

Целью создания системы управления грузовой логистикой является решение задач ускорения товародвижения, снижения транспортных издержек и повышения эффективности работы транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Создание системы управления грузовой логистикой предусматривает решение следующих задач:

- оптимизация размещения складских объектов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- переключение части грузов с автомобильного на железнодорожный и внутренний водный транспорт;
- управление доступом грузового автотранспорта на территорию Санкт-Петербурга и регулирование движения грузовых автомобилей по улично-дорожной сети города;
- оптимизация логистических схем грузового обслуживания предприятий Санкт-Петербурга и Ленинградской области, создание системы управления грузовыми перевозками, включая управление перевозками опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

Для решения задачи управления доступом грузового автотранспорта на территорию Санкт-Петербурга и регулирования движения грузовых автомобилей по улично-дорожной сети города предусматривается:

- расширение «грузового каркаса» Санкт-Петербурга на территорию ближайших пригородов с учетом размещения новых объектов терминально-складской инфраструктуры в зоне КАД для формирования опорной сети грузовых автотранспортных магистралей, обеспечивающих связи между зонами грузогенерации и грузопереработки;
- обустройство автомагистралей, входящих в «грузовой каркас» Санкт-Петербурга (усиление дорожной одежды, уширение проезжей части, увеличение радиуса поворотов, снижение числа пересечений со светофорным регулированием, оборудование подземных или надземных пешеходных переходов и т.д.);

- создание сети городских парковок для грузовых автомобилей на въездах в Санкт-Петербург;

- установка специальных автоматизированных комплексов на стационарных постах ДПС на всех развязках КАД для контроля въезда грузовых автомобилей на территорию Санкт-Петербурга с учетом создания подсистем считывания и распознавания номерных знаков автотранспортных средств, контроля экологических, весовых и габаритных характеристик подвижного состава;

- осуществление мониторинга движения грузовых автомобилей по улично-дорожной сети Санкт-Петербурга.

Перспективная конфигурация «грузового каркаса» должна охватывать въездные магистрали в Санкт-Петербург с интенсивным движением грузового автотранспорта. Схема автомобильных дорог, предлагаемых для включения в перспективный «грузовой каркас» Санкт-Петербургской городской агломерации, представлена на рисунке 5.4.1.

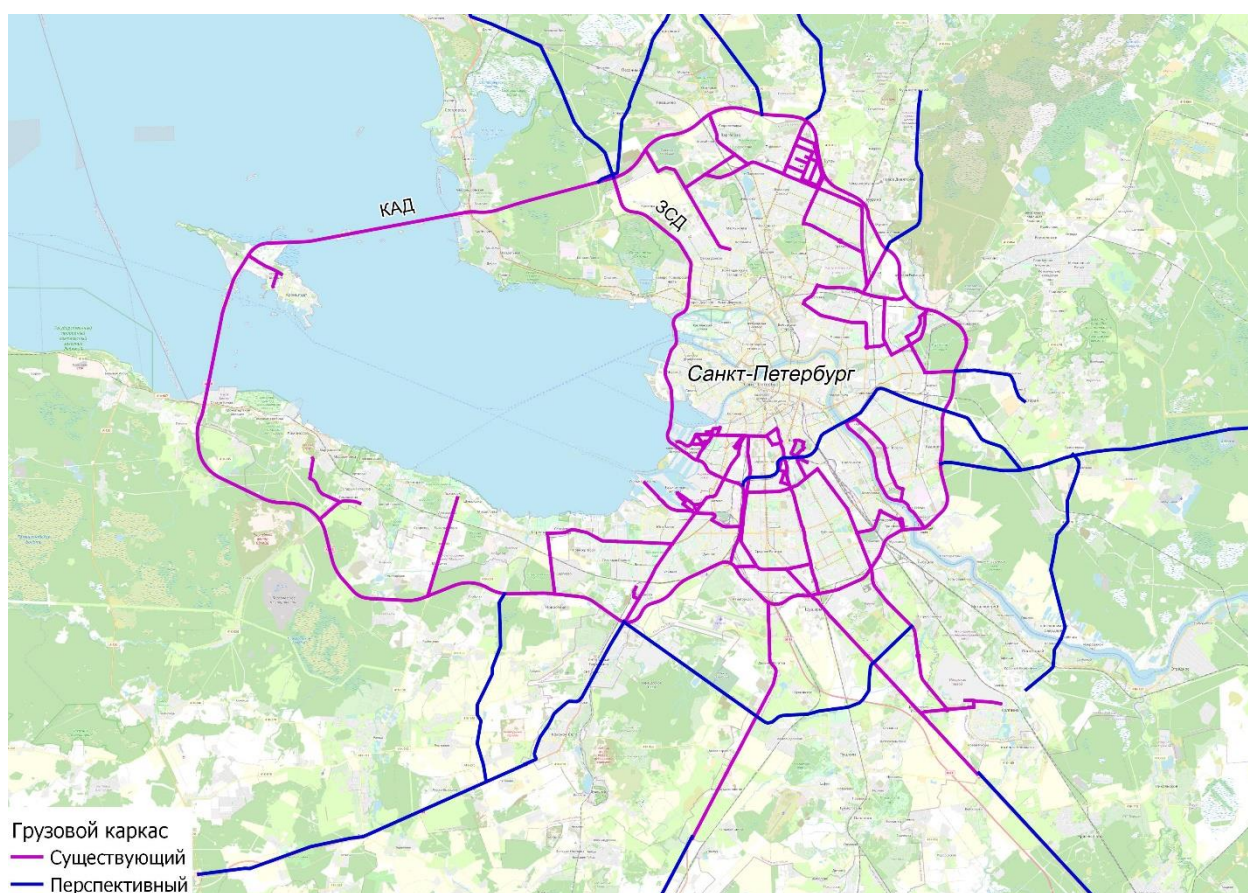


Рисунок 5.4.1 – Схема автомобильных дорог, предлагаемых для включения в перспективный «грузовой каркас» Санкт-Петербургской городской агломерации

Для уменьшения нагрузки от грузового автотранспорта на улично-дорожную сеть Санкт-Петербурга и улучшения экологической обстановки необходимо обеспечить создание системы допуска грузовых автомобилей для работы на территории города, организацию контроля за их движением по дорожной сети и оснащение парка грузовых автомобилей, работающих на территории города, навигационными системами ГЛОНАСС / GPS.

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 / GPS. Данная система позволит автоматизировать процессы контроля за соблюдением ограничений движения грузового автотранспорта на территории города на основе данных ГЛОНАСС / GPS-треков, в том числе контроля движения грузовых автомобилей по улично-дорожной сети и контроля мест межрейсовой стоянки грузового автотранспорта.

Формирование сети городских парковок для грузового автотранспорта позволит обеспечить автоперевозчиков местами для ожидания погрузки / разгрузки и создать благоприятные условия для отдыха водителей, что будет способствовать повышению безопасности автоперевозок. Для создания сети стоянок для грузовых автомобилей необходимо предусмотреть выделение подходящих земельных участков, расположенных в зоне тяготения КАД и вылетных автомагистралей, на которых отмечается высокая интенсивность движения грузового автотранспорта.

Для решения задачи оптимизации логистических схем грузового обслуживания предприятий Санкт-Петербурга, создания системы управления грузовыми перевозками, включая управление перевозками опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, предусматривается реализация следующих мероприятий:

- создание централизованной системы диспетчеризации и заказа грузовых перевозок для нужд городских предприятий и учреждений, интегрированной с ИТС Санкт-Петербурга;

- создание и обустройство мест погрузки/разгрузки и мест регулируемого технологического отстоя грузового транспорта на территории торговых, складских и промышленных зон Санкт-Петербурга;

- стимулирование ночной доставки грузов автомобилями грузоподъемностью свыше 3,5 тонн;

- стимулирование внедрения на грузовых автотранспортных предприятиях, расположенных в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, современных систем диспетчеризации и управления перевозками.

Решение перечисленных задач будет способствовать:

- повышению скорости доставки грузов и снижению расходов на перевозки за счет обустройства автомобильных дорог, входящих в состав «грузового каркаса», для движения грузового транспорта;

- снижению числа и тяжести ДТП с участием грузового автотранспорта;

- улучшению состояния окружающей среды в Санкт-Петербурге.

Развитие международных грузовых автомобильных перевозок и многосторонних автомобильных пунктов пропуска

Для развития международных грузовых автомобильных перевозок предусматривается реализация следующих мероприятий:

- совершенствование системы выдачи разрешений на международные автомобильные перевозки;

- повышение пропускной способности многосторонних автомобильных пунктов пропуска, снижение затрат времени на прохождение пограничного и таможенного контроля на Государственной границе РФ;

- создание интегрированной системы пропуска через Государственную границу РФ и введение «одного окна»;

- создание системы предварительного электронного бронирования очереди в пунктах пропуска на государственной границе РФ;
- обустройство удобных зон ожидания возле МАПП, оборудованных необходимыми сервисами;
- упрощение процедур оформления транзитных грузов;
- внедрение системы прослеживаемости перевозок грузов с использованием интеллектуальных трекеров;
- уменьшение сроков оформления специальных разрешений на проезд тяжеловесных и (или) крупногабаритных автотранспортных средств по автомобильным дорогам в РФ;
- развитие электронных торговых площадок (биржи транспортно-логистических услуг);
- переход к цифровому документообороту и др.

В 2019 г., до пандемии коронавируса, большинство МАПП, расположенных в Ленинградской области, работали в режиме перегрузки:

- по численности автотранспортных средств – МАПП «Брусничное» (уровень загрузки составил 118 % по сравнению с проектной пропускной способностью пункта пропуска) и МАПП «Ивангород» (115 %);
- по количеству физических лиц – МАПП «Ивангород» (142 %), МАПП «Брусничное» (140 %), МАПП «Торфяновка» (128 %).

Превышение нормативного уровня загрузки многосторонних автомобильных пунктов пропуска, расположенных в Ленинградской области, приводит к росту затрат времени на ожидание прохода пограничных переходов.

После открытия границ для поездок физических лиц между РФ, Финляндией и Эстонией и восстановления объемов движения на многосторонних автомобильных пунктах пропуска потребуется проведение их реконструкции для повышения пропускной способности.

Для развития отрасли международных автомобильных перевозок предлагаются следующие меры:

- 1) обеспечение российских международных автоперевозчиков необходимым количеством разрешений иностранных государств;
- 2) снижение лизинговой нагрузки за счет субсидирования лизинговой ставки при внесении лизинговых платежей в отношении грузовых автомобилей и автобусов;
- 3) снижение ставок транспортного налога для грузовых автотранспортных средств полной массой свыше 12 тонн, осуществляющих международные автоперевозки;
- 4) отмена утилизационного сбора на седельные тягачи экологического класса Евро-6, а также на новые полуприцепы и прицепы;
- 5) стимулирование привлечения национальными компаниями-экспортерами для доставки своих внешнеторговых грузов российских международных автоперевозчиков, а также исключение возможности привлечения для перевозки экспортных грузов, в отношении которой предоставляются субсидии за счет бюджетных средств, иностранные автотранспортные компании.

Повышению эффективности грузовых автомобильных перевозок будет способствовать:

- введение «личного кабинета» грузоперевозчиков, адаптированного для оформления электронных документов (транспортных накладных, специальных разрешений, путевых листов и пр.);
- внедрение электронных накладных, ускоряющих транспортно-логистические процессы и взаиморасчеты;

- оформление электронных документов (специальных разрешений) для перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов автомобильным транспортом;
- оформление электронных документов (специальных разрешений) для движения автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы.

Ключевым фактором повышения конкурентоспособности автомобильного транспорта должна стать ориентация на высокое качество обслуживания, регулярность сервисов, повышение надежности и точности соблюдения сроков перевозок, а также сокращение времени доставки товаров.

Перевод автомобильного транспорта на использование альтернативных видов топлива и энергии

Для повышения экологичности автотранспортных средств в Российской Федерации будут увеличиваться объемы производства техники, использующей альтернативные виды топлива и энергии (КПГ и СПГ, биотопливо, электроэнергию, водородное топливо и др.).

В Санкт-Петербурге и Ленинградской области создается сеть АГНКС и КриоАЗС для заправки автомобилей КПГ и СПГ, а также сеть станций для зарядки электротранспорта, что будет стимулировать переход автотранспорта на использование альтернативных видов топлива и энергии.

Использование природного газа в качестве моторного топлива позволяет:

- уменьшить себестоимость перевозок на 15-25 % за счет меньшей цены газомоторного топлива по сравнению с бензином или дизельным топливом;
- снизить выбросы загрязняющих 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 в 1,3-1,5 раза.

Поэтому задача перехода на газомоторное топливо относится к числу приоритетных для автомобильного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

Меры по стимулированию развития рынка газомоторного топлива, включенные в подпрограмму «Развитие рынка газомоторного топлива» в составе государственной программы Российской Федерации «Развитие энергетики», включают предоставление субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации:

- на компенсацию части затрат на переоборудование существующей автомобильной техники, включая общественный транспорт и коммунальную технику, для использования природного газа в качестве топлива;
 - на софинансирование мероприятий по строительству производственных мощностей сжиженного природного газа, а также газозаправочной инфраструктуры (криогенных газозаправочных станций) на основных федеральных автомобильных дорогах;
 - на софинансирование мероприятий по приобретению передвижных автогазозаправщиков.
- предоставление субсидий из федерального бюджета:
- на возмещение части затрат юридических лиц и индивидуальных предпринимателей для реализации проектов по строительству объектов заправки транспортных средств природным газом;
 - предоставление субсидий лизинговым организациям для возмещения скидки на авансовый платеж, предоставленный лизингополучателям техники, использующей природный газ как моторное топливо.

Для получения субсидий из федерального бюджета на реализацию мероприятий по развитию рынка газомоторного топлива в Санкт-Петербурге и Ленинградской области должна быть разработана и утверждена Схема развития региональной газозаправочной инфраструктуры, предусматривающая строительство АГНКС и КриоАЗС.

В настоящее время на территории Санкт-Петербурга действует 8 АГНКС и 11 АГНКС находится на стадии строительства, а в Ленинградской области действует 9 АГНКС и 5 АГНКС находится на стадии строительства. На перспективу к 2030 г. в Санкт-Петербурге планируется расширить сеть до 40 объектов газозаправочной инфраструктуры, а в Ленинградской области – до 30 объектов, включая АГНКС и КриоАЗС.

Помимо газомоторного транспорта, в Санкт-Петербурге и Ленинградской области будет увеличиваться количество автомобилей, в первую очередь, гибридных. В настоящее время в Санкт-Петербурге имеется 63 зарядных станции, 40 из которых эксплуатирует «Ленэнерго», а в Ленинградской области – 7 зарядных станций. На перспективу к 2030 г. в Санкт-Петербурге планируется расширить сеть зарядных станций в два раза - до 126 ед., а в Ленинградской области – в 7 раз до 50 ед. Зарядные станции предполагается преимущественно размещать на существующих АЗС.

Для стимулирования владельцев автотранспорта к использованию альтернативных видов топлива и энергии целесообразно внести изменения в существующие нормативно-правовые акты, предусматривающие предоставление владельцам колесных транспортных средств, работающих на альтернативных видах топлива или оснащенных электрическими двигателями:

- пониженных ставок транспортного налога;
- скидок при оплате проезда по платным автомобильным дорогам;
- возможности использования выделенных полос движения для общественного транспорта в Санкт-Петербурге;
- возможности использования бесплатных парковочных мест на городских парковках в Санкт-Петербурге;
- преимуществ при проведении конкурсных процедур на выполнение перевозок по регулярным автобусным маршрутам.

5.5. Терминально-складская инфраструктура

Мероприятия по развитию терминально-складской инфраструктуры реализуются в рамках решения задачи «Повышение роли транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на мировом рынке транспортных услуг за счет развития инфраструктуры международных транспортных коридоров, реализации транзитного потенциала и роста конкурентоспособности российских транспортно-логистических компаний».

К основным направлениям развития терминально-складской инфраструктуры в Санкт-Петербурге и Ленинградской области относятся следующие:

- оптимизация размещения объектов терминально-складской инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- развитие сети узловых транспортно-логистических центров и грузовых дворов ОАО «РЖД»;
- уменьшение затрат времени на обработку грузов в транспортно-логистических центрах за счет внедрения современных технологий;

- стимулирование развития терминально-логистических, складских, распределительных, информационных услуг с высокой долей добавленной стоимости;
- повышение качества транспортно-логистических услуг и др.

В перспективный период на развитие терминально-складской инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области в наибольшей степени будут оказывать влияние следующие факторы:

- увеличение экспортных, импортных и транзитных грузопотоков, следующих через морские порты, в том числе грузов в контейнерах;
- рост спроса на складские услуги у промышленных и строительных предприятий Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- повышение спроса на низкотемпературные склады в связи с увеличением объемов замороженных, охлажденных продуктов и полуфабрикатов, а также в связи с ростом объемов промышленной продукции, требующей особых температурных режимов хранения (пользователями услуг холодильных складов являются производители и поставщики продуктов питания, напитков и цветочной продукции, логистические операторы и продуктовые ритейлеры, производители и продавцы лекарств и косметических средств);
- наибольшие темпы роста спроса на объекты складской недвижимости будут характерны для ритейлеров, компаний электронной торговли и экспресс-доставки, которые будут нуждаться в распределительных центрах;
- для компаний интернет-торговли и экспресс-доставки потребуются создание сети складов последней мили в городской черте, в том числе объектов малой площади для подбора и отгрузки товаров с минимальной функцией хранения;
- будет расти спрос на услуги складов индивидуального хранения, которые размещаются рядом с жилыми массивами и станциями метрополитена и предназначены преимущественно для обеспечения потребностей населения в хранении товаров длительного пользования.

По прогнозам экспертов, в ближайшие 5-7 лет рынок складской недвижимости в Санкт-Петербурге и Ленинградской области вырастет в 1,3-1,5 раза.

Для размещения новых крупных оптово-распределительных центров, предназначенных для хранения, предпродажной подготовки и реализации продукции, будут в наибольшей степени востребованы территории, имеющие высокий уровень транспортной доступности, расположенные вблизи выезда на КАД и основные федеральные дороги.

В периферийных районах города и соседних районах Ленинградской области планируется строительство роботизированных многоэтажных складов, где автоматизация позволит более эффективно организовать внутреннее пространство и существенно повысить производительность при комплектации заказов, а за счет использования рампового оборудования использовать грузовые автомобили для доставки товаров на верхние этажи складских помещений.

Для оптимизации размещения перспективных складских объектов **необходима разработка Схемы размещения объектов терминально-складской инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области**, в составе которой должны быть определены перспективные зоны для:

- строительства узловых ГЛЦ и грузовых дворов ОАО «РЖД», ориентированных на обработку экспортных, импортных и транзитных грузопотоков, следующих через морские порты;
- создания сети современных оптово-распределительных центров в зоне тяготения грузовых дворов ОАО «РЖД», КАД и вылетных магистралей, обеспечивающих

потребности отраслей экономики Санкт-Петербурга и Ленинградской области в складских услугах;

- создания многоэтажных автоматизированных складов на территории промышленных зон и возле крупных объектов оптовой и розничной торговли Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

- создания складов последней мили для компаний интернет-торговли и экспресс-доставки, а также складов индивидуального хранения формата self-storage.

Разработка Схемы размещения объектов терминально-складской инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области позволит определить перспективные зоны грузопереработки и предусмотреть обеспечение этих зон необходимой инженерной инфраструктурой и удобными автодорожными и железнодорожными подъездами.

К числу приоритетных задач развития терминально-складской инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области относится создание узловых транспортно-логистических центров для обработки экспортных, импортных и транзитных грузопотоков, следующих через морские порты, формирования товарных партий и отправки их в различные регионы РФ или зарубежные страны.

Задача создания сети опорных транспортно-логистических центров в Российской Федерации предусмотрена в Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, в состав которого включен ведомственный проект «Транспортно-логистические центры». Целью данного проекта является формирование в РФ к 2024 году сети опорных транспортно-логистических центров суммарной мощностью 52,9 млн тонн. На основе создаваемой сети транспортно-логистических центров предполагается организация регулярного скоростного железнодорожного сообщения на ключевых направлениях транзитных, экспортно-импортных и внутренних перевозок. Схема размещения опорных транспортно-логистических центров в РФ показана на рисунке 5.5.1.



Рисунок 5.5.1 - Схема размещения опорных транспортно-логистических центров в Российской Федерации

На территории Санкт-Петербурга создание узлового ТЛЦ «Балтийский» предусматривается в Шушарах, а на территории Ленинградской области – южнее ММПК «Бронка» в зоне тяготения федеральной автомобильной дороги А-120 «Магистральная». По мере роста контейнерного грузопотока появится потребность в создании еще одного ТЛЦ в районе морского порта Усть-Луга (рисунок 5.5.2).

К конкурентным преимуществам размещения узловых ТЛЦ на этих территориях относятся:

- близость к морским портам, через которые проходит наибольший контейнерный грузопоток в Российской Федерации;

- близость к Санкт-Петербургу, где находится второй по емкости потребления город Российской Федерации;

- хорошая транспортная доступность, что предопределяет высокую скорость доставки товаров и эффективность перевозок «первой и последней мили».

Для обеспечения железнодорожных подходов к ТЛЦ, размещение которого планируется южнее ММПК «Бронка», потребуется строительство новой грузовой узловой станции и Юго-Западного железнодорожного обода Санкт-Петербурга, который также позволит осуществлять железнодорожные перевозки в адрес морских портов южного побережья Финского залива, минуя территорию Санкт-Петербурга. Для обеспечения автодорожных подходов к ТЛЦ потребуется:

- строительство участков автомобильных дорог, обеспечивающих удобный выезд из ТЛЦ на федеральные автомобильные дороги – КАД и А-120 «Магистральная»;

- проведение реконструкции федеральной автомобильной дороги А-120 «Магистральная»;

- проведение реконструкции региональной автомобильной дороги Петродворец – Кейкино для удобной автодорожной связи ТЛЦ и порта Усть-Луга.



Рисунок 5.5.2 - Схема предлагаемого размещения узловых транспортно-логистических центров в Санкт-Петербурге и Ленинградской области

Создание узловых ТЛЦ в Санкт-Петербурге и Ленинградской области будет стимулировать развитие комплексной логистики как отрасли специализации региона, повышение эффективности цепочек поставок, создание добавленной стоимости за счет обработки возрастающего объема грузов в контейнерах, увеличение налоговых поступлений от терминально-логистической деятельности и создание новых рабочих мест.

Для обеспечения потребности Санкт-Петербурга и Ленинградской области в качественных складских услугах необходимо предусмотреть создание новых складских площадей за счет реконструкции существующих складских объектов и строительства новых оптово-распределительных центров, фулфилмент-центров и складов последней мили, в первую очередь, в зоне тяготения КАД и вылетных магистралей.

5.6. Воздушный транспорт и аэропортовая инфраструктура

Мероприятия по развитию инфраструктуры воздушного транспорта реализуются в рамках решения задач «Улучшение транспортной доступности Санкт-Петербурга и Ленинградской области для населения других субъектов РФ и зарубежных стран» и «Повышение надежности и безопасности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обеспечение нормативного содержания транспортной инфраструктуры».

Воздушный транспорт, обеспечивая транспортную доступность Санкт-Петербурга и Ленинградской области из других субъектов РФ и зарубежных стран, во многом определяет мобильность населения, инвестиционную привлекательность региона, его возможности для развития бизнеса и туризма.

С учетом мировых трендов прогнозируются следующие тенденции развития рынка авиаперевозок:

- увеличение объемов пассажирских перевозок будет связано с постепенным ростом реальных доходов населения, повышением деловой активности и развитием туризма;

- росту объемов грузовых перевозок будет способствовать развитие электронной торговли, расширение международного и межрегионального обмена, наиболее динамично будет расти спрос на доставку воздушным транспортом электроники, запасных частей и комплектующих, товаров интернет-торговли, фармацевтической продукции и медицинского оборудования, скоропортящихся продуктов.

К основным направлениям развития воздушного транспорта и аэропортовой инфраструктуры в Санкт-Петербурге и Ленинградской области относятся следующие:

- обеспечение потребностей населения и отраслей экономики в услугах воздушного транспорта за счет расширения сети внутренних и международных воздушных сообщений, увеличения количества рейсов, повышения ценовой доступности транспортных услуг;

- строительство второго терминала аэропорта «Пулково» для роста его пропускной способности, увеличения объемов трансферных перевозок и количества стыковочных рейсов, создания комфортных условий для пассажиров;

- создание базовой авиакомпании (в том числе выполняющей воздушные перевозки пассажиров и груза на легких воздушных судах) для реализации синхронизированной с аэропортом стратегии развития авиационного хаба;

- привлечение новых авиакомпаний к полетам через аэропорт «Пулково», включая бюджетные авиакомпании (лоукостеры), используя режим снятия ограничений по седьмой степени свободы воздуха для полетов иностранных авиакомпаний в Санкт-Петербург;

- развитие грузового терминала аэропорта «Пулково», привлечение к сотрудничеству профильных грузовых авиаперевозчиков и компаний, занимающихся интернет-торговлей и экспресс-доставкой, повышение скорости оформления и обработки грузов и почты за счёт внедрения цифровых технологий и развития интермодальной логистики;

- увеличение объемов перевозок грузов на воздушном транспорте через аэропорт «Пулково», переход на электронные транспортно-сопроводительные документы и электронный документооборот;

- развитие инфраструктуры воздушного транспорта для обеспечения деятельности санитарной авиации и авиации специальных служб, частной авиации (авиация общего назначения), деловой авиации, региональной и местной авиации, в том числе легкой (малой) авиации;

- улучшение транспортной доступности аэропорта «Пулково» за счет строительства метрополитена и создания удобных связей с другими пассажирскими терминалами внешних видов транспорта (железнодорожными и автобусными вокзалами, пассажирскими терминалами морского и речного транспорта);

- повышение пропускной способности автодорожных подъездов к аэропорту «Пулково».

В Стратегию включены мероприятия, предусматривающие:

1. Строительство второго терминала аэропорта «Пулково» площадью 85000 м², который будет специализироваться преимущественно на обслуживании пассажиров внутренних воздушных линий, однако при необходимости он сможет частично принять пассажиров международных воздушных линий. В аэропорту «Пулково» планируется проведение работ по расширению Северной и Южной посадочных галерей с добавлением

телетрапов, а также модернизации системы организации воздушного движения. В связи с пандемией коронавируса начало строительства второго терминала аэропорта «Пулково» предварительно перенесено на 2023 г.

2. Развитие аэродрома «Левашово» для полетов бизнес-авиации.

В настоящее время заключено концессионное соглашение между Минобороны России и ООО «Газпром авиа» на создание, реконструкцию и эксплуатацию объектов аэродрома совместного базирования «Левашово».

В ходе проведения реконструкции аэродрома «Левашово» планируется реконструировать взлетно-посадочную полосу, построить сеть рулежных дорожек и пассажирский перрон, оборудовать места стоянки воздушных судов, возвести новый административный корпус и комплекс для авиакомпании «Газпром авиа», рассчитанный на размещение 300 сотрудников. Пропускная способность аэропорта составит 200 пасс./час, он будет принимать внутренние и международные рейсы.

ООО «Газпром инвест» выступает заказчиком реконструкции аэропорта. Общая стоимость работ по реконструкции аэропорта оценивается 40,8 млрд рублей. Срок ввода аэропорта в эксплуатацию после завершения реконструкции – конец 2024 года.

Аэропорт «Левашово» расположен в 11 километрах от «Лахта Центра» – штаб-квартиры ПАО «Газпрома». Из аэропорта «Левашово» планируется сделать выезд на КАД, после этого добраться из аэропорта до штаб-квартиры ПАО «Газпром» в «Лахта Центр» можно будет за 15 минут.

Аэропорт «Левашово» будет использоваться для нужд ПАО «Газпром» и для бизнес-авиации других предприятий.

3. Создание аэропорта гражданской авиации на базе военного аэродрома «Сиверский»

Для создания нового аэропорта гражданской авиации предусматривается подготовка концессионного соглашения между Минобороны России и потенциальным инвестором на реконструкцию и эксплуатацию объектов аэродрома совместного базирования «Сиверский» в Ленинградской области и развития на его базе инфраструктуры для пассажирских и грузовых перевозок на воздушном транспорте.

4. Приобретение и выполнение монтажных работ по установке радиолокационного комплекса обнаружения малозаметных целей (РЛК-МЦ).

5. Создание посадочной площадки для вертолетов, прилегающей к СПб ГБУЗ «Городская больница № 40 Курортного района» (г. Сестрорецк).

Основные проекты развития инфраструктуры воздушного транспорта приведены на рисунке 5.6.1.

В рамках решения задачи по повышению надежности и безопасности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области предусматривается реализация следующих мероприятий:

1. Строительство и оснащение автоматизированной системой организации воздушного движения Санкт-Петербургского Укрупненного центра ЕС ОрВД.

2. Проведение работ по техническому переоснащению системы посадки СП-90 с МКп-028° до ILS 2700 и СП-90 с МКп-010° до ILS 2700.

3. Создание системы контроля за характеристиками выдерживания высоты воздушными судами на основе информации МПСН (НМУ) и на основе информации широкоэшелонного АЗН (АНМС) Санкт-Петербургской зоны ЕС ОрВД в части оснащения Санкт-Петербургской зоны ЕС ОрВД оборудованием НМУ и АНМС.

4. Оснащение Санкт-Петербургского Укрупненного центра ЕС ОрВД комплексным диспетчерским тренажером.

6. Расширение широкозонной МПСН филиала «Аэронавигация Северо-Запада».
7. Строительство вышки АКДП на аэродроме «Пулков».

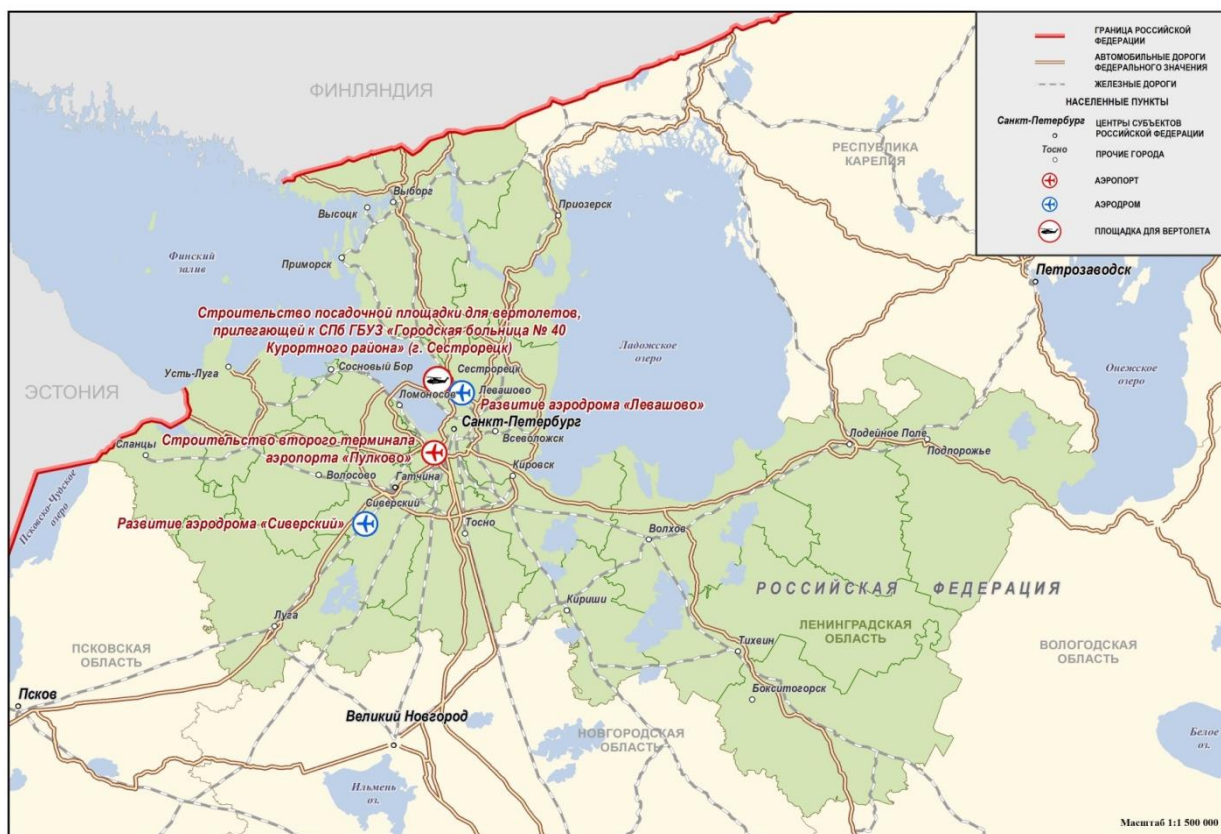


Рисунок 5.6.1 - Основные проекты в сфере развития инфраструктуры воздушного транспорта

5.7. Пассажирский транспорт общего пользования и транспортно-пересадочные узлы

Мероприятия по развитию пассажирского транспорта общего пользования реализуются в рамках решения задачи «Повышение транспортной доступности территорий Санкт-Петербурга и Ленинградской области для населения, улучшение качества пассажирских перевозок и удобства пользования общественным транспортом».

К основным направлениям развития пассажирского транспорта общего пользования относятся следующие:

- развитие скоростных внеуличных видов пассажирского транспорта;
- развитие трамвайной сети с ускоренным режимом движения;
- реформирование системы транспортного обслуживания населения Санкт-Петербурга;
- оптимизация маршрутной сети;
- пополнение всех видов транспорта современным подвижным составом с улучшенными показателями энергоэффективности и экологичности;
- модернизация и техническое переоснащение материально-технической базы пассажирского транспорта;
- создание интегрированной системы электронной оплаты проезда в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;

- обеспечение приоритетного проезда пассажирского транспорта общего пользования по улично-дорожной сети Санкт-Петербурга;
- строительство транспортно-пересадочных узлов;
- обеспечение доступности транспортных услуг и объектов транспортной инфраструктуры для инвалидов и других маломобильных групп населения.

В Санкт-Петербурге и Ленинградской области планируется внедрение стандартов транспортного обслуживания населения, которые позволят регламентировать и вести мониторинг показателей доступности, надежности и комфортности транспортных услуг при выполнении перевозок пассажиров, в том числе маломобильных граждан.

Основные мероприятия, направленные на повышение привлекательности транспорта общего пользования, развитие маршрутной сети, обновление подвижного состава и улучшение качества пассажирских перевозок, перечислены далее.

Развитие скоростных внеуличных видов пассажирского транспорта и формирование необходимого парка подвижного состава

По данному направлению предусмотрена реализация следующих мероприятий:

1. Строительство новых линий и станций метрополитена, включая:

- строительство участка Красносельско-Калининской линии от станции «Юго-Западная» до станции «Обводный канал 2» с электродепо «Красносельское» до 2026 г.;
- строительство участка Лахтинско-Правобережной линии от станции «Спасская» до станции «Большой проспект» до 2024 г.;
- строительство вестибюля станции метрополитена «Театральная» до 2025 г.;
- строительство участка Лахтинско-Правобережной линии от станции «Большой проспект» до станции «Морской фасад» до 2030 г.;
- строительство участка Невско-Василеостровской линии метрополитена от станции «Беговая» до станции «Планерная» до 2026 г.;
- строительство Фрунзенско-Приморской линии от станции «Комендантский проспект» до станции «Шуваловский проспект» до 2028 г.;
- строительство участка Красносельско-Калининской линии метрополитена от станции метро «Юго-Западная» до станции метро «Заставская» до 2029 г.;
- строительство участка Красносельско-Калининской линии метрополитена от станции метро «Заставская» до станции метро «Каретная» до 2030 г.;
- строительство участка Красносельско-Калининской линии метрополитена от станции метро «Каретная» до станции метро «Суворовская» до 2030 г.;
- строительство участка Красносельско-Калининской линии метрополитена от станции метро «Юго-Западная» до станции метро «ул. Доблести» до 2030 г.;
- строительство участка Красносельско-Калининской линии метрополитена от станции метро «ул. Доблести» до станции метро «Сосновая Поляна» до 2030 г.;
- строительство Лахтинско-Правобережной линии метрополитена от станции метро «Улица Дыбенко» до станции метро «Кудрово» до 2029 г.;
- строительство электродепо «Правобережное» до 2028 г.;
- строительство линии от станции метро «Проспект Ветеранов» до станции метрополитена «Пулково» до 2030 г.;
- проектирование Красносельско-Калининской линии от станции метрополитена «Суворовская» до станции метрополитена «Полюстровский проспект-1» до 2030 года;

- строительство кольцевой линии от станции метрополитена «Спортивная» до станции метрополитена «Лесная-2» до 2030 г.

Схема перспективного развития метрополитена до 2030 г. представлена на рисунке 5.7.1.

К 2030 г. в целевом сценарии суммарная протяженность линий метрополитена возрастет на 69,85 км и составит 194,7 км, а суммарное количество станций метрополитена увеличится до 108 ед.

При базовом сценарии суммарная протяженность линий метрополитена возрастет на 52,5 км и составит 177,4 км, а суммарное количество станций метрополитена увеличится до 97 ед.

За счет развития сети метрополитена и увеличения количества станций возрастет доля населения Санкт-Петербурга, проживающего в пешеходной доступности станций метрополитена, с 41,6 % в 2020 г. до 53,2 % в 2030 г.

2. Реконструкция и строительство инфраструктуры метрополитена, включая:

- реконструкцию станций «Технологический институт-1», «Площадь Восстания-2», «Площадь Ленина-1», «Кировский завод»;

- строительство второго наклонного хода станции метро «Балтийская», «Василеостровская», «Приморская»;

- реконструкцию вестибюля станции «Фрунзенская» с полной заменой эскалаторов и созданием единого диспетчерского центра метрополитена;

- строительство зданий и сооружений для материально-технических нужд метрополитена на площадке Электродепо «Выборгское».

3. Обновление парка вагонов метрополитена (закупка шестивагонных составов метро с асинхронным тяговым приводом).

Предусматривается закупка новых вагонов со светодиодной подсветкой, автоматическими сдвижными дверями и USB-розетками для эксплуатации на Кировско-Выборгской линии метрополитена. Поставка вагонов ожидается в 2022–2023 гг.



Рисунок 5.7.1 – Схема развития метрополитена до 2030 года

Развитие трамвайной сети с ускоренным режимом движения

По данному направлению предусмотрена реализация следующих мероприятий:

- строительство трамвайной линии от станции метро «Кировский завод» к жилому комплексу «Балтийская жемчужина»;
- строительство трамвайной линии от станции метро «Шушары» в г. Колпино;
- строительство трамвайной линии от станции метро «Комендантский проспект» до Парашютной ул.;
- строительство трамвайной линии от станции метро «Рыбацкое» в микрорайон Усть-Славянка;
- строительство трамвайной линии от станции метро «Купчино» до п. Шушары и далее до п. Славянка;
- строительство двухпутной трамвайной линии от конечной станции трамвая «Светлановский пр.» по оси продолжения Светлановского пр. через земли Бугровского сельского поселения с выходом на Петровский бульвар г. Мурино до конечной станции «Девяткино»;
- строительство двухпутной трамвайной линии на продолжении существующей трассы по ул. Дыбенко по оси Ленинградской ул., Пражской ул. и Европейскому пр. до пр. Строителей г. Кудрово;
- строительство трамвайной линии на участке Северного пр. от ул. Руставели до Васнецовского пр., Васнецовского пр. от Северного пр. до Чарушинской ул. и в границах Муринской дороги.

К 2030 г. в целевом сценарии суммарная протяженность трамвайных линий возрастет на 45,8 км и составит 505,8 км.

Схема развития трамвайной сети с ускоренным режимом движения до 2030 г. представлена на рисунке 5.7.2 .

Переход к новой системе транспортного обслуживания населения Санкт-Петербурга, оптимизация маршрутной сети и обновление парка подвижного состава

Переход к новой системе транспортного обслуживания населения Санкт-Петербурга предусматривает проведение комплекса мероприятий, связанных с оптимизацией маршрутной сети, заменой маршрутных такси автобусами большой вместимости, увеличением выпуска подвижного состава на линию и введением регулируемых тарифов на всех маршрутах общественного транспорта.

В 2021 г. планируется провести оптимизацию маршрутной сети и сформировать лоты на ее обслуживание. С учетом планируемых изменений, из 648 автобусных маршрутов, действующих в настоящее время в Санкт-Петербурге, останется 484 маршрута в результате сокращения дублирования маршрутной сети.

По результатам проведения конкурсов будут заключены новые контракты с перевозчиками на обслуживание маршрутной сети по регулируемому тарифу сроком на пять-шесть лет.

На первом этапе в состав 18 лотов войдет свыше 130 маршрутов, на которых будут работать низкопольные автобусы большой вместимости. Для проведения реформы Санкт-Петербург заказал 900 новых автобусов большой вместимости российского производства (ГАЗ, КАМАЗ, Волгабас). Новые автобусы будут передаваться транспортным компаниям в лизинг.

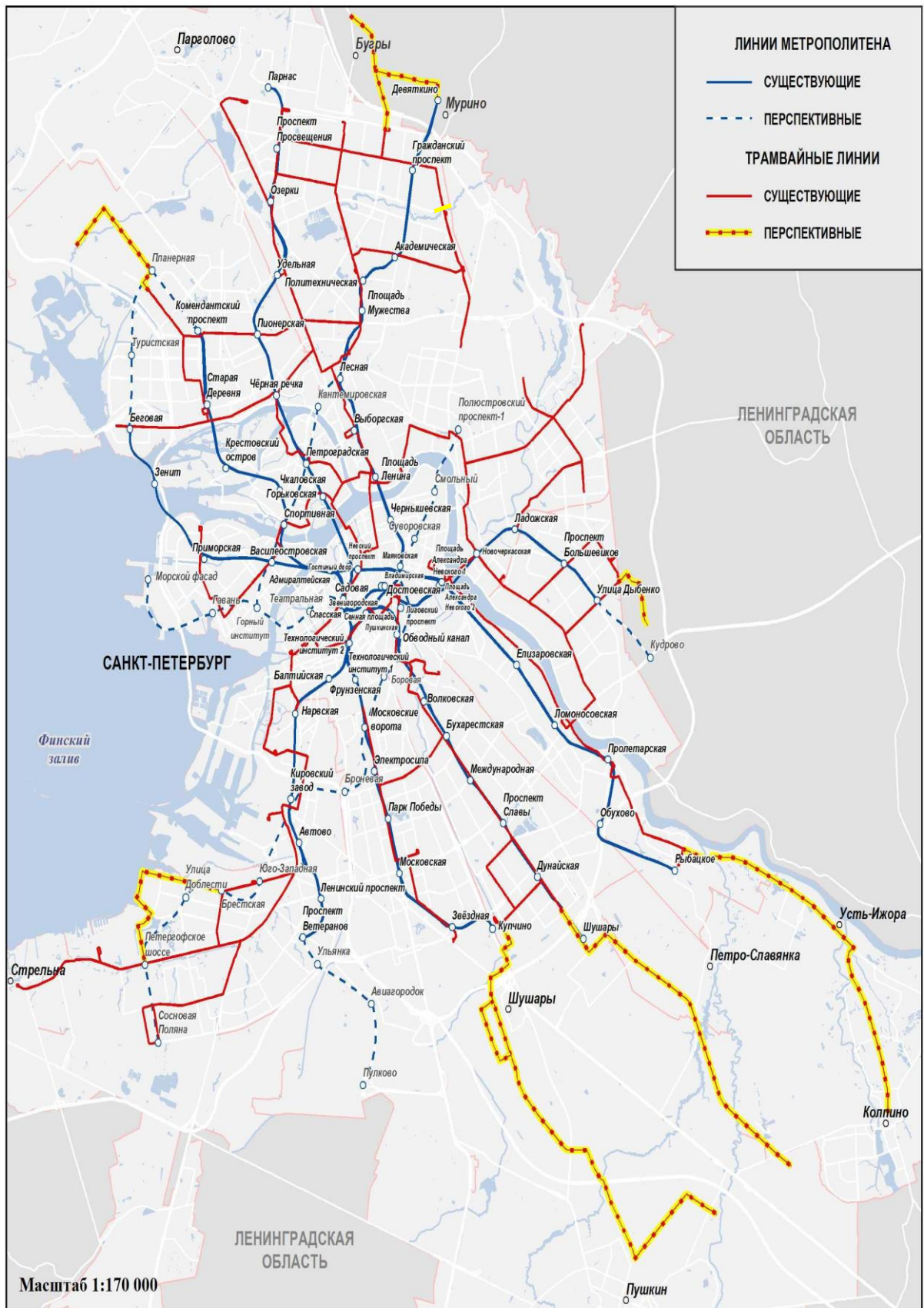


Рисунок 5.7.2 – Схема развития трамвайной сети с ускоренным режимом движения трамваев до 2030 г.

На втором этапе будет сформировано 24 лота, в состав которых будут включены свыше 230 маршрутов. Для обслуживания этих маршрутов потребуется закупить свыше 2 тыс. автобусов большой вместимости.

Оператором 120 маршрутов будет ГУП «Пассажиравтотранс», 364 маршрута будут обслуживать частные перевозчики по заключенным с городом контрактам.

За счет оптимизации маршрутной сети интервалы движения на некоторых маршрутах уменьшатся. Оплата перевозчикам будет осуществляться по контракту с учетом объемов выполненной транспортной работы на маршрутах и соблюдения расписания движения подвижного состава.

На всех маршрутах будут действовать регулируемые тарифы и льготы по оплате проезда для определенных категорий пассажиров. Осуществлять оплату проезда возможно будет банковскими картами. К существующим видам проездных билетов добавятся два: один позволит пользоваться всеми видами транспорта (включая метро) в течение одного часа, а второй – в течение 1,5 часов только на наземном транспорте.

К числу приоритетных задач относится создание интегрированной системы электронной оплаты проезда в Санкт-Петербурге и Ленинградской области для обеспечения равной доступности проезда жителей города и области в городском и пригородном пассажирском транспорте.

Для повышения эффективности работы городского пассажирского транспорта и улучшения качества транспортного обслуживания населения предусматривается:

- обновление парка автобусов, троллейбусов и трамвайных вагонов с учетом потребностей маломобильных групп населения;
- реконструкция и ремонт трамвайных путей и контактной сети;
- введение выделенных полос для движения пассажирского транспорта общего пользования;
- организация приоритетного проезда наземного пассажирского транспорта через перекрестки с помощью средств светофорного регулирования;
- реконструкция и техническое перевооружение автобусных, трамвайных и троллейбусных парков;
- модернизация оборудования тяговых подстанций городского электрического транспорта;
- обустройство остановочных пунктов городского пассажирского транспорта.

В настоящее время в парке ГУП «Горэлектротранс» имеется более 700 трамваев, из них 100 ед. – это современные низкопольные вагоны, а возраст остального парка вагонов составляет в среднем 20 лет. В 2021 г. планируется поставка и передача в лизинг 13 трамвайных вагонов за счет финансирования в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

В 2020 Санкт-Петербург приобрел 142 новых троллейбуса, за счет этого удалось обновить порядка 20 % парка троллейбусов ГУП «Горэлектротранс». В планах ГУП «Горэлектротранс» за пять лет заменить 600 трамвайных вагонов и 300 троллейбусов на новый подвижной состав.

Общий парк ГУП «Пассажиравтотранс» насчитывает более 2000 автобусов, из них 163 ед. работает на газомоторном топливе и 10 ед. относятся к электробусам. В 2020 г. ГУП «Пассажиравтотранс» получил 110 новых автобусов на условиях лизинга, из которых 60 ед. работает на газомоторном топливе, а 50 ед. – на дизельном топливе. К 2023 г. ГУП «Пассажиравтотранс» планирует расширить парк автобусов на альтернативных видах топлива до 385 единиц, а электробусов – до 50 единиц.

В настоящее время протяженность участков улично-дорожной сети с предоставляемым приоритетом движения наземного городского пассажирского транспорта составляет около 330 км в однопутном исчислении, из них автобусно-троллейбусных - 60 км, трамвайных – порядка 270 км.

Для повышения привлекательности общественного транспорта и повышения скорости сообщения планируется создание новых выделенных полос и расширение перечня участков улично-дорожной сети с предоставляемым приоритетом движения наземного городского пассажирского транспорта.

В Санкт-Петербурге планируется унификация автобусных, троллейбусных и трамвайных остановок. Все остановочные площадки будут оснащены камерами видеонаблюдения, информационными табло и стендами, аппаратами для активации билетов, встроенным светодиодным освещением, USB-зарядкой и кнопкой связи с полицией, бесплатным Wi-Fi.

Повышение качества транспортного обслуживания населения Ленинградской области

Для повышения качества транспортного обслуживания населения в Ленинградской области планируется реализация следующих мероприятий:

- развитие системы железнодорожных перевозок, восстановление пассажирского железнодорожного сообщения с городами Бокситогорск и Светогорск, сокращение интервалов движения электропоездов, увеличение количества направлений, обслуживание которых осуществляется скоростными поездами «Ласточка»;

- продление Лахтинско-Правобережной линии метрополитена Санкт-Петербурга в Ленинградскую область, строительство станции метрополитена «Кудрово», транспортно-пересадочного узла и перехватывающей парковки;

- строительство линий трамвая с ускоренным режимом движения в Девяткино, Мурино и Кудрово;

- развитие автобусной маршрутной сети, состыковка расписаний движения автобусного и железнодорожного транспорта, строительство новых остановочных пунктов повышенной безопасности;

- организация выделенных полос для движения автобусного транспорта, обслуживающего маршруты между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью;

- обновление парка автобусов, переход на использование альтернативных видов топлива (КПГ и СПГ);

- строительство новых автостанций в городах Волосово, Волхов, Всеволожск, Сланцы, реконструкция автостанции в г. Лодейное Поле;

- строительство транспортно-пересадочных узлов;

- обеспечение доступности транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры для маломобильных групп населения;

- совершенствование тарифной политики, переход на систему электронной оплаты проезда на всех маршрутах регулярных перевозок и др.

В Ленинградской области планируется внедрение комплексной цифровой платформы общественного транспорта с целью обеспечения высокого качества транспортного обслуживания, прозрачности и эффективности пассажирских перевозок. С помощью цифровых сервисов пассажиры смогут воспользоваться мобильным приложением ЛенОблТранспорт для выбора оптимального маршрута с учетом остановок в населенных пунктах, наличия магазинов и достопримечательностей по пути следования.

Новое мобильное приложение позволит оплачивать проезд с помощью электронного кошелька, который можно будет пополнить любым удобным способом.

Реформирование системы транспортного обслуживания населения в Ленинградской области предусматривает создание автобусной сети с единой тарифной политикой и одинаковыми стандартами транспортного обслуживания населения, внедрение электронной оплаты проезда, переход на брутто-контракты с перевозчиками и оплата их услуг в зависимости от объема и качества выполнения транспортной работы (количества выполненных рейсов в соответствии с расписанием движения).

Реализация перечисленных мероприятий будет способствовать улучшению транспортного обслуживания жителей Ленинградской области, росту мобильности населения региона и повышению транспортной доступности населенных пунктов. К 2030 г. все населенные пункты Ленинградской области с численностью жителей более 100 человек должны быть обеспечены регулярными маршрутами пассажирского транспорта общего пользования.

Создание транспортно-пересадочных узлов

Для повышения привлекательности транспорта общего пользования и обеспечения удобной и быстрой пересадки пассажиров с одного вида транспорта на другой в Санкт-Петербурге и Ленинградской области планируется создание сети транспортно-пересадочных узлов.

К приоритетным задачам формирования сети транспортно-пересадочных узлов относятся:

- координации перевозок пассажиров, осуществляемых различными видами транспорта;
- сокращение затрат времени населения на передвижения;
- обеспечение безопасности движения пешеходов и транспортных средств;
- обеспечение высокого уровня комфорта пешеходного движения.

Современные транспортно-пересадочные узлы – это земельные участки с расположенными на них, над или под ними объектами транспортной инфраструктуры, а также другими объектами, предназначенными для обеспечения безопасного и комфортного обслуживания пассажиров в местах их пересадок между различными видами транспорта с предоставлением сопутствующих услуг (продажа билетов, продовольственных и промышленных товаров, оказание различных услуг и т.д.).

Предлагаемый комплекс мероприятий по развитию транспортно-пересадочных узлов сформирован для целевого и базового сценариев реализации Стратегии на базе действующих программных документов Санкт-Петербурга и Ленинградской области, а также планов ОАО «РЖД» по развитию железнодорожных сообщений на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области:

- базовый сценарий учитывает планы по строительству ТПУ, предусмотренные в «Концепции по развитию железнодорожной инфраструктуры в целях организации пригородных и внутригородских пассажирских перевозок в Санкт-Петербургском железнодорожном узле», а также ТПУ, включенные в «Комплексный план развития транспортной системы Санкт-Петербургской агломерации до 2024 года включительно»;

- целевой сценарий учитывает все ТПУ, включенные в базовый вариант, а также ТПУ, создание которых предусмотрено в Государственной программе Санкт-Петербурга «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга» от 30 июня 2014 года №552.

В базовом сценарии Стратегии предусмотрено строительство 38 ТПУ, а в целевом сценарии – 96 ТПУ.

На рисунках 5.7.3 показаны предложения по строительству и реконструкции транспортно-пересадочных узлов на период до 2030 года в целевом и базовом сценариях Стратегии.



Рисунок 5.7.3 - Предложения по строительству и реконструкции транспортно-пересадочных узлов на период до 2030 года

В составе инфраструктуры ТПУ, расположенных рядом с въездными магистралями в Санкт-Петербург, планируется создание перехватывающих парковок для личного

автотранспорта граждан, на которых владельцы автомобилей смогут оставлять свои транспортные средства и пересаживаться на различные виды транспорта общего пользования для продолжения поездки.

Создание современных транспортно-пересадочных узлов, объединяющих внешний, пригородный и городской пассажирский транспорт, позволит улучшить транспортную доступность районов Санкт-Петербурга и Ленинградской области, снизить затраты времени на перемещения пассажиров, повысить эффективность работы транспортной системы и качество транспортного обслуживания населения, обеспечить комфортные и безопасные пешеходные связи между остановками и станциями различных видов пассажирского транспорта и перехватывающими парковками.

Обеспечение доступности транспортных услуг и объектов транспортной инфраструктуры для маломобильных групп населения

Для обеспечения доступности транспортных услуг и объектов транспортной инфраструктуры для маломобильных групп населения предусматривается:

- проведение обследований и разработка паспортов доступности объектов транспортной инфраструктуры (железнодорожных, морских, речных, автобусных вокзалов, пассажирских терминалов аэропорта, остановок общественного транспорта и др.);

- закупка адаптированных низкопольных транспортных средств, оснащенных специальными техническими устройствами (откидной аппарелью, сигнальными кнопками, светодиодными табло и т.д.);

- подготовка и обучение кадров для обеспечения деятельности по созданию доступной среды;

- разработка и реализация мероприятий по повышению эффективности применения принципов «универсального дизайна» и «разумного приспособления» для обеспечения доступности транспортных услуг, транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры для маломобильных групп населения;

- ежегодный мониторинг эффективности применяемых мер по созданию доступной среды.

Для создания доступной среды будут проводиться работы по строительству, реконструкции, модернизации и ремонту объектов транспортной инфраструктуры, предусматривающие, в том числе:

- устройство бордюрных пандусов, укладку тактильных полос, оборудование остановочных пунктов, наземных и подземных пешеходных переходов, закупку звукооповещательных светофоров;

- подготовку специально отведенных парковочных мест для инвалидов, включая нанесение разметки, установку дополнительной информации и т.д.;

- расширение дверных проемов, приобретение и установку пандусов, подъемных устройств, лифтов, размеры которых предназначены для инвалидов на креслах-колясках, тактильных напольных указателей и нанесение контрастных полос на объектах транспортной инфраструктуры;

- установку аудиовизуальных и информационных систем внутри объектов транспортной инфраструктуры (информационных табло и пиктограмм, терминалов «бегущие строки», звуковых и световых маяков, тактильных мнемосхем со шрифтом Брайля, индукционных систем, кнопок вызова и т.д.);

- оборудование зон оказания услуг (понижение панелей, окон обслуживания) и др.

Создание безбарьерной среды на транспорте будет способствовать росту занятости и социальной активности маломобильных групп населения в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

5.8. Автомобильные дороги и улично-дорожная сеть

Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования реализуются в рамках решения задачи «Опережающее развитие транспортной инфраструктуры для улучшения связанности территорий, повышения скорости сообщения и создания комфортной среды проживания в Санкт-Петербурге и Ленинградской области».

К основным направлениям развития автомобильных дорог в Санкт-Петербурге и Ленинградской области относятся следующие:

- создание сети автомагистралей и скоростных дорог, формирующих опорный каркас развития территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- строительство новых и реконструкция существующих автомобильных дорог для увеличения пропускной способности дорожной сети с учетом прогнозируемой интенсивности движения транспортных потоков;
- устранение «узких мест» на сети автомобильных дорог за счет строительства обходов городов, искусственных сооружений, развязок в разных уровнях, улучшения транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети;
- развитие автомобильных дорог на подходах к морским и речным портам, крупным транспортно-логистическим центрам, автомобильным пунктам пропуска через государственную границу Российской Федерации;
- строительство путепроводов на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения в местах пересечения с железнодорожными путями;
- развитие дорожной сети в сельской местности;
- повышение безопасности дорожного движения.

Мероприятия по развитию автомобильных дорог общего пользования

Развитие сети автомобильных дорог общего пользования будет играть ключевую роль в повышении связности территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обеспечении потребностей населения и отраслей экономики в автомобильных перевозках и улучшении доступности объектов внешнего транспорта.

К приоритетным мероприятиям по развитию сети автомобильных дорог общего пользования относятся **проекты по формированию сети автомагистралей и скоростных дорог, обеспечивающих связи Санкт-Петербурга и Ленинградской области с соседними регионами и зарубежными странами**. По этому направлению предусматривается реализация следующих мероприятий:

- реконструкция участков Кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга с увеличением числа полос движения;
- реконструкция участков автомобильной дороги А-181 «Скандинавия» до параметров категории Ю;
- реконструкция участков автомобильной дороги М-10 «Россия» и искусственных сооружений на них в границах Ленинградской области с увеличением числа полос движения;

- реконструкция участков автомобильной дороги А-180 «Нарва» до параметров категории ІБ;
- реконструкция участков автомобильной дороги Р-21 «Кола» до параметров категории ІБ;
- реконструкция участков автомобильной дороги Р-23 Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель – граница с Республикой Белоруссия до параметров категории ІБ.

В связи с исчерпанием пропускной способности Кольцевой автомобильной дороги планируется создание нового дальнего скоростного автодорожного обхода Санкт-Петербурга (КАД-2). В первую очередь предлагается строительство потенциально наиболее востребованного участка КАД-2 – от автомобильной дороги А-181 «Скандинавия» до автомобильной дороги М-11 «Нева». Строительство второй очереди КАД-2 – южного участка – будет завершено после 2030 года. Эксплуатация КАД-2 планируется на платной основе, что позволит минимизировать уровень бюджетной нагрузки.

На период реализации мероприятий по строительству КАД-2 предусмотрена реконструкция участков автомобильной дороги общего пользования федерального значения А-120 «Санкт-Петербургское южное полукольцо через Кировск, Мгу, Гатчину, Большую Ижору» до параметров категории ІІ, в том числе по целевому сценарию – на участке, связывающем федеральные автомобильные дороги М-10 «Россия» и Р-21 «Кола».

Помимо этого, будут реализованы мероприятия по строительству автодорожного подхода от автомобильной дороги М-11 «Нева» к аэропорту «Пулково» (Строительство транспортной развязки на км 681 автомобильной дороги М-11 «Нева» Москва – Санкт-Петербург).

Для обеспечения транспортной доступности комплекса «Игора Драйв» с целью проведения российского этапа чемпионата мира FIA «Формула 1» планируется реализация мероприятий по реконструкции участков автомобильной дороги А-121 «Сортавала», а также ряда участков автомобильных дорог регионального значения на подходах к ней. Вместе с предлагаемыми мероприятиями по развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта рассматриваемый комплекс мероприятий позволит повысить транспортную доступность всесезонного курорта «Игора» уже в 2023 году.

Продолжится развитие сети автомобильных дорог регионального значения Санкт-Петербурга и Ленинградской области на подходах к объектам транспортной инфраструктуры внешнего транспорта, а также автомобильных дорог в составе «грузового каркаса» региона.

На территории Санкт-Петербурга планируется строительство **Широтной магистрали скоростного движения (ШМСД)** с подключением к Западному скоростному диаметру в районе Благодатной ул. и к Кольцевой автомобильной дороге в районе Заневки. ШМСД станет одним из основных звеньев каркаса городских магистралей скоростного и непрерывного движения, наряду с Кольцевой автомобильной дорогой и Западным скоростным диаметром.

Реализация данного проекта:

- создаст скоростную связь восточных районов с центром города и через ЗСД – с северной и южной частью города в обход улично-дорожной сети;
- обеспечит вывод транзитных потоков, следующих из Большого порта Санкт-Петербург, на систему скоростных и непрерывных магистралей, минуя улично-дорожную сеть города;

- обеспечит создание нового круглосуточного мостового перехода для связи правого и левого берега р. Невы;

- создаст вылетную магистраль, обеспечивающую транспортную доступность новых районов массовой жилой застройки Ленинградской области.

Синхронизация планов реализации ШМСД с КАД-2 даст синергетический эффект и фактически позволит «расшить» транспортную систему города и области, обеспечив при этом дополнительным трафиком оба перспективных маршрута.

По целевому сценарию также предусматривается строительство новой автомобильной дороги федерального значения от морского порта Усть-Луга до автомобильных дорог М-10 «Россия» и М-11 «Нева», которая позволит переориентировать часть транспортных потоков, следующих с территории морского порта Усть-Луга и Эстонии в сторону Москвы, в обход Санкт-Петербурга. Реализация данного проекта предлагается на основе механизмов ГЧП с эксплуатацией автомобильной дороги на платной основе.

В Стратегии запланирован **комплекс мероприятий по развитию магистралей Санкт-Петербурга, входящих в состав «грузового каркаса»**, в том числе:

- строительство Суздальского пр. от Выборгского шоссе до Планерной ул. со строительством путепровода на пересечении с железнодорожной линией Выборгского направления;

- строительство транспортной развязки на пересечении Северного пр. и ул. Руставели;

- реконструкция Обводного канала (транспортный узел на примыкании Синопской набережной, набережной Обводного канала и новой набережной р. Невы);

- строительство Дальневосточного пр. на участке от пр. Большевиков до Приневской ул. (целевой сценарий) и др.

По мере реализации мероприятий, связанных с созданием Приморского УПК и ростом грузооборота морских портов, расположенных на северном побережье Финского залива, планируется **развитие автомобильных дорог общего пользования регионального значения Ленинградской области, обеспечивающих транспортную доступность портовых комплексов.**

Целый комплекс мероприятий Стратегии направлен **на повышение пропускной способности существующей дорожной сети и улучшение связанности территорий.** В Санкт-Петербурге к таким мероприятиям относятся:

- строительство транспортных развязок в районе Поклонной горы (2-я очередь – транспортная развязка на пересечении пр. Энгельса с Выборгским шоссе, Северным пр. и пр. Тореза);

- строительство транспортной развязки на пересечении Московского шоссе и Дунайского пр.;

- строительство ул. Димитрова от Белградской ул. до ул. Орджоникидзе с путепроводом через Витебскую железнодорожную линию и транспортной развязкой на пересечении с Белградской ул. и др.

К числу мероприятий по развитию дорожной сети Санкт-Петербургской городской агломерации, направленных на улучшение транспортной доступности периферийных районов Санкт-Петербурга и прилегающих районов Ленинградской области, относятся:

- строительство Южной широтной магистрали;

- строительство продолжения Софийской ул. до Московского шоссе и промышленной зоны «Металлострой»;

- строительство нового выхода из Санкт-Петербурга от Кольцевой автомобильной дороги в обход населенных пунктов Мурино и Новое Девяткино с подключением к автомобильной дороге «Санкт-Петербург – Матокса»;

- строительство автомагистрали от Кольцевой автомобильной дороги до автомобильной дороги «Санкт-Петербург – Матокса» на участке от границы Санкт-Петербурга до автомобильной дороги «Санкт-Петербург – Матокса» (продолжение Пискаревского пр.);

- строительство подъезда к г. Всеволожску;

- строительство подъезда к ТПУ «Кудрово» с реконструкцией транспортной развязки на км 12+575 автомобильной дороги Р-21 «Кола»;

- реконструкция автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Подъезд к Заневскому посту» во Всеволожском районе Ленинградской области и др.

По целевому сценарию дополнительно предлагается реализация следующих мероприятий, направленных на повышение транспортной доступности Кудрово и Колпинского района Санкт-Петербурга:

- реконструкция Ленинградской ул. (Ленинградская обл.) и железнодорожного переезда в створе ул. Дыбенко;

- строительство путепровода над железной дорогой в продолжение улицы Подвойского г. Санкт-Петербурга и ул. Областной г. Кудрово;

- строительство транспортной развязки на пересечении Софийской ул. и Николаевского проезда.

В Стратегии предусмотрены **проекты по строительству железнодорожных переездов в разных уровнях**, в том числе:

- **на территории Санкт-Петербурга:**

- строительство путепровода в створе ул. Юннатов (Волховстроевское направление);

- **на территории Ленинградской области:**

- строительство путепровода через железную дорогу Санкт-Петербург – Волховстрой на автомобильной дороге Ульяновка – Отрадное в населенном пункте Отрадное Кировского района Ленинградской области.

На территории Ленинградской области планируется строительство и реконструкция мостов, в том числе:

- реконструкция мостового перехода через реку Мойка на км 47+300 автомобильной дороги Санкт-Петербург – Кировск в Кировском районе Ленинградской области;

- строительство мостового перехода через реку Свирь у г. Подпорожье;

- строительство мостового перехода через реку Волхов на подъезде к г. Кириши в Киришском районе Ленинградской области;

- строительство путепровода на железнодорожной станции Любань на автомобильной дороге Павлово – Мга – Шапки – Любань – Оредеж – Луга и др.

Целый комплекс мероприятий по развитию дорожной сети и инженерному обустройству автомобильных дорог Санкт-Петербурга и Ленинградской области будет реализован в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Планируется реализация проектов по развитию автомобильных дорог и улучшению транспортного обслуживания сельских территорий Ленинградской области, включая мероприятия по строительству (реконструкции) автомобильных дорог, ведущих от сети автомобильных дорог общего пользования к сельским населенным пунктам и объектам агропромышленного комплекса.

На рисунке 5.8.1 показаны крупные проекты строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, реализация которых планируется до 2030 г. (по целевому и базовому сценариям).

На сети автомобильных дорог общего пользования федерального и регионального значения планируется увеличение объемов работ, связанных с приведением их в соответствие с нормативными требованиями к транспортно-эксплуатационному состоянию.

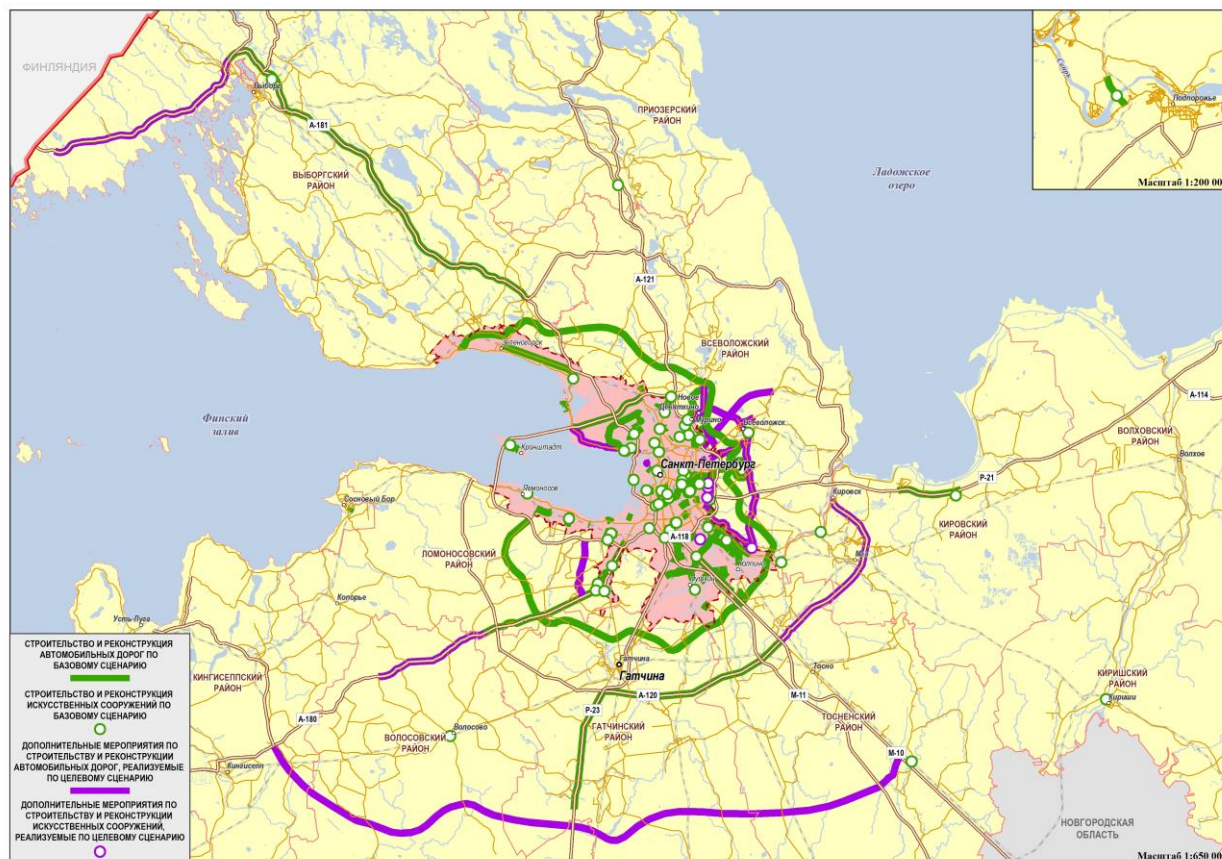




Рисунок 5.8.1 – Крупные проекты строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, реализация которых планируется до 2030 г. (по целевому и базовому сценариям)

Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения

В качестве отдельного направления выделены мероприятия по повышению безопасности дорожного движения. В качестве первоочередных мероприятий, направленных на соблюдение водителями транспортных средств скоростного режима, предусматривается использование современных технических средств организации дорожного движения (дорожных знаков обратной связи с водителем, искусственных дорожных неровностей и др.). В составе мероприятий по повышению безопасности дорожного движения предусматривается развитие Санкт-Петербургской автоматизированной системы фиксации нарушений ПДД и контроля оплаты наложенных штрафов, установка стационарных камер фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения Ленинградской области, обследование трасс регулярных автобусных маршрутов на соответствие требованиям обеспечения безопасности движения в Ленинградской области.

Планируется реализация ряда организационных мероприятий, направленных на профилактику ДТП и снижение тяжести их последствий, в том числе:

- обеспечение приобретения специальных средств для оказания помощи пострадавшим в ДТП для Санкт-Петербургского ГБУЗ «Городская станция скорой медицинской помощи»;

- проведение семинаров по обучению приемам оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП, для водителей и сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий ДТП;

- обеспечение закупки и распространения свето-возвращающих приспособлений среди детей дошкольного возраста и учащихся младших классов образовательных учреждений Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

- организация производства и размещения социальной рекламы по вопросам БДД;

- организация и проведение мероприятий со школьниками по профилактике ДТП;

- обеспечение организации и оборудования площадок, автогородков и мобильных автогородков по БДД;

- организация проведения семинаров и конференций по проблемам обеспечения БДД, профилактики ДТП и снижения тяжести их последствий;

- организация и проведение конкурса профессионального мастерства водителей автобусов;

- организация и проведение занятий по правилам дорожного движения с учащимися младших классов в образовательных учреждениях и детских оздоровительных лагерях силами детского мобильного автогородка;

- обследование трасс регулярных автобусных маршрутов на соответствие требованиям обеспечения безопасности дорожного движения.

Реализация этих мероприятий позволит уменьшить количество ДТП и снизить тяжесть их последствий.

5.9. Организация дорожного движения и интеллектуальные транспортные системы

Мероприятия по организации дорожного движения и развитию интеллектуальных транспортных систем реализуются в рамках решения задачи «Повышение надежности и безопасности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обеспечение нормативного содержания транспортной инфраструктуры».

К основным направлениям совершенствования организации дорожного движения в Санкт-Петербурге и Ленинградской области относятся:

- повышение эффективности решений по организации дорожного движения на этапах проектирования, строительства и реконструкции дорожных объектов;

- повышение пропускной способности участков дорожной сети за счет реализации мероприятий, предусматривающих как локальные расширения или изменения геометрии проезжей части дорог, так и коррекцию режимов работы светофорных объектов, изменение схем организации движения и другие решения;

- упорядочение движения грузового автотранспорта за счет формирования «грузового каркаса» - опорной сети автомагистралей для движения грузового автотранспорта;

- развитие системы мониторинга организации дорожного движения;

- развитие интеллектуальных транспортных систем;

- увеличение численности стационарных камер фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения на дорогах Санкт-Петербурга и Ленинградской области и применение мер административной ответственности за нарушения ПДД;

- развитие сети автоматических пунктов весогабаритного контроля на сети автомобильных дорог федерального значения, регионального и местного значения.

Одним из ключевых направлений реализации мероприятий по совершенствованию организации дорожного движения является развитие интеллектуальных транспортных систем. Внедрение ИТС позволяет повысить эффективность управления транспортными потоками, обеспечить рост пропускной способности дорожной сети, уменьшение затрат времени и расходов на перевозки, снижение аварийности и объемов выбросов загрязняющих веществ от автотранспорта.

В рамках проекта «Безопасные качественные дороги» до 2030 года на автомобильных дорогах федерального значения планируется разместить 417 пунктов автоматического весогабаритного контроля. На автомобильных дорогах регионального и местного значения планируется разместить 598 автоматических пунктов весогабаритного контроля. В Ленинградской области до конца 2024 года определено местоположение четырёх автоматических пунктов весогабаритного контроля:

- 35+360 км дороги «Зеленогорск-Приморск-Выборг»,
- 4+050 км дороги «Голубые Озера – Поляны»,
- 30+835 км дороги «Санкт-Петербург – Матокса»,
- 26+590 км дороги «Санкт-Петербург – Морье».

В Санкт-Петербурге запущен пилотный проект совместной работы Комитета по благоустройству и Северо-Западного межрегионального управления государственного автодорожного надзора (МУГАДН) Ространснадзора по развитию передвижных пунктов весогабаритного контроля. На площадках, соответствующих требованиям Минтранса, размещается передвижной весовой пункт Комитета по благоустройству. При этом останавливать движущийся крупногабаритный транспорт для проверки могут только сотрудники МУГАДН. Процедура взвешивания и измерения габаритов на таких площадках занимает не более 5 минут. В настоящее время в Санкт-Петербурге есть 7 площадок, соответствующих требованиям Минтранса, на которых можно размещать передвижные пункты весогабаритного контроля. Если проект докажет свою эффективность, планируется дальнейшее развитие весогабаритного контроля в данном направлении. Расположение центров обслуживания пользователей, терминалов, а также действующих и перспективных пунктов весового контроля на автомобильных дорогах общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области представлено на рисунке 5.9.1.

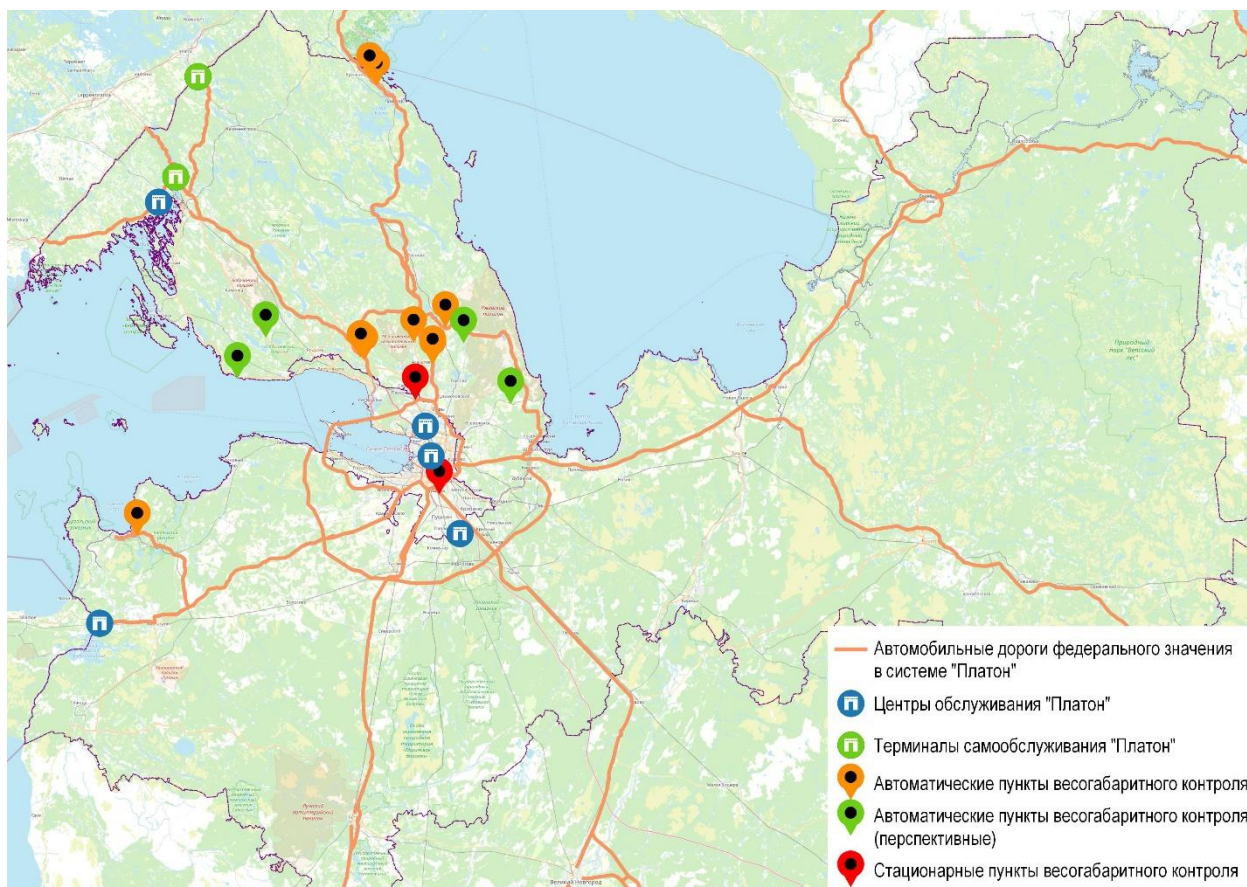


Рисунок 5.9.1 – Схема расположения центров и терминалов обслуживания «Платон», а также пунктов весового контроля на автомобильных дорогах общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области

Из-за разнородности и разобщенности различных ИТС, применяемых в настоящее время в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, они не в полной мере обеспечивают решение задачи повышения эффективности управления транспортным комплексом региона.

В связи с этим приоритетной задачей является создание интегрированной интеллектуальной транспортной системы (ИИТС), основанной на применении информационных и телекоммуникационных технологий и современных методов обмена данными. Создание единой Интеллектуальной транспортной системы целесообразно обеспечить за счет объединения существующих ИТС на основе применения цифровых платформенных решений с сохранением зон ответственности каждой из них.

Единая ИТС должна охватывать следующие подсистемы:

- управления городским, пригородным и внешним пассажирским транспортом;
- управления транспортными потоками на загородных автомагистралях и на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и городов Ленинградской области;
- мониторинга состояния дорожного покрытия, метеоусловий и безопасности движения;
- управления эксплуатацией автомобильных дорог и мониторинга выполнения дорожных работ;
- управления парковочным пространством;
- управления транспортными потоками в условиях чрезвычайных обстоятельств и др. (рисунок 5.9.2).

В целях интеграции существующих и перспективных интеллектуальных транспортных систем в ИИТС в Санкт-Петербурге и Ленинградской области реализованы следующие мероприятия:

- операторами существующих АСУДД подписано Соглашение о сотрудничестве в сфере интеграции автоматизированных систем организации дорожного движения на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- разработан Регламент информационного обмена, предусматривающий взаимодействие с третьими лицами, который согласован всеми операторами существующих АСУДД;
- в АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области» создан Центр координации АСУДД, который предназначен для информационного обмена и централизованного хранения оперативных данных от различных операторов АСУДД и дополнительных сервисов, обеспечивающих работу с ними.



Рисунок 5.9.2 – Интеграционная платформа интеллектуальной транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области

На этапе реализации Стратегии, создание ИИТС в Санкт-Петербурге и Ленинградской области планируется на основе Центра координации АСУДД,

который обеспечит интеграцию всех существующих АСУДД в единое цифровое пространство на основе общей интеграционной цифровой платформы.

Для создания ИИТС потребуются решение следующих задач:

- разработка единых стандартов хранения, обработки и предоставления данных о текущем и прогнозируемом состоянии различных элементов транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- разработка систем сбора и обработки больших массивов данных (Big Data);
- внедрение элементов и технологий искусственного интеллекта для повышения эффективности планирования и оперативного управления транспортными потоками на базе использования систем позиционирования и навигации;
- внедрение автоматизированных систем управления городским и пригородным пассажирским транспортом, парковками, движением грузового автотранспорта и т.д.;
- разработка эффективных технологий контроля работы транспортных средств для отслеживания в режиме онлайн всех этапов перевозок и сроков их выполнения, в том числе с использованием искусственного интеллекта для определения оптимальных маршрутов движения;
- разработки систем управления беспилотными транспортными средствами и «умными» грузовыми терминалами и др.

На автомобильных дорогах федерального и регионального значения, проходящих по территории Ленинградской области, к приоритетным задачам создания ИТС, интегрируемым в ИИТС, относятся следующие:

- обеспечение высокого качества транспортного обслуживания пользователей автомагистралей за счет снижения задержек времени в пути и увеличения средней скорости движения транспортных потоков;
- повышение пропускной способности автомобильных дорог на основе создания автоматизированной системы управления дорожным движением, действующей в реальном режиме времени;
- обеспечение высокого уровня безопасности движения транспортных и пешеходных потоков, уменьшение числа и тяжести последствий ДТП, стремление к достижению «нулевой смертности» на автомобильных дорогах;
- предоставление пользователям автомобильных дорог оперативной и достоверной информации о дорожной ситуации, погодных условиях, размещении объектов дорожного сервиса и перечне оказываемых услуг, наличии очереди на подъездах к МАПП и ориентировочного времени ожидания проезда государственной границы;
- разработка и внедрение системы мониторинга метеорологической информации, слежения за обстановкой на дорогах и контроля работы дорожной техники с использованием системы ГЛОНАСС;
- развитие телекоммуникационной инфраструктуры, необходимой для обеспечения на всем протяжении автомобильных дорог услуг подвижной радиотелефонной связи, а также возможности беспроводной передачи голоса и данных;
- обеспечение безопасных условий движения беспилотных автотранспортных средств;
- создание условий для комфортного отдыха водителей и пассажиров за счет предоставления информации о расположении площадок для отдыха, туристических объектов (достопримечательностей, музеев и т.д.), паркингов, мотелей и гостиниц и наличия свободных мест в них;

- снижение уровня вредного воздействия автотранспорта на окружающую среду за счет обеспечения экологичных режимов движения транспортных потоков и сокращения циклов «разгон – торможение».

Затраты на создание ИТС федеральных и региональных автомобильных дорог включаются в проекты их строительства и реконструкции.

Реализация мероприятий по созданию ИИТС в Санкт-Петербурге и Ленинградской области позволит повысить среднюю скорость движения транспортных потоков, пропускную способность автомобильных дорог и уровень безопасности дорожного движения.

5.10. Парковочное пространство

Мероприятия по развитию парковочного пространства реализуются в рамках решения задачи «Опережающее развитие транспортной инфраструктуры для улучшения связанности территорий, повышения скорости сообщения и создания комфортной среды проживания в Санкт-Петербурге и Ленинградской области».

К основным направлениям развития парковочного пространства в Санкт-Петербурге и Ленинградской области относятся:

- создание системы управления развитием единого городского парковочного пространства;
- развитие зоны платной парковки в центральных районах города;
- увеличение количества перехватывающих парковок;
- расширение сети городских парковок;
- организация городских парковок для грузового автотранспорта на въездах в город и возле объектов грузогенерации;
- строительство наземных и подземных многоуровневых паркингов в районах плотной городской застройки и в местах массового тяготения населения.

Создание системы управления развитием единого городского парковочного пространства необходимо для проведения целенаправленной политики по созданию городской среды, комфортной для проживания населения Санкт-Петербурга. Задачи по созданию системы управления развитием единого городского парковочного пространства целесообразно передать ГКУ «Городской центр управления парковками Санкт-Петербурга» для определения стратегии и механизмов развития парковочной инфраструктуры с учетом приоритетов социально-экономического и градостроительного развития города.

В настоящее время ГКУ «Городской центр управления парковками Санкт-Петербурга» решает только часть задач, связанных с развитием парковочного пространства. Для обеспечения комплексного развития единого городского парковочного пространства необходимо передать в ведение ГКУ «Городской центр управления парковками Санкт-Петербурга» вопросы, связанные:

- с перспективным планированием размещения всех объектов парковочной инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга, включая парковки для грузового автотранспорта;
- с координацией строительства и эксплуатации наземных и подземных многоуровневых паркингов;
- с проведением дифференцированной тарифной политики за пользование парковками в разных зонах города;

- с созданием единой городской электронной информационной системы мониторинга парковочного пространства в Санкт-Петербурге и системы информирования водителей о наличии свободных мест на парковках;

- с привлечением частных инвестиций для создания парковочной инфраструктуры.

Для определения потребности в развитии парковочной инфраструктуры в различных районах Санкт-Петербурга целесообразно разработать Программу развития парковочного пространства, в составе которой:

- провести анализ существующего уровня обеспеченности районов Санкт-Петербурга местами для парковки автотранспортных средств;

- рассчитать перспективный спрос на пользование парковками с учетом роста уровня автомобилизации и объемов застройки в районах массового жилищного строительства;

- рассмотреть возможные варианты размещения перспективных объектов парковочной инфраструктуры и на основе сравнительного анализа выбрать территории, в наибольшей степени соответствующие требованиям к размещению парковок и паркингов;

- рассчитать перспективные емкости объектов парковочной инфраструктуры;

- подготовить схемы размещения парковочных мест на улично-дорожной сети города с учетом интенсивности движения транспортных потоков, условий организации дорожного движения и требуемой емкости парковок;

- выбрать схемы реализации проектов развития парковочной инфраструктуры, в том числе с использованием механизмов государственно-частного партнерства;

- определить объемы и источники финансирования проектов развития парковочной инфраструктуры;

- разработать дорожную карту реализации проектов, включенных в Программу развития парковочного пространства.

После утверждения Программы развития парковочного пространства ГКУ «Городской центр управления парковками Санкт-Петербурга» сможет выступить заказчиком проектов по созданию городских парковок и паркингов и на основе принципов проектного управления обеспечить их эффективную реализацию.

На основе оценки перспективного спроса на парковки в Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года предусматривается:

1) расширение зоны платной парковки в центральных районах города за счет создания 63,6 тыс. машино-мест, включая:

- 14,5 тыс. машино-мест в Петроградском районе;

- 13,3 тыс. машино-мест в Центральном районе;

- 18,9 тыс. машино-мест в Адмиралтейском районе;

- 16,9 тыс. машино-мест в Василеостровском районе;

2) строительство 19 перехватывающих парковок суммарной емкостью 3 430 машино-мест, которые планируется разместить у существующих и перспективных станций метрополитена и возле наиболее крупных пригородных железнодорожных станций, входящих в административные границы Санкт-Петербурга;

3) создание 18 городских парковок суммарной емкостью 3120 машино-мест в Приморском, Петродворцовом, Выборгском, Калининском, Красногвардейском и Пушкинском районах города (таблица 5.10.1).

Таблица 5.10.1 – Развитие парковочного пространства Санкт-Петербурга на период 2020-2030 гг.

№ п/п	Район	Количество парковок	Занимаемая площадь, кв.м	Емкость, машино-мест
1.	Зона платной парковки в центральных районах города			63 610
1.1	Петроградский	-	-	14510
1.2	Центральный	-	-	13300
1.3	Адмиралтейский	-	-	18900
1.4	Василеостровский	-	-	16900
2.	Перехватывающие парковки	19	96900	3430
2.1	Выборгский	1	4622	160
2.2	Кировский	4	19032	720
2.3	Красносельский	3	17914	630
2.4	Невский	4	14749	500
2.5	Приморский	3	16760	610
2.6	Пушкинский	2	9823	330
2.7	Фрунзенский	1	3500	120
2.8	Всеволожский	1	10500	360
3	Городские парковки	18	89540	3120
3.1	Выборгский	5	20153	740
3.2	Калининский	1	2751	110
3.3	Красногвардейский	3	16986	540
3.4	Петродворцовый	1	19900	660
3.5	Приморский	7	27450	980
3.6	Пушкинский	1	2300	90
	Всего	37	186440	70 160

Основной объем расширения парковочного пространства Санкт-Петербурга предусматривается за счет развития зоны платной парковки в центральных районах города. За счет создания новых парковочных мест суммарная емкость зоны платной парковки в центральных районах города возрастет с 2,9 тыс. машино-мест в 2021 г. до 66,5 тыс. машино-мест в 2030 г. (в 22,9 раза).

Перехватывающие парковки планируется организовать:

- возле существующих конечных и промежуточных станций метрополитена, располагающихся в зоне тяготения крупных массивов жилой застройки, к ним относятся станции метрополитена «Девяткино», «Проспект Просвещения», «Удельная», «Проспект Большевиков», «Рыбацкое», «Улица Дыбенко», «Автово», «Дунайская», «Беговая», «Шушары» и др.;

- возле перспективных станций метрополитена после ввода их в эксплуатацию, к ним относятся станции метрополитена «Лахта», «Богатырская», «Кудрово», «Петергофское шоссе», «Юго-Западная», «Путиловская», «Шуваловский проспект».

Городские парковки будут создаваться в районах массовой жилой застройки, в которых отмечается наибольшая нехватка парковочных мест.

За счет реализации перечисленных мероприятий количество городских парковок, в том числе перехватывающих, на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области увеличится с 33 ед. в 2021 г. до 70 ед. в 2030 г. (в 2,1 раза), а их суммарная емкость возрастет с 4,3 тыс. машино-мест в 2021 г. до 10,8 тыс. машино-мест в 2030 г. (в 2,4 раза).

С учетом зоны платной парковки в центральных районах города суммарное количество парковочных мест в Санкт-Петербурге увеличится за период 2021-2030 гг. с 7,3 тыс. машино-мест до 77,2 тыс. машино-мест (в 10,6 раза).

На рисунке 5.10.1 представлена предлагаемая схема развития парковочного пространства на территории Санкт-Петербурга.

При существующем росте уровня автомобилизации населения строительство многоуровневых паркингов является основным решением проблемы нехватки мест для хранения автотранспорта в районах плотной застройки Санкт-Петербурга. Многоуровневые паркинги обладают целым рядом преимуществ по сравнению с одноуровневыми (плоскостными) парковками:

- позволяют удовлетворить спрос на парковочные места для постоянного и временного хранения автомобилей;
- многократно повышают эффективность использования ограниченных земельных ресурсов за счет многоэтажного строительства;
- обеспечивают разгрузку улично-дорожной сети от припаркованных автомобилей;
- обеспечивают функциональность, эстетическую привлекательность и экологическую безопасность;
- оборудованы техническими средствами охраны от угона и вандализма, пожарной сигнализацией, вентиляцией и т.д.;
- обеспечивают защиту автомобилей от неблагоприятного воздействия окружающей среды.

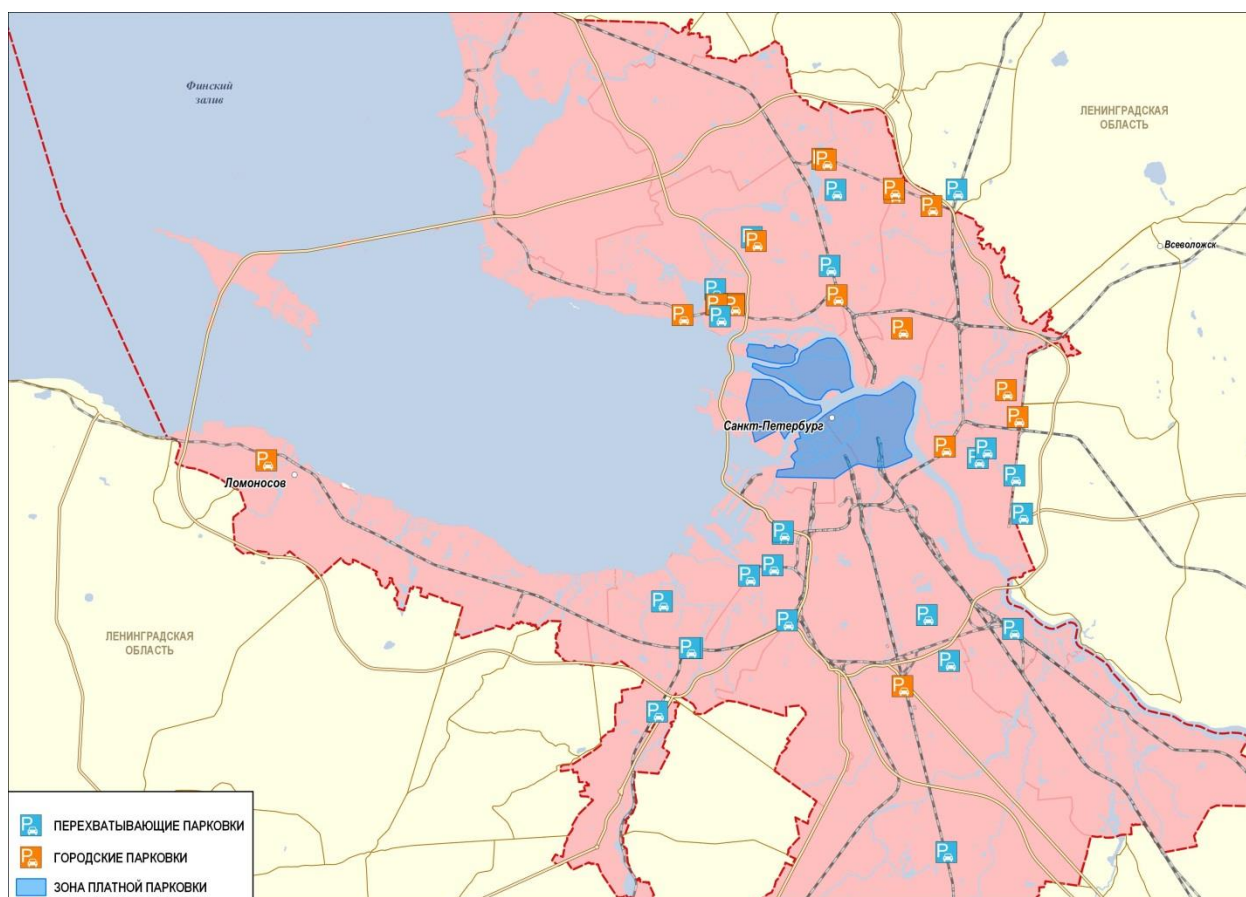


Рисунок 5.10.1 – Схема развития парковочного пространства на территории Санкт-Петербурга до 2030 года

С учетом многочисленных преимуществ многоуровневых паркингов предусматривается их строительство в местах наибольшей концентрации объектов притяжения (крупных бизнес-центров, торговых и спортивно-развлекательных комплексов и т.д.) и в районах массовой жилой застройки.

Размещение на территории города Большого порта Санкт-Петербург, крупных промышленных предприятий, мощных торговых зон и складских объектов предопределяет концентрацию мощных потоков грузового автотранспорта на улично-дорожной сети. Из 80 млн тонн грузов, которые перевозятся в Санкт-Петербурге на автомобильном транспорте, около 30 млн тонн составляют грузы, следующие через Большой порт Санкт-Петербург.

В настоящее время в Санкт-Петербурге функционирует около 100 частных платных парковок для грузового транспорта суммарной емкостью около 5 тыс. машино-мест, которые расположены преимущественно в южных районах города. Бесплатное хранение грузового автотранспорта обеспечено на 10-ти небольших парковках, расположенных вдоль КАД, средняя емкость которых составляет 18-20 машино-мест, а суммарная емкость – 190 машино-мест.

Из-за нехватки парковочных мест грузовые автомобили паркуются на улично-дорожной сети города, что влечет за собой существенное сокращение пропускной способности автомагистралей и загрязнение окружающей среды.

С целью упорядочения парковки грузового автотранспорта в Санкт-Петербурге предусматривается создание сети городских автостоянок для грузовых автомобилей на вылетных автомагистралях в южных, восточных и северных районах города.

Десять специализированных парковок для грузового автотранспорта суммарной емкостью 2500 машино-мест могут быть размещены в следующих зонах:

- в районе развязки Выборгского шоссе и КАД – 250 машино-мест;
- на Парашютной ул. (напротив завода Ниссан) – 130 машино-мест;
- на Волхонском шоссе (промышленная зона Юго-Западная) – 200 машино-мест;
- на Большом Смоленском пр. – 20 машино-мест;
- на проспекте Энгельса – 120 машино-мест;
- на Рябовском шоссе – 100 машино-мест;
- на Пулковском шоссе – 130 машино-мест;
- на ул. Коллонтай – 150 машино-мест;
- на Мурманском шоссе – 100 машино-мест;
- в промзоне «Шушары» – около 1 300 машино-мест.

На рисунке 5.10.2 представлена схема предлагаемого размещения городских парковок для грузового автотранспорта на территории Санкт-Петербурга.

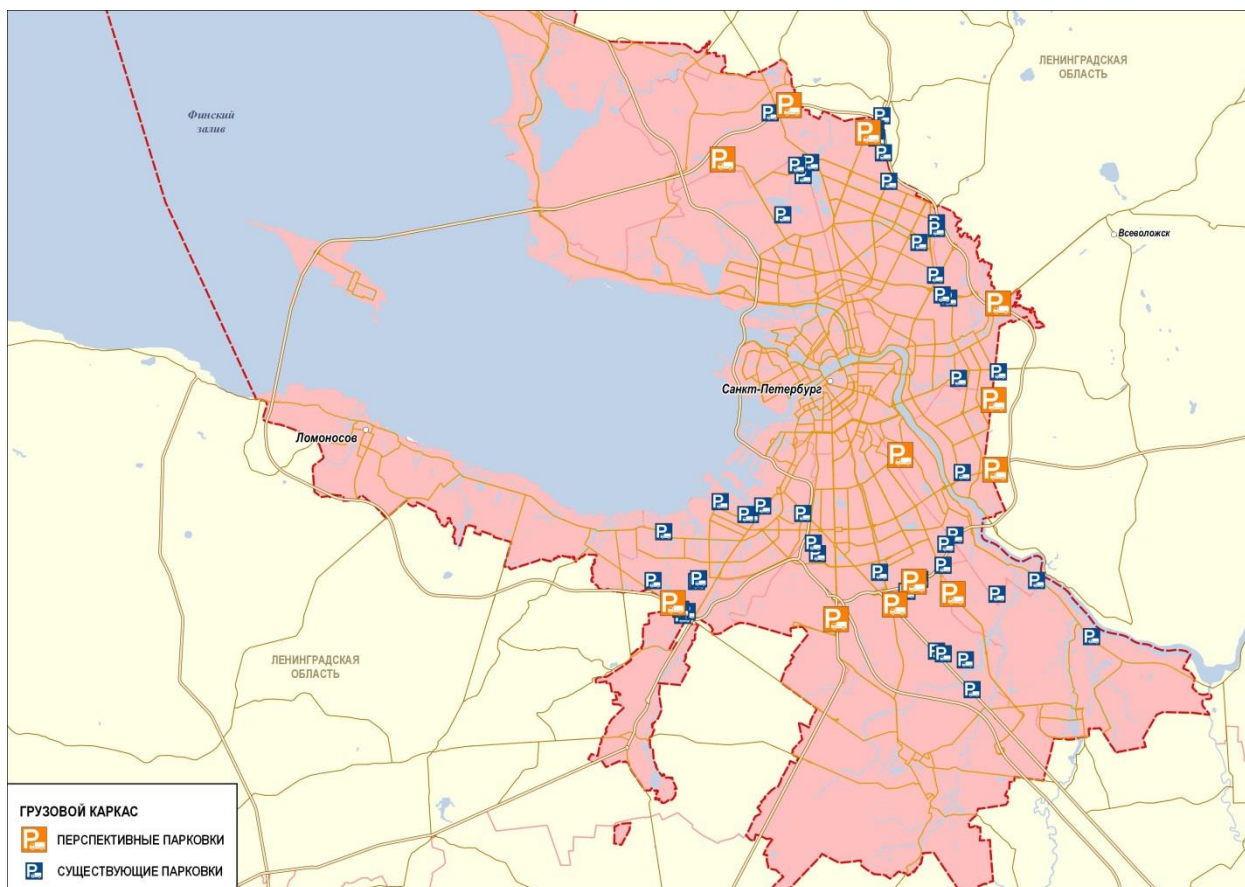


Рисунок 5.10.2 – Схема предлагаемого размещения городских парковок для грузового автотранспорта на территории Санкт-Петербурга

5.11. Велосипедная инфраструктура

Мероприятия по развитию велосипедной инфраструктуры реализуются в рамках решения задачи «Опережающее развитие транспортной инфраструктуры для улучшения связанности территорий, повышения скорости сообщения и создания комфортной среды проживания в Санкт-Петербурге и Ленинградской области».

Развитие велодвижения оказывает влияние на повышение экологичности и энергоэффективности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области. С повышением количества поездок на велосипедах снижается использование автомобильного и других видов транспорта, что приводит к уменьшению объемов потребления энергоресурсов для обеспечения работы транспорта и сокращению выбросов загрязняющих веществ и парниковых газов от транспортных средств.

В Стратегии предусматривается создание городской среды, благоприятной для велосипедного движения в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. Для этого планируется реализация комплекса мероприятий по развитию велосипедной инфраструктуры и созданию сети обустроенных велосипедных маршрутов, интегрированных с системой пассажирского транспорта, для обеспечения комфортных и безопасных условий передвижения велосипедистов.

Мероприятия по развитию велодвижения вносят вклад в развитие транспортной инфраструктуры в части обеспечения транспортных связей и повышения взаимной

транспортной доступности территорий, входящих в состав Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В настоящее время вопросами развития велоинфраструктуры в Санкт-Петербурге занимается ГКУ «Городской центр управления парковками Санкт-Петербурга», которое перейдет в ведение Комитета по транспорту в апреле 2021 г. С учетом введения в городе новой маршрутной сети целесообразно разработать Схему развития велосипедной инфраструктуры в Санкт-Петербурге на период до 2030 года в увязке с развитием транспорта общего пользования и размещением существующих и перспективных станций метрополитена, железной дороги и транспортно-пересадочных узлов.

В Ленинградской области Комитет по культуре и туризму прорабатывает вопросы развития туристических веломаршрутов. В ряде муниципальных образований Ленинградской области развитием веломаршрутов занимаются муниципальные органы управления. Однако до настоящего времени не определен исполнительный орган государственной власти Ленинградской области, ответственный за комплексное развитие велосипедного движения и велосипедной инфраструктуры на территории области. В связи с этим требуется внесение изменений в Положения об ИОГВ Ленинградской области для определения комитета, ответственного за развитие велосипедного движения и велосипедной инфраструктуры в Ленинградской области (в рамках компетенции субъекта РФ).

Для целенаправленного развития велосипедного движения необходимо:

- разработать Схему развития велоинфраструктуры в Ленинградской области на период до 2030 года в увязке с развитием транспорта общего пользования;
- предусмотреть создание на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области интегрированной сети веломаршрутов, имеющих транспортное и туристическое значение;
- обеспечить строительство велосипедной инфраструктуры (велодорожек, велополос, велопешеходных дорожек) при новом строительстве, реконструкции и капитальном ремонте автомобильных дорог;
- создать систему мониторинга процесса развития велосипедного движения, велосипедной инфраструктуры и велосипедного туризма, включающей периодически проводимые статистические, социологические, маркетинговые и натурные исследования;
- обеспечить развитие сервисов для велосипедистов (пунктов велопроката, ремонта, общественного питания, площадок для отдыха велосипедистов и т.д.).

Важнейшим стимулом для развития велодвижения является создание объектов велотранспортной инфраструктуры (велодорожек, велопешеходных дорожек, велополос, предназначенных для движения велосипедистов) и их комплексное обустройство знаками маршрутного ориентирования, велопешеходными переходами, информационными стендами и т.д.

В Стратегии предусматривается создание сети взаимоувязанных веломаршрутов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, которая будет включать различные веломаршруты по протяженности, целевой направленности и трассам их прохождения. Для велосипедистов очень важна связность велосипедной сети, так как при наличии множества веломаршрутов, соединенных между собой, обеспечивается непрерывное движение велосипедистов между точками интереса и возможен выбор большего количества вариантов поездок. При этом важно обеспечить связность велосипедной маршрутной сети с остановками и пересадочными узлами общественного транспорта.

В связи с этим в Стратегии предусматривается реализация мер по обеспечению интеграции велосипедного транспорта с другими видами транспорта общего пользования за счет:

- оборудования вокзалов, станций пригородных поездов и автостанций местами для безопасного хранения велосипедов;
- оборудования вагонов пригородных поездов местами для перевозки велосипедов;
- оборудования автобусов внешними креплениями для велосипедов на маршрутах, наиболее востребованных велосипедистами.

Предлагаемые схемы размещения перспективных веломаршрутов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области на период до 2030 г. представлены на рисунках 5.11.1 – 5.11.3.

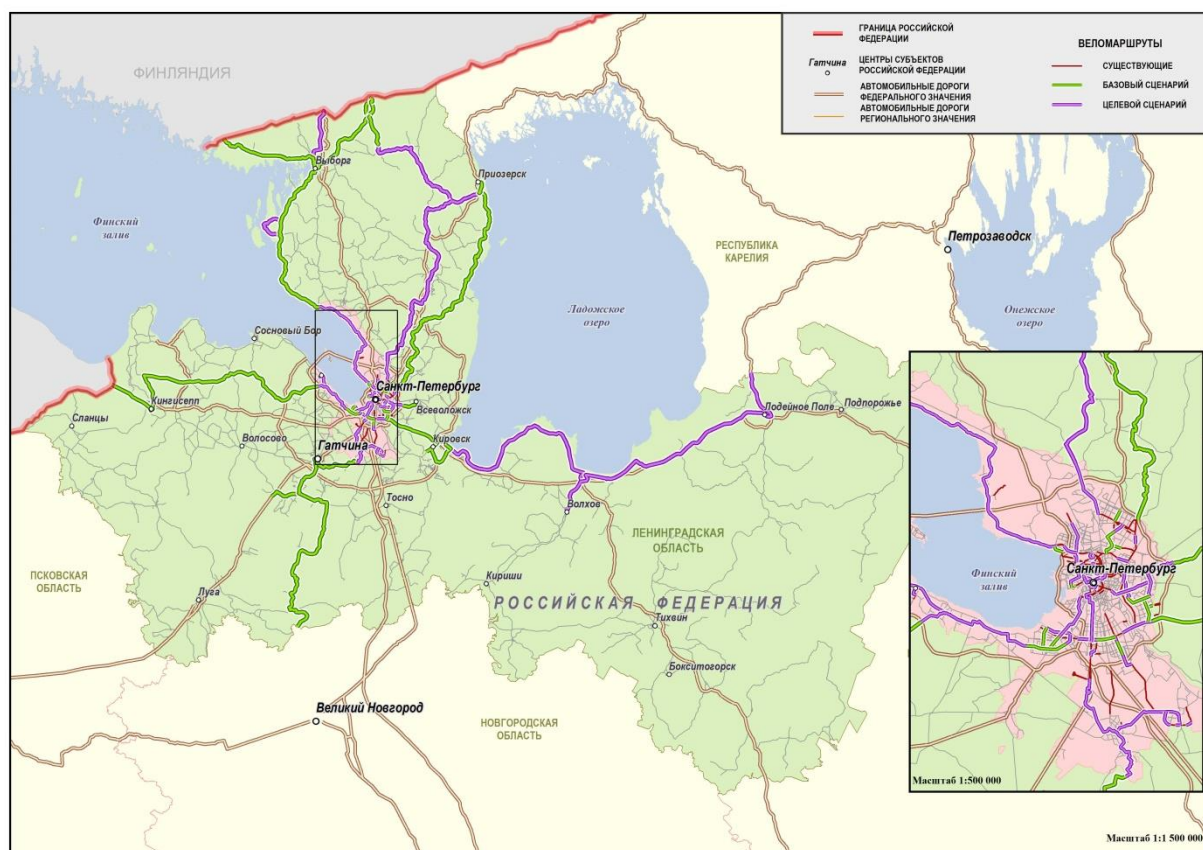


Рисунок 5.11.1 – Схема развития веломаршрутов на территории Санкт-Петербурга до 2030 г.

В целевом сценарии планируется увеличение протяженности сети велосипедных маршрутов за период 2021-2030 гг.:

- в Санкт-Петербурге – со 126,5 км до 1752,1 км;
- в Ленинградской области – с 81,9 км до 1336 км.

В базовом сценарии планируется увеличение протяженности сети велосипедных маршрутов за период 2021-2030 гг.:

- в Санкт-Петербурге - со 126,5 км до 328 км;
- в Ленинградской области – с 81,9 км до 818,8 км.

Мероприятия, предусматривающие оборудование веломаршрутов площадками для отдыха велосипедистов и информационными стендами, а также размещение вблизи веломаршрутов объектов велосервиса, ориентированы, в первую очередь, на внегородские протяженные велосипедные маршруты в Ленинградской области.

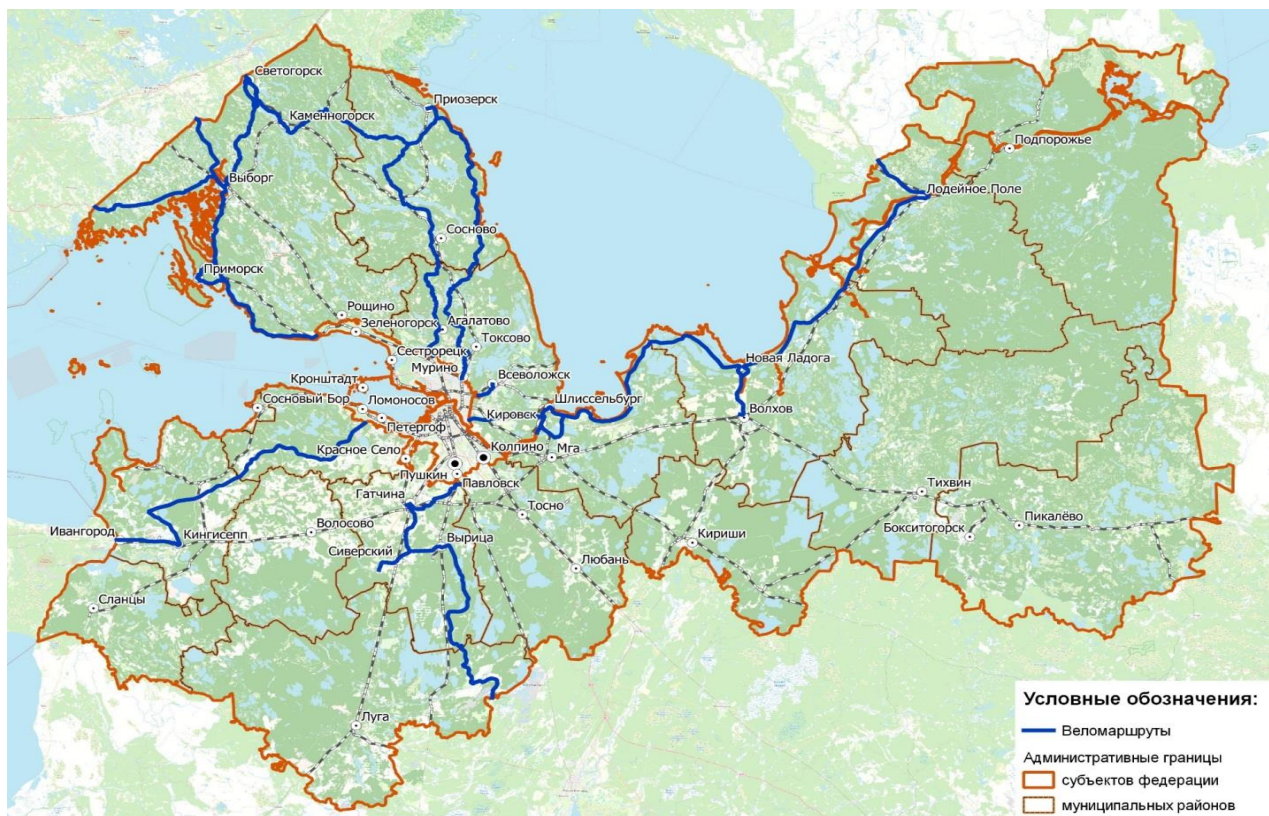


Рисунок 5.11.2 – Схема развития веломаршрутов на территории Ленинградской области до 2030 г. (целевой сценарий)

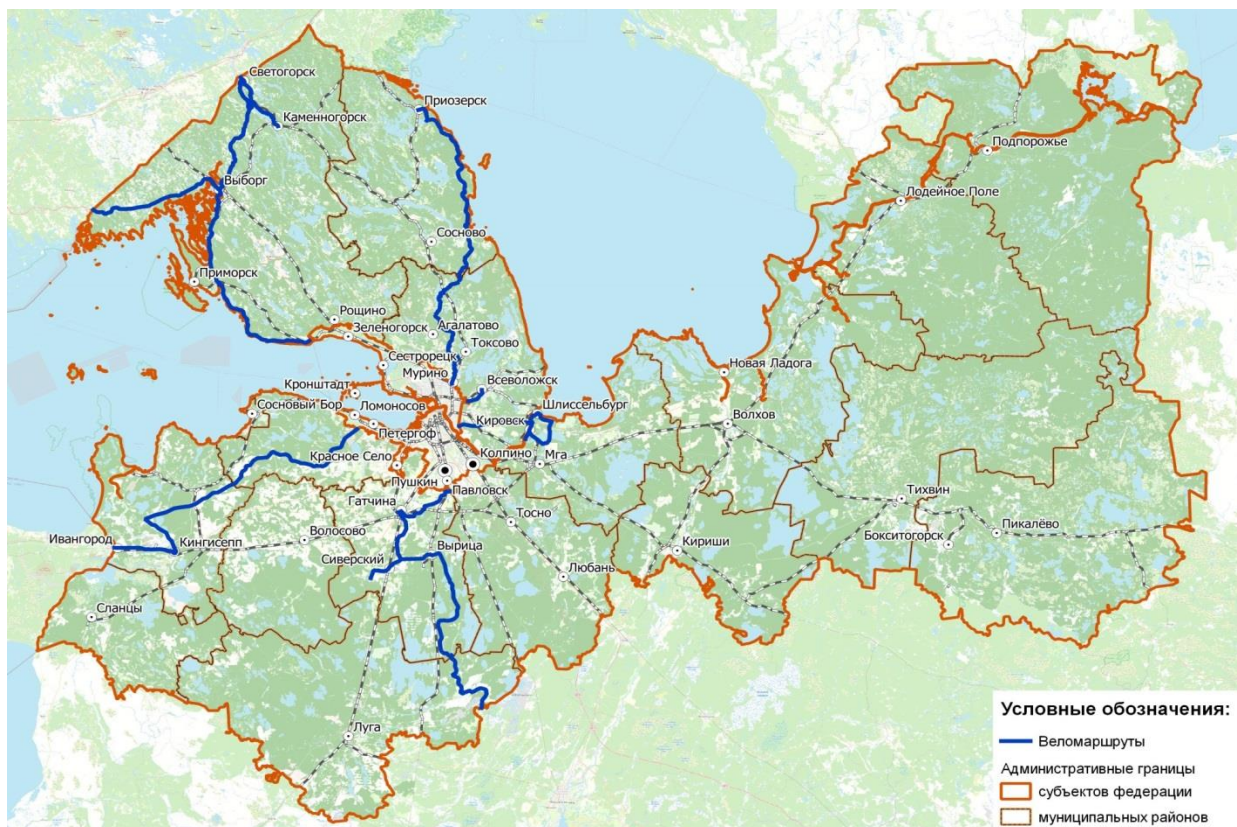


Рисунок 5.11.3 – Схема развития веломаршрутов на территории Ленинградской области до 2030 г. (базовый сценарий)

Мероприятия по размещению велопарковок предусматривают:

- выделение мест для парковки велосипедов на автомобильных перехватывающих и городских автостоянках;
- размещение мест для временной парковки велосипедов на обособленных стоянках (у вестибюлей станций метрополитена, железнодорожных вокзалов и станций, торговых комплексов, бизнес-центров и иных объектов массового тяготения населения).

В Санкт-Петербурге и Ленинградской области планируется создание цифровых порталов о веломаршрутах, позволяющих получить необходимую информацию о трассах прохождения веломаршрутов, их обустройстве, наличии достопримечательностей и т.д.

5.12. Развитие мультимодальных перевозок грузов и пассажиров

Мероприятия по развитию мультимодальных перевозок грузов реализуются в рамках решения задач «Опережающее развитие транспортной инфраструктуры для улучшения связанности территорий, повышения скорости сообщения и создания комфортной среды проживания в Санкт-Петербурге и Ленинградской области» и «Повышение роли транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на мировом рынке транспортных услуг за счет развития инфраструктуры международных транспортных коридоров, реализации транзитного потенциала и роста конкурентоспособности российских транспортно-логистических компаний».

К основным направлениям развития мультимодальных перевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области относятся:

- взаимоувязанное планирование развития инфраструктуры различных видов транспорта;
- повышение эффективности планирования совместной эксплуатационной работы различных видов транспорта;
- развитие сети мультимодальных маршрутов;
- улучшение транспортной доступности до аэропорта «Пулково», железнодорожных и автобусных вокзалов, пассажирских терминалов морского и речного транспорта;
- строительство транспортно-пересадочных узлов в местах массовой пересадки граждан с городского, пригородного и междугороднего транспорта;
- создание дополнительных сервисов на мультимодальных маршрутах.

В Санкт-Петербурге и Ленинградской области:

- около 70 % от общего объема перевозок грузов в международном и межрегиональном сообщении выполняется с использованием нескольких видов транспорта (например, все перевозки грузов, следующие через морские и речные порты, выполняются с использованием нескольких видов транспорта);
- порядка 80 % от общего объема перевозок пассажиров «от двери до двери» в Санкт-Петербурге и около 30 % в Ленинградской области осуществляются с использованием нескольких видов транспорта.

Несмотря на значительный объем мультимодальных перевозок, выполняемых с использованием нескольких видов транспорта, в настоящее время:

- отсутствует законодательство, определяющее основные принципы регулирования мультимодальных перевозок в РФ;
- отсутствуют единые транспортные документы (в том числе в электронном виде) на перевозки грузов и пассажиров «от двери до двери», позволяющие осуществлять

мультимодальные перевозки на всем протяжении маршрута с использованием различных видов транспорта по единому документу;

- отсутствуют сквозные тарифные системы, позволяющие оптимизировать стоимость транспортных услуг при мультимодальных перевозках.

К основным отличиям мультимодальных перевозок относятся:

- наличие единого оператора мультимодальных перевозок, который берет на себя ответственность за координацию перевозок и заключает соответствующие договоры с другими перевозчиками;

- наличие единого перевозочного документа;

- обязательность страхования грузов и пассажиров на протяжении всего маршрута мультимодальной перевозки;

- применение согласованных (сквозных) тарифов на всем пути следования.

С учетом роста спроса на перевозки и конкуренции на рынке транспортных услуг доля комбинированных (смешанных) перевозок с использованием нескольких видов транспорта в перспективе будет увеличиваться для более полного использования преимуществ различных видов транспорта, повышения качества транспортного обслуживания и снижения финансовых и временных затрат на перевозки.

В связи с этим в Санкт-Петербурге и Ленинградской области необходимо обеспечить условия для развития мультимодальных перевозок. Для решения этих вопросов целесообразно использовать потенциал АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области», обладающего целым рядом компетенций для обеспечения взаимоувязанной работы различных видов транспорта на территории города и области.

В качестве пилотного проекта развития мультимодальных грузовых перевозок во взаимодействии и по согласованию с АНО «Дирекция международных транспортных коридоров» может быть разработана схема развития МТК на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области и подготовка предложений по созданию управляющей компании МТК на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области на базе АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области» с целью обеспечения скоординированного развития транспортно-логистической инфраструктуры и стимулирования роста международных перевозок.

К задачам АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области» в этой сфере могут быть отнесены следующие:

- разработка и реализация единого комплексного плана развития МТК на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

- координация деятельности по развитию и функционированию объектов транспортно-логистической инфраструктуры и пунктов пропуска в составе международных транспортных коридоров на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

- выполнение функций оператора «единого» проездного билета на протяжении всего маршрута мультимодальной перевозки пассажиров на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

- цифровизация сервисов, предоставляемых на МТК на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области (электронный документооборот, электронные пломбы, прослеживаемость движения грузов и транспортных средств в режиме реального времени, услуги «одного окна» и др.);

- согласование работы операторов по единым тарифам и сквозному расписанию для каждого МТК на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

- разработка предложений по совершенствованию законодательства, включая таможенные и иные процедуры, в целях повышения привлекательности международных транспортных коридоров на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

- информационное обеспечение пользователей МТК на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области (в том числе по вопросам проведения таможенных и иных процедур, по загруженности объектов транспортной инфраструктуры и пунктов пропуска, по плате за проезд на платных участках автодорог и др.);

- оказание пользователям услуг по получению в уполномоченных государственных органах разрешений, связанных с перевозкой грузов и пассажиров по транспортным коридорам и др;

В качестве пилотного проекта развития мультимодальных пассажирских перевозок может быть разработана схема доставки туристов из других регионов РФ в Санкт-Петербург и Ленинградскую область и в обратном направлении с использованием «единого» билета на различные виды транспорта, в том числе во время проведения массовых культурных и спортивных мероприятий.

Основные мероприятия по развитию мультимодальных перевозок грузов

Для развития мультимодальных перевозок грузов необходимо:

1) обеспечить принятие ряда нормативно-правовых актов, в том числе:

- доработать и принять федеральный закон «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках»;

- внести дополнения в Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации, в Воздушный Кодекс Российской Федерации, в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации, в Устав автомобильного транспорта Российской Федерации в виде главы «Смешанные перевозки грузов»;

- разработать и утвердить формы единой транспортной накладной (сквозная накладная, сквозной коносамент), в том числе в электронном виде;

- разработать и утвердить единые правила формирования и применения тарифов на перевозки грузов при осуществлении прямых смешанных (комбинированных) перевозок;

2) разработать электронный калькулятор стоимости прямых смешанных (комбинированных) перевозок с использованием различных видов транспорта;

3) обеспечить взаимоувязанное развитие грузовых терминалов в железнодорожных узлах, морских и речных портах, и транспортной инфраструктуры на подходах к ним (автомобильных и железных дорог, подходных каналов и т.д.);

4) повысить эффективность планирования совместной эксплуатационной работы различных видов транспорта в комплексных транспортных узлах (морских и речных портах, крупных железнодорожных станциях, транспортно-логистических центрах);

5) повысить эффективность управления процессами перевозки и перевалки грузов за счет внедрения современных информационных технологий для обеспечения согласованной работы различных видов транспорта;

6) обеспечить внедрение высокопроизводительного погрузочно-разгрузочного оборудования в морских и речных портах, на железнодорожных станциях и в крупных транспортных узлах;

7) обеспечить мониторинг движения транспортных средств и грузов на всех видах транспорта в реальном режиме времени и контроль соблюдения планируемых сроков доставки продукции.

Основные мероприятия по развитию мультимодальных перевозок пассажиров

Для развития мультимодальных перевозок пассажиров необходимо:

- 1) обеспечить принятие ряда нормативно-правовых актов, в том числе:
 - доработку и принятие федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках», который установит договорно-организационные основы прямых смешанных перевозок пассажиров;
 - утверждение положения о форме единого перевозочного документа – единого билета и багажной квитанции при осуществлении прямых смешанных перевозок, в том числе, в электронной форме;
 - разработку и внесение дополнений в Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации, в Воздушный Кодекс Российской Федерации, в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации, в Устав автомобильного транспорта Российской Федерации в виде главы «Смешанные перевозки пассажиров и багажа»;
 - разработку и утверждение Правил перевозок пассажиров и багажа в прямом смешанном сообщении;
 - разработку и утверждение «Правил формирования и применения тарифов на прямые смешанные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов при осуществлении прямых смешанных перевозок» и др.;
- 2) обеспечить улучшение транспортной доступности до аэропорта «Пулково», железнодорожных и автобусных вокзалов, пассажирских терминалов морского и речного транспорта как для жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области, так и для граждан других субъектов РФ и зарубежных стран, в том числе за счет:
 - организации экспресс сообщения, обеспечивающего прямую транспортную связь крупных населенных пунктов Ленинградской области с аэропортом и железнодорожными вокзалами, расположенными в Санкт-Петербурге;
 - организации движения автобусов-шаттлов между терминалами внешнего пассажирского транспорта, расположенными в Санкт-Петербурге;
- 3) обеспечить строительство транспортно-пересадочных узлов в местах массовой пересадки граждан с городского, пригородного и междугороднего транспорта;
- 4) обеспечить создание зон обслуживания мультимодальных перевозок («зеленых коридоров») в аэропорту и на железнодорожных вокзалах;
- 5) предусмотреть создание дополнительных сервисов на мультимодальных маршрутах, включая услуги:
 - по подбору мультимодальных маршрутов;
 - по бронированию и продаже единого билета;
 - по информационной поддержке перевозчиков и пассажиров;
 - по страхованию пассажиров и багажа;
 - по обслуживанию в бизнес-залах, предоставлению дополнительного или особого питания в транспортных средствах, подключения к мультимедийным развлекательным порталам;
 - по аренде автомобилей, заказу туров, бронированию отелей и т.д.;
- 6) обеспечить создание специализированного сайта и проведение рекламных мероприятий, направленных на популяризацию мультимодальных, в том числе прямых

смешанных (комбинированных) перевозок пассажиров в международном и межрегиональном сообщении.

Реализация перечисленных мероприятий обеспечит:

- повышение эффективности мультимодальных грузовых и пассажирских перевозок;
- повышение конкурентоспособности российских транспортных предприятий за счет оказания комплексных услуг по перевозке грузов и пассажиров;
- улучшение транспортной доступности терминалов внешних видов транспорта;
- уменьшение транспортных расходов за счет развития системы льготных тарифов на мультимодальные перевозки;
- снижение затрат времени на перевалку грузов в морских и речных портах, на железнодорожных станциях и в крупных транспортных узлах, а также на пересадку населения на вокзалах и в аэропортах;
- повышение качества пассажирских перевозок и услуг сервиса при покупке единых билетов, пересадках с одного вида транспорта на другой, в зонах ожидания на терминалах внешних видов транспорта;
- развитие мультимодальных туристических маршрутов.

6. Формирование инновационного кластера разработки нового поколения транспортных средств и технологий, эффективных методов строительства, содержания и ремонта объектов транспортной инфраструктуры на основе использования образовательного и научно-производственного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области

В настоящее время транспортная отрасль Санкт-Петербурга и Ленинградской области по уровню технологического развития и показателям инновационной деятельности отстает от наиболее развитых регионов стран Северной Европы. Во многом это связано со значительной долей устаревших транспортных средств, низким уровнем внедрения инноваций, недостаточными объемами инвестиций и высокой стоимостью кредитных ресурсов.

В Санкт-Петербурге в 2019 г. степень износа основных фондов транспортной отрасли составила 33,1 %, в Ленинградской области – 42,3 %, что существенно выше по сравнению с другими отраслями экономики региона.

Средний возраст наливных речных судов составляет 41 год, комбинированных речных судов – 40 лет, речного сухогрузного флота – 39 лет, сухогрузного флота класса «река-море» – порядка 32 лет. В сегменте грузового морского флота преобладает возраст судов 26-35 лет.

В возрастной структуре парка грузовых автомобилей, зарегистрированных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, более 60 % от общей численности парка автотранспортных средств имеет возраст 10 лет и выше. В Санкт-Петербурге на долю парка старше 10 лет приходится 34 % от общего количества автобусов, в Ленинградской области – 48 %.

Обновление парка транспортных средств сдерживается из-за нехватки собственных финансовых ресурсов у транспортных компаний и высоких ставок по привлекаемым кредитам.

Повышение требований к безопасности, надежности и энергоэффективности функционирования всех видов транспорта обуславливает необходимость замены амортизированного парка и организации производства нового поколения транспортных средств.

Для обеспечения потребностей транспортной отрасли Санкт-Петербурга и Ленинградской области необходимо создание флота нового поколения: крупнотоннажных судов, в том числе сухогрузов и танкеров, обеспечивающих экспорт углеводородов, зерновозов, судов смешанного «река-море» плавания, круизных и паромных судов для пассажирских перевозок, ледоколов, портовых и рейдовых двухкорпусных бункеровщиков, дноуглубительных судов и др. Введение с 1 января 2020 года требования к предельному содержанию серы в судовом топливе (не более 0,5 % вместо ранее установленных 3,5 %) предопределяет переход на использование низкосернистого топлива и СПГ в бассейне Балтийского моря. В связи с этим стоит задача проектирования и строительства судов, использующих сжиженный природный газ.

Для реализации преимуществ внутреннего водного транспорта важно обеспечить создание линейки перспективных речных судов, включая:

- речные грузовые суда с уменьшенным надводным габаритом;

- танкеры и суда-контейнеровозы смешанного «река-море» плавания;
- речные пассажирские суда повышенной комфортности для речных круизов, речные суда для перевозки пассажиров по рекам и каналам Санкт-Петербурга.

Для обеспечения безопасности судоходства необходимо обновление флота, обслуживающего внутренние водные пути: обстановочных теплоходов для установки навигационного оборудования судовых ходов; судов, предназначенных для сбора и переработки отходов, утилизации нефтесодержащих вод; судов для промерных и изыскательских работ; земснарядов и др.

В сегменте железнодорожного транспорта к приоритетным направлениям разработки нового поколения транспортных средств и технологий относятся: разработка подвижного состава для высокоскоростного движения, тягового подвижного состава средней и высокой грузоподъемности, инновационных вагонов (фитинг-платформ, крытых вагонов и хопперов, в первую очередь, для перевозки зерновых и минерально-химических грузов, полувагонов новых модификаций, «умных» вагонов, оснащенных интеллектуальными системами управления и др.) для повышения эффективности их эксплуатации.

К приоритетным задачам в автомобилестроении относится производство автотранспортных средств с принципиально новыми свойствами, в том числе в области автономного вождения и подключенного автотранспорта, интеллектуальных систем безопасности и управления, расширение линейки производства двигателей, использующих электроэнергию и альтернативные виды топлива, включая КПГ, СПГ и водородное топливо.

К приоритетным направлениям развития авиастроения относятся: создание широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета, регионального самолета с повышенными взлетно-посадочными характеристиками, тяжелого рампового транспортного самолета, электрического самолета, специализированных воздушных судов для санитарной авиации, пожаротушения и спасательных работ, линейки легких, средних и тяжелых вертолетов, беспилотных воздушных систем для транспортировки грузов.

Все транспортные средства нового поколения должны быть оснащены современными энергетическими и навигационными системами, отвечать самым высоким стандартам безопасности, экономической и экологической эффективности. Обновление парка транспортных средств будет способствовать росту объемов перевозок и улучшению их качества, повышению конкурентоспособности российских транспортных компаний, снижению транспортных издержек и негативного воздействия транспорта на состояние окружающей среды.

К числу высокотехнологичных товаров, помимо современных транспортных средств, относятся:

- инфраструктура «умной дороги» (датчики, метки, каналы связи);
- применение «больших данных» для управления транспортной системой;
- самообучающиеся нейросети анализа данных с видеокамер;
- высокоточные навигационные карты и системы высокоточного геопозиционирования и др.

Учитывая значительную потребность в обновлении парка и высокий спрос на современную технику и эффективные технологии, а также наличие мощного образовательного, научного и производственного потенциала, Санкт-Петербург и Ленинградская область могут обеспечить создание инновационного кластера разработки нового поколения транспортных средств и технологий и стать лидерами на рынке высокотехнологичных товаров и услуг для транспортной отрасли.

Инновационный кластер представляет собой системное объединение различных организаций региона (ВУЗов и научных организаций, промышленных предприятий и транспортно-логистических компаний, ИТ-компаний и стартапов, а также организаций, обеспечивающих проектирование, строительство и реконструкцию, ремонт и содержание объектов транспортной инфраструктуры), которое позволяет использовать преимущества внутрикластерного взаимодействия для более быстрого и эффективного распространения новых знаний, коммерциализации научных разработок и трансфера новых технологий в реальный сектор, подготовки и переподготовки профессиональных кадров, внедрения инноваций для повышения конкурентоспособности транспортной отрасли.

Основная цель создания инновационного кластера связана с развитием научно-технологического потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области для реализации приоритетных направлений развития науки, техники и технологий, а также внедрения результатов интеллектуальной деятельности в практику работы предприятий и организаций транспортной отрасли (рисунок 6.1).

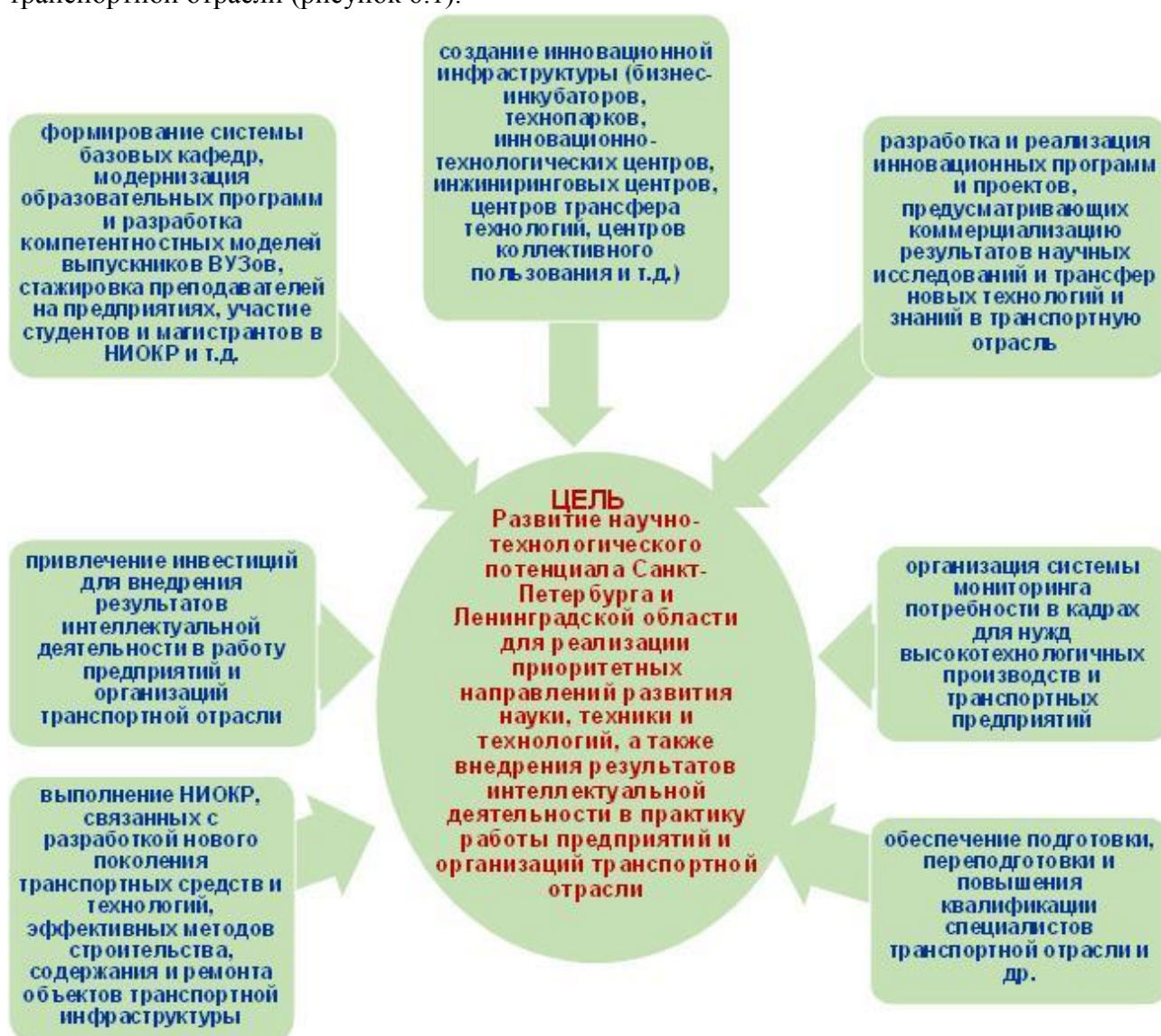


Рисунок 6.1 – Цели и задачи создания инновационного кластера разработки нового поколения транспортных средств и технологий, эффективных методов строительства, содержания и ремонта объектов транспортной инфраструктуры на основе использования образовательного и научно-производственного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Предлагаемый состав компаний, входящих в состав инновационного кластера, представлен на рисунке 6.2.



Рисунок 6.2 – Предлагаемый состав компаний, входящих в состав инновационного кластера разработки нового поколения транспортных средств и технологий, эффективных методов строительства, содержания и ремонта объектов транспортной инфраструктуры на основе использования образовательного и научно-производственного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области

К особенностям межотраслевого кластера относятся: многообразие компетенций и квалификаций, постоянный обмен идеями и профессиональными знаниями между специалистами разных направлений, взаимодействие предприятий и организаций, занимающихся разными видами деятельности для транспортной отрасли.

Инновационный кластер может быть образован на базе договоров о стратегическом партнерстве или на базе создания консорциума за счет объединения самостоятельных организаций и учреждений для решения следующих задач:

- выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, направленных на разработку нового поколения транспортных средств и технологий, эффективных методов строительства, содержания и ремонта объектов транспортной инфраструктуры;
- разработка и реализация инновационных программ и проектов, предусматривающих

коммерциализацию результатов научных исследований и трансфер новых технологий и знаний в транспортную отрасль;

- формирование системы базовых кафедр, модернизация образовательных программ и разработка компетентностных моделей выпускников ВУЗов, стажировка преподавателей на предприятиях, участие студентов и магистрантов в НИОКР и т.д.;

- создание инновационной инфраструктуры (бизнес-инкубаторов, технопарков, инновационно-технологических центров, инжиниринговых центров, центров трансфера технологий, центров коллективного пользования и т.д.);

- привлечение инвестиций для внедрения результатов интеллектуальной деятельности в работу предприятий и организаций транспортной отрасли;

- организация системы мониторинга потребности в кадрах для нужд высокотехнологичных производств и транспортных предприятий;

- обеспечение подготовки, переподготовки и повышения квалификации специалистов транспортной отрасли и др.

Санкт-Петербург обладает значительным научно-образовательным потенциалом в сфере подготовки специалистов для транспортного комплекса.

В Санкт-Петербурге подготовку специалистов для транспортного комплекса осуществляют следующие вузы:

- Петербургский государственный университет путей сообщения императора Александра I;

- Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова;

- Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации;

- Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет;

- Санкт-Петербургский государственный морской технический университет;

- Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения;

- Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого;

- Военная академия материально-технического обеспечения имени генерала армии А.В. Хрулева;

- Балтийский государственный технический университет «ВОЕНМЕХ» имени Д. Ф. Устинова;

- Санкт-Петербургский горный университет;

- Санкт-Петербургский государственный экономический университет;

- Санкт-Петербургский государственный аграрный университет;

- Санкт-Петербургский государственный лесотехнический университет имени С.М. Кирова и др.

Вузы Санкт-Петербурга готовят специалистов в области кораблестроения, производства океанотехники, производства подвижного состава для железных дорог, судовождения, строительства железных и автомобильных дорог, эксплуатации различных видов транспорта, технологии транспортных процессов и т.д.

Процесс подготовки кадров для транспортной отрасли является основой кадрового и инновационного развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Для создания в Санкт-Петербурге и Ленинградской области инновационного кластера разработки нового поколения транспортных средств и технологий необходимо обеспечить, чтобы в ВУЗах, осуществляющих подготовку специалистов для транспортного комплекса, предусматривалось использование следующих

методов и технологий обучения:

- внедрение гибких образовательных программ и дистанционных образовательных технологий, основанных на фортсайтах развития транспортной отрасли;
- разработка образовательных программ под «профессии будущего»;
- использование интерактивных методов обучения, виртуальных тренажеров, инструментов виртуальной и дополненной реальности;
- активное формирование универсальных компетенций (системное мышление, использование многокритериального отбора для выбора решений, командная работа, навыки самообучения, компетенции цифровой экономики);
- внедрение в обучение программ использования искусственного интеллекта, распределённых вычислений и big data;
- развитие сетевых форматов обучения с использованием потенциала нескольких образовательных организаций;
- развитие сотрудничества с будущими работодателями выпускников транспортных вузов;
- использование современных систем оценки и формирование банка лучших учебных практик.

Для повышения уровня практической подготовки специалистов для транспортной отрасли необходимо обеспечить обновление тренажёрной базы, модернизацию учебных лабораторий, установку киберфизических симуляторов с использованием технологий дополненной реальности.

Основной задачей научных организаций транспортной отрасли является проведение научных исследований по широкому кругу транспортных проблем и поиска «точек роста» для транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, включая следующие направления исследований:

- разработка технологий «электронных накладных» и мониторинга движения грузов;
- разработка моделей прогнозирования грузовых, пассажирских и транспортных потоков;
- разработка технологий автоматизированного мониторинга технико-эксплуатационного состояния объектов транспортной инфраструктуры;
- разработка программ и технологий обеспечения цифрового равенства пользователей транспортной системы;
- разработка информационно-навигационных систем, систем мониторинга работы транспорта, телематических транспортных систем;
- разработка систем сбора, обработки и анализа данных, искусственного интеллекта и кибер-безопасности;
- разработка беспилотных транспортных средств;
- разработка систем экспресс-доставки с применением беспилотных воздушных судов;
- разработка систем компьютерного моделирования безэкипажного судовождения;
- разработка систем для роботизации работы морских и речных портов;
- разработка современных систем управления логистикой;
- разработка систем экологического мониторинга и др.

Для формирования инновационного кластера разработки нового поколения транспортных средств и технологий, эффективных методов строительства, содержания и ремонта объектов транспортной инфраструктуры в Санкт-Петербурге и Ленинградской области предусматривается реализация следующих мероприятий:

- создание Координационного совета по развитию инновационного кластера и

организационное сопровождение его работы;

- разработка и реализация комплексной Программы развития инновационного кластера на период до 2030 года;

- создание оператора кластера – фонда «Санкт-Петербургский кластер инновационных транспортных технологий», учредителем которого может выступить Правительство Санкт-Петербурга, и Наблюдательного совета, в который войдут представители ИОГВ, руководители промышленных предприятий, транспортных компаний, ведущих научных учреждений и т.д.;

- создание ИТ-платформы кластера, которая объединит всех участников кластера и предоставит возможности для их взаимодействия, выстраивания кооперационных цепочек для реализации проектов, обеспечит доступ к мерам государственной поддержки, создаст инструменты для продвижения инновационной продукции и услуг;

- создание научно-исследовательских и внедренческих центров на базе Санкт-Петербургских университетов, осуществляющих подготовку специалистов для транспортной отрасли;

- разработка и реализация государственных мер стимулирования развития инновационного кластера;

- проведение конкурса и присуждение премии Правительства Санкт-Петербурга и Правительства Ленинградской области за лучший инновационный проект, реализуемый в рамках кластера;

- подготовка заявок в Минэкономразвития России на выделение субсидии из федерального бюджета на создание организаций, образующих инфраструктуру поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства в целях кластерного развития;

- реализация мер по информационной и имиджевой поддержке развития инновационного кластера в Российской Федерации и за рубежом;

- проведение мониторинга потребностей в подготовке и повышении квалификации кадров для всех видов транспорта, разработка учебно-методических модулей образовательных программ с учетом передового российского и зарубежного опыта, создание центров оценки компетенции выпускников с участием работодателей и др.

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. Выход на серийный выпуск техники нового поколения с учетом внедрения современных технологий, цифровизации и автоматизации производства, создания системы сервисного обслуживания и перехода к контрактам жизненного цикла обеспечит повышение конкурентоспособности предприятий Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

7. 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 2024 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 2025 по 2030 гг.

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 сценарных 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.

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 ОАО «РЖД» и ее дочерних компаний, а также внебюджетных источников. При этом значительная часть мероприятий предполагает поиск дополнительных источников финансирования (включая средства бюджетов всех уровней за пределами горизонта среднесрочного планирования, предусмотренного актуальными редакциями государственных программ

Общий объем финансирования мероприятий Стратегии за период 2021-2030 гг. составит:

1) **по базовому сценарию**⁸ (при наличии источников финансирования в полном объеме) – 2 892 836,4⁹ млн рублей (в том числе за счет федерального бюджета – 306 852,6 млн рублей, бюджета Санкт-Петербурга – 226 905,9 млн рублей, бюджета Ленинградской области – 38 742,4 млн рублей, средств ОАО «РЖД» – 65 397,5 млн рублей, внебюджетных источников финансирования – 477 361,3 млн рублей). Дополнительная потребность в финансировании мероприятий Стратегии по базовому сценарию составляет 1 777 000,0 млн рублей. Затраты структурированы следующим образом:

– затраты на развитие сети автомобильных дорог общего пользования и дорожного хозяйства прогнозируются на уровне 840 314,9 млн рублей, в том числе 284 994,6 млн рублей за счет средств федерального бюджета, 100 857,0 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 5 941,8 млн рублей – за счет средств бюджета Ленинградской области, 74 457,0 млн рублей – за счет внебюджетных источников, 374 064,5 млн рублей – дополнительная потребность;

– затраты на развитие железнодорожного транспорта прогнозируются на уровне 655 796,7⁹ млн рублей, в том числе 2 500,0 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 65 397,5 млн рублей – за счет средств ОАО «РЖД», 1 943,1 млн рублей – за счет внебюджетных источников, 585 379,4 млн рублей – дополнительная потребность ;

– затраты на развитие морского транспорта прогнозируются на уровне 177 512,8 млн рублей за счет внебюджетных источников;

– затраты на развитие внутреннего водного транспорта прогнозируются на уровне 5 303,9 млн рублей, в том числе 3 579,7 млн рублей за счет средств федерального бюджета, 176,2 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 1 548,0 млн рублей – за счет внебюджетных источников;

– затраты на развитие воздушного транспорта прогнозируются на уровне 68 813,1 млн рублей, в том числе 110,0 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 68 703,1 млн рублей – за счет внебюджетных источников;

– затраты на развитие общественного транспорта, включая метрополитен, и транспортно-пересадочных узлов прогнозируются на уровне 1 105 557,5 млн рублей, в том числе 17 085,6 млн рублей за счет средств федерального бюджета, 115 481,0 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 26 876,8 млн рублей – за счет средств бюджета Ленинградской области, 147 167,3 млн рублей – за счет внебюджетных источников, 798 946,7 млн рублей – дополнительная потребность;

– затраты на развитие парковочного пространства прогнозируются на уровне 716,9 млн рублей, в том числе 381,0 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 335,8 млн рублей – дополнительная потребность;

– затраты на организацию дорожного движения, включая вопросы функционирования интеллектуальных транспортных систем, прогнозируются на уровне 6 778,9 млн рублей, в том числе 457,4 млн рублей за счет средств федерального бюджета, 2 122,3 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 4 199,3 млн рублей – дополнительная потребность;

– затраты на развитие велодвижения прогнозируются на уровне 3 166,2 млн рублей, 455,0 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 742,2 млн рублей – за счет

⁸ При условии обеспечения финансирования в рамках Федерального закона «О федеральном бюджете на 2022 год и на плановый период 2023 и 2024 годов и при наличии прочих источников финансирования в полном объеме

⁹ Общая стоимость реализации указана с учётом ранее понесенных расходов на объекты незавершенного строительства по блоку «Железнодорожный транспорт» в размере 1 030, 9 млн рублей

средств бюджета Ленинградской области, 1 969,1 млн рублей – дополнительная потребность;

– затраты на безопасность дорожного движения прогнозируются на уровне 7 776,5 млн рублей, в том числе 1 049,3 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 4 734,0 млн рублей – за счет средств бюджета Ленинградской области, 1 993,2 млн рублей – дополнительная потребность;

– затраты на повышение экологичности транспорта прогнозируются на уровне 21 098,9 млн рублей, в том числе 735,3 млн рублей за счет средств федерального бюджета, 3 774,1 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 447,6 млн рублей – за счет средств бюджета Ленинградской области, 6 029,9 млн рублей – за счет внебюджетных источников, 10 112,0 млн рублей – дополнительная потребность.

2) **по целевому сценарию**¹⁰ (при наличии источников финансирования в полном объеме) – 3 689 573,5¹¹ млн рублей (в том числе за счет федерального бюджета – 309 176,4 млн рублей, бюджета Санкт-Петербурга – 228 231,9 млн рублей, бюджета Ленинградской области – 39 233,2 млн рублей, средств ОАО «РЖД» – 65 397,5 млн рублей, внебюджетных источников финансирования – 554 911,3 млн рублей). Дополнительная потребность в финансировании мероприятий Стратегии по целевому сценарию составляет 2 492 046,6 млн рублей. Затраты структурированы следующим образом:

– затраты на развитие сети автомобильных дорог общего пользования и дорожного хозяйства прогнозируются на уровне 1 111 704,5 млн рублей, в том числе 284 994,6 млн рублей за счет средств федерального бюджета, 100 857,0 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 5 941,8 млн рублей – за счет средств бюджета Ленинградской области, 74 457,0 млн рублей – за счет внебюджетных источников, 645 454,0 млн рублей – дополнительная потребность;

– затраты на развитие железнодорожного транспорта прогнозируются на уровне 656 296,7¹¹ млн рублей, в том числе 2 500,0 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 65 397,5 млн рублей – за счет средств ОАО «РЖД», 1 943,1 млн рублей – за счет внебюджетных источников, 585 879,4 млн рублей – дополнительная потребность;

– затраты на развитие морского транспорта прогнозируются на уровне 359 798,8 млн рублей, в том числе 2 323,0 млн рублей за счет средств федерального бюджета, 218 388,8 млн рублей – за счет внебюджетных источников, 139 087,0 млн рублей – дополнительная потребность;

– затраты на развитие внутреннего водного транспорта прогнозируются на уровне 5 303,9 млн рублей, в том числе 3 579,7 млн рублей за счет средств федерального бюджета, 176,2 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 1 548,0 млн рублей – за счет внебюджетных источников;

– затраты на развитие воздушного транспорта прогнозируются на уровне 68 813,1 млн рублей, в том числе 110,0 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 68 703,1 млн рублей – за счет внебюджетных источников;

– затраты на развитие общественного транспорта, включая метрополитен, и транспортно-пересадочных узлов прогнозируются на уровне 1 442 996,5 млн рублей, в том числе 17 085,6 млн рублей за счет средств федерального бюджета,

¹⁰ При условии обеспечения финансирования в рамках Федерального закона «О федеральном бюджете на 2022 год и на плановый период 2023 и 2024 годов и при наличии прочих источников финансирования в полном объеме

¹¹ Общая стоимость реализации указана с учётом ранее понесенных расходов на объекты незавершенного строительства по блоку «Железнодорожный транспорт» в размере 1 030,9 млн рублей

115 481,0 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 26 876,8 млн рублей – за счет средств бюджета Ленинградской области, 183 841,3 млн рублей – за счет внебюджетных источников, 1 099 711,7 млн рублей – дополнительная потребность;

– затраты на развитие парковочного пространства прогнозируются на уровне 3 542,2 млн рублей, в том числе 1 565,3 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 1 976,9 млн рублей – дополнительная потребность;

– затраты на организацию дорожного движения, включая вопросы функционирования интеллектуальных транспортных систем, прогнозируются на уровне 7 205,4 млн рублей, в том числе 458,2 млн рублей за счет средств федерального бюджета, 2 122,3 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 4 625,0 млн рублей – дополнительная потребность;

– затраты на развитие велодвижения прогнозируются на уровне 4 989,1 млн рублей, в том числе 585,3 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 1 223,8 млн рублей – за счет средств бюджета Ленинградской области, 3 180,0 млн рублей – дополнительная потребность;

– затраты на безопасность дорожного движения прогнозируются на уровне 7 824,3 млн рублей, в том числе 1 060,7 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 4 743,2 млн рублей – за счет средств бюджета Ленинградской области, 2 020,5 млн рублей – дополнительная потребность;

– затраты на повышение экологичности транспорта прогнозируются на уровне 21 098,9 млн рублей, в том числе 735,3 млн рублей за счет средств федерального бюджета, 3 774,1 млн рублей – за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, 447,6 млн рублей – за счет средств бюджета Ленинградской области, 6 029,9 млн рублей – за счет внебюджетных источников, 10 112,0 млн рублей – дополнительная потребность.

Структура расходов по сценарным вариантам, источникам финансирования и периодам реализации Стратегии представлена в таблицах 7.1-7.2.

Таблица 7.1 – Оценка объемов необходимого ресурсного обеспечения реализации мероприятий Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года (капитальные вложения), млн рублей (базовый сценарий)

Источник финансирования	2021 - 2030 годы	В том числе:	
		2021 - 2024 годы	2025 - 2030 годы
Затраты в целом по Стратегии			
Всего	2 892 836,4	1 202 517,0	1 689 288,5
Бюджет РФ	306 852,6	172 648,5	134 204,0
Консолидированный бюджет СПб	226 905,9	145 140,9	81 765,0
Консолидированный бюджет ЛО	38 742,4	31 704,4	7 038,0
Внебюджетные источники	477 361,3	404 611,3	72 750,0
Средства ОАО "РЖД"*	65 397,5	64 943,3	-
Дополнительная потребность	1 777 000,0	383 468,5	1 393 531,5
Развитие сети автомобильных дорог общего пользования и дорожного хозяйства			
Всего	840 314,9	324 370,1	515 944,8
Бюджет РФ	284 994,6	150 790,6	134 204,0
Консолидированный бюджет СПб	100 857,0	73 118,7	27 738,4
Консолидированный бюджет ЛО	5 941,8	5 941,8	-
Внебюджетные источники	74 457,0	38 957,0	35 500,0
Средства ОАО "РЖД"	-	-	-
Дополнительная потребность	374 064,5	55 562,1	318 502,4
Развитие железнодорожного транспорта			
- стоимостные параметры мероприятий могут быть скорректированы по результатам разработки и утверждения проектной документации по итогам прохождения государственной экспертизы			
- общая стоимость реализации объектов железнодорожного транспорта указана с учётом ранее понесенных расходов на объекты незавершенного строительства			

Источник финансирования	2021 - 2030 годы	В том числе:	
		2021 - 2024 годы	2025 - 2030 годы
Всего	655 796,7	282 053,0	372 712,8
Бюджет РФ	-	-	-
Консолидированный бюджет СПб	2 500,0	2 500,0	-
Консолидированный бюджет ЛО	-	-	-
Внебюджетные источники	1 943,1	1 943,1	-
Средства ОАО "РЖД"*	65 397,5	64 943,3	-
Дополнительная потребность	585 379,4	212 666,6	372 712,8
Развитие морского транспорта			
Всего	177 512,8	177 512,8	-
Бюджет РФ	-	-	-
Консолидированный бюджет СПб	-	-	-
Консолидированный бюджет ЛО	-	-	-
Внебюджетные источники	177 512,8	177 512,8	-
Средства ОАО "РЖД"	-	-	-
Дополнительная потребность	-	-	-
Развитие внутреннего водного транспорта			
Всего	5 303,9	5 303,9	-
Бюджет РФ	3 579,7	3 579,7	-
Консолидированный бюджет СПб	176,2	176,2	-
Консолидированный бюджет ЛО	-	-	-
Внебюджетные источники	1 548,0	1 548,0	-
Средства ОАО "РЖД"	-	-	-
Дополнительная потребность	-	-	-
Развитие воздушного транспорта			
Всего	68 813,1	68 813,1	-
Бюджет РФ	-	-	-
Консолидированный бюджет СПб	110,0	110,0	-
Консолидированный бюджет ЛО	-	-	-
Внебюджетные источники	68 703,1	68 703,1	-
Средства ОАО "РЖД"	-	-	-
Дополнительная потребность	-	-	-
Развитие общественного транспорта, включая метрополитен, и транспортно-пересадочных узлов			
Всего	1 105 557,5	323 535,9	782 021,5
Бюджет РФ	17 085,6	17 085,6	-
Консолидированный бюджет СПб	115 481,0	61 454,4	54 026,6
Консолидированный бюджет ЛО	26 876,8	19 838,8	7 038,0
Внебюджетные источники	147 167,3	109 917,4	37 250,0
Средства ОАО "РЖД"	-	-	-
Дополнительная потребность	798 946,7	115 239,8	683 707,0
Развитие парковочного пространства			
Всего	716,9	381,0	335,8
Бюджет РФ	-	-	-
Консолидированный бюджет СПб	381,0	381,0	-
Консолидированный бюджет ЛО	-	-	-
Внебюджетные источники	-	-	-
Средства ОАО "РЖД"	-	-	-
Дополнительная потребность	335,8	-	335,8
Организация дорожного движения, включая вопросы функционирования интеллектуальных транспортных систем			
Всего	6 778,9	2 579,6	4 199,3
Бюджет РФ	457,4	457,4	-
Консолидированный бюджет СПб	2 122,3	2 122,3	-
Консолидированный бюджет ЛО	-	-	-
Внебюджетные источники	-	-	-
Средства ОАО "РЖД"	-	-	-
Дополнительная потребность	4 199,3	-	4 199,3
Развитие велодвижения			
Всего	3 166,2	1 197,2	1 969,1

Источник финансирования	2021 - 2030 годы	В том числе:	
		2021 - 2024 годы	2025 - 2030 годы
Бюджет РФ	-	-	-
Консолидированный бюджет СПб	455,0	455,0	-
Консолидированный бюджет ЛО	742,2	742,2	-
Внебюджетные источники	-	-	-
Средства ОАО "РЖД"	-	-	-
Дополнительная потребность	1 969,1	-	1 969,1
Безопасность дорожного движения			
Всего	7 776,5	5 783,3	1 993,2
Бюджет РФ	-	-	-
Консолидированный бюджет СПб	1 049,3	1 049,3	-
Консолидированный бюджет ЛО	4 734,0	4 734,0	-
Внебюджетные источники	-	-	-
Средства ОАО "РЖД"	-	-	-
Дополнительная потребность	1 993,2	-	1 993,2
Повышение экологичности транспорта			
Всего	21 098,9	10 986,9	10 112,0
Бюджет РФ	735,3	735,3	-
Консолидированный бюджет СПб	3 774,1	3 774,1	-
Консолидированный бюджет ЛО	447,6	447,6	-
Внебюджетные источники	6 029,9	6 029,9	-
Средства ОАО "РЖД"	-	-	-
Дополнительная потребность	10 112,0	-	10 112,0

* - при наличии источников финансирования в полном объёме

Таблица 7.2 – Оценка объемов необходимого ресурсного обеспечения реализации мероприятий Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года (капитальные вложения), млн рублей (целевой сценарий)

Источник финансирования	2021 - 2030 годы	В том числе:	
		2021 - 2024 годы	2025 - 2030 годы
Затраты в целом по Стратегии			
Всего:	3 689 573,5	1 348 284,2	2 340 258,5
Бюджет РФ	309 176,4	174 972,3	134 204,0
Консолидированный бюджет СПб	228 231,9	146 466,9	81 765,0
Консолидированный бюджет ЛО	39 233,2	32 195,2	7 038,0
Внебюджетные источники	554 911,3	446 087,3	108 824,0
Средства ОАО "РЖД"*	65 397,5	64 943,3	-
Дополнительная потребность	2 492 046,6	483 619,1	2 008 427,5
Развитие сети автомобильных дорог общего пользования и дорожного хозяйства			
Всего:	1 111 704,5	324 370,1	787 334,3
Бюджет РФ	284 994,6	150 790,6	134 204,0
Консолидированный бюджет СПб	100 857,0	73 118,7	27 738,4
Консолидированный бюджет ЛО	5 941,8	5 941,8	-
Внебюджетные источники	74 457,0	38 957,0	35 500,0
Средства ОАО "РЖД"	-	-	-
Дополнительная потребность	645 454,0	55 562,1	589 891,9
Развитие железнодорожного транспорта			
- стоимостные параметры мероприятий могут быть скорректированы по результатам разработки и утверждения проектной документации по итогам прохождения государственной экспертизы			
- общая стоимость реализации объектов железнодорожного транспорта указана с учётом ранее понесенных расходов на объекты незавершенного строительства			
Всего:	656 296,7	282 053,0	373 212,8
Бюджет РФ	-	-	-
Консолидированный бюджет СПб	2 500,0	2 500,0	-
Консолидированный бюджет ЛО	-	-	-
Внебюджетные источники	1 943,1	1 943,1	-
Средства ОАО "РЖД"*	65 397,5	64 943,3	-
Дополнительная потребность	585 879,4	212 666,6	373 212,8

Источник финансирования	2021 - 2030 годы	В том числе:	
		2021 - 2024 годы	2025 - 2030 годы
Развитие морского транспорта			
Всего:	359 798,8	320 711,8	39 087,0
Бюджет РФ	2 323,0	2 323,0	-
Консолидированный бюджет СПб	-	-	-
Консолидированный бюджет ЛО	-	-	-
Внебюджетные источники	218 388,8	218 388,8	-
Средства ОАО "РЖД"	-	-	-
Дополнительная потребность	139 087,0	100 000,0	39 087,0
Развитие внутреннего водного транспорта			
Всего:	5 303,9	5 303,9	-
Бюджет РФ	3 579,7	3 579,7	-
Консолидированный бюджет СПб	176,2	176,2	-
Консолидированный бюджет ЛО	-	-	-
Внебюджетные источники	1 548,0	1 548,0	-
Средства ОАО "РЖД"	-	-	-
Дополнительная потребность	-	-	-
Развитие воздушного транспорта			
Всего:	68 813,1	68 813,1	-
Бюджет РФ	-	-	-
Консолидированный бюджет СПб	110,0	110,0	-
Консолидированный бюджет ЛО	-	-	-
Внебюджетные источники	68 703,1	68 703,1	-
Средства ОАО "РЖД"	-	-	-
Дополнительная потребность	-	-	-
Развитие общественного транспорта, включая метрополитен, и транспортно-пересадочных узлов			
Всего:	1 442 996,5	324 137,9	1 118 858,5
Бюджет РФ	17 085,6	17 085,6	-
Консолидированный бюджет СПб	115 481,0	61 454,4	54 026,6
Консолидированный бюджет ЛО	26 876,8	19 838,8	7 038,0
Внебюджетные источники	183 841,3	110 517,4	73 324,0
Средства ОАО "РЖД"	-	-	-
Дополнительная потребность	1 099 711,7	115 241,8	984 470,0
Развитие парковочного пространства			
Всего:	3 542,2	1 565,3	1 976,9
Бюджет РФ	-	-	-
Консолидированный бюджет СПб	1 565,3	1 565,3	-
Консолидированный бюджет ЛО	-	-	-
Внебюджетные источники	-	-	-
Средства ОАО "РЖД"	-	-	-
Дополнительная потребность	1 976,9	-	1 976,9
Организация дорожного движения, включая вопросы функционирования интеллектуальных транспортных систем			
Всего:	7 205,4	2 729,0	4 476,4
Бюджет РФ	458,2	458,2	-
Консолидированный бюджет СПб	2 122,3	2 122,3	-
Консолидированный бюджет ЛО	-	-	-
Внебюджетные источники	-	-	-
Средства ОАО "РЖД"	-	-	-
Дополнительная потребность	4 625,0	148,6	4 476,4
Развитие велодвижения			
Всего:	4 989,1	1 809,1	3 180,0
Бюджет РФ	-	-	-
Консолидированный бюджет СПб	585,3	585,3	-
Консолидированный бюджет ЛО	1 223,8	1 223,8	-
Внебюджетные источники	-	-	-
Средства ОАО "РЖД"	-	-	-
Дополнительная потребность	3 180,0	-	3 180,0
Безопасность дорожного движения			

Источник финансирования	2021 - 2030 годы	В том числе:	
		2021 - 2024 годы	2025 - 2030 годы
Всего:	7 824,3	5 803,8	2 020,5
Бюджет РФ	-	-	-
Консолидированный бюджет СПб	1 060,7	1 060,7	-
Консолидированный бюджет ЛО	4 743,2	4 743,2	-
Внебюджетные источники	-	-	-
Средства ОАО "РЖД"	-	-	-
Дополнительная потребность	2 020,5	-	2 020,5
Повышение экологичности транспорта			
Всего:	21 098,9	10 986,9	10 112,0
Бюджет РФ	735,3	735,3	-
Консолидированный бюджет СПб	3 774,1	3 774,1	-
Консолидированный бюджет ЛО	447,6	447,6	-
Внебюджетные источники	6 029,9	6 029,9	-
Средства ОАО "РЖД"	-	-	-
Дополнительная потребность	10 112,0	-	10 112,0

* - при наличии источников финансирования в полном объёме

8. 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 и качества транспортных услуг, рост конкурентоспособности и эффективности функционирования транспортного комплекса, повышение его роли на мировом рынке транспортных услуг.

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.

Стратегия предусматривает использование следующих основных механизмов, обеспечивающих ее реализацию:

- развитие механизма «пользователь платит» в обеспечении содержания транспортной инфраструктуры и регулировании ее использования перевозчиками и населением, в том числе для стимулирования использования транспорта общего пользования и сокращения пользования личным автотранспортом в Санкт-Петербурге;

- развитие механизма «загрязнитель платит» как механизма мотивации транспортных организаций и населения к снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека;

- применение механизма «доступно для всех», предусматривающего организацию и предоставление транспортных услуг на равных (недискриминационных) условиях всем категориям населения, включая маломобильные группы;

- реализация механизмов экономически-обоснованного и конкурентного тарифного регулирования в сфере транспорта;

- мотивирование транспортных предприятий к обновлению парков транспортных средств, в том числе с использованием механизма лизинга и мер государственной поддержки;

- увеличение объемов мультимодальных грузовых и пассажирских перевозок;

- обеспечение цифровой трансформации транспортной отрасли и развития информационной среды взаимодействия различных видов транспорта;

- внедрение интеллектуальных транспортных систем, развитие систем сбора и обработки больших массивов данных (Big Data), включая экологический мониторинг на транспорте, применение BIM-технологий управления жизненным циклом объектов транспортной инфраструктуры, внедрение элементов и технологий искусственного интеллекта на всех видах транспорта;

- выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по направлениям, обеспечивающим реализацию Стратегии.

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 и достижения планируемых показателей, предусмотренных Стратегией.

Стратегия является основой для включения особо значимых крупных инвестиционных проектов, направленных на развитие транспортной системы

Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в документы стратегического планирования Российской Федерации, Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

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 2035 г.;
- государственной программе Российской Федерации «Развитие транспортной системы»;
- Стратегии социально-экономического развития Санкт-Петербурга на период до 2035 года;
- Стратегии социально-экономического развития Ленинградской области до 2030 года;
- государственных программах Санкт-Петербурга и Ленинградской области, предусматривающих развитие транспортного комплекса и дорожного хозяйства.

Мероприятия Стратегии синхронизированы с мероприятиями Комплексного плана развития транспортной системы Санкт-Петербургской агломерации до 2024 года включительно, разработанного на основании поручения Координационного совета по развитию транспортной системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области (п.6 р. II протокола заседания от 25.09.2020 № 1).

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 актами 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 Стратегии.

Общее управление ходом реализации Стратегии осуществляет Координационный совет по развитию транспортной системы 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 исполнительными органами государственной власти 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:

- мониторинг достижения целевых показателей, установленных в Стратегии;
- финансовый мониторинг, в рамках которого должен осуществляться контроль финансирования мероприятий, предусмотренных Стратегией;
- мониторинг строительной готовности объектов Стратегии;
- 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 территориальные 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.

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 сайте 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 2035 года 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.).

9. Оценка ожидаемых результатов реализации Стратегии

В результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных Стратегией развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года, будут достигнуты следующие результаты (по целевому сценарию):

1. Значительно улучшится качество транспортного обслуживания населения:
 - суммарная протяженность линий метрополитена вырастет на 61,6 км и составит 186,4 км, а суммарное количество станций метрополитена увеличится до 103 ед.;
 - за счет развития сети метрополитена и увеличения количества станций возрастет доля населения Санкт-Петербурга, проживающего в пешеходной доступности станций метрополитена, с 37,0 % в 2020 г. до 40,8% в 2030 г.;
 - будут введены в эксплуатацию два новых трамвайных маршрута общей протяженностью 46,2 км, за счет которых существенно улучшится транспортная доступность населенных пунктов Мурино, Новое Девяткино и Кудрово;
 - будет создано 96 транспортно-пересадочных узлов, которые обеспечат удобные связи между остановками различных видов городского, пригородного и внешнего транспорта для комфортной и быстрой пересадки;
 - суммарная вместимость подвижного состава наземного городского пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге увеличится практически в 1,5 раза и составит порядка 610 тыс. мест, что во многом будет обусловлено увеличением численности транспортных средств, работающих на социальных маршрутах, заменой маршрутных такси современным низкопольным подвижным составом большой вместимости, сокращением интервалов движения транспорта и оптимизацией маршрутной сети;
 - доля маршрутов с интервалом движения менее 10 минут в час «пик» в Санкт-Петербурге возрастет до 37 %;
 - увеличится доля поездок населения в наземном пассажирском транспорте общего пользования, оплаченных электронными билетами, в Санкт-Петербурге – до 98 %, а в Ленинградской области до 50 %.

Развитие линий скоростного внеуличного транспорта и улучшение работы наземного пассажирского транспорта будет стимулировать рост мобильности населения и увеличение количества поездок на транспорте общего пользования. Прогнозируется, что доля пассажиров, перевезенных городским пассажирским транспортом в Санкт-Петербурге, к 2030 году увеличится до 77 %.

С учетом улучшения транспортного обслуживания ожидается, что доля жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области, удовлетворенных работой городского пассажирского транспорта, превысит 88 %.

2. В результате реализации мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры к 2030 г. будут достигнуты следующие результаты:

- доля автомобильных дорог I категории в протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области и формирующих опорную сеть магистралей и скоростных автомобильных дорог, вырастет до 39 % (протяженность участков федеральных автомобильных дорог первой категории IA, IB, IB составит более 850 км);
- доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, обслуживающих движение в режиме перегрузки, снизится с 13,4 % до 11,1 %, а автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения Ленинградской области – с 0,7 % до 0,55 %;

- доля автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Ленинградской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, возрастет с 76,2 % до 85,4 %, автомобильных дорог регионального значения Санкт-Петербурга – с 64,1 % до 87,0 %, автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения – с 49,5 % до 56,8 %;

- существенно увеличится объем парковочного пространства – количество городских парковок (включая перехватывающие) увеличится с 34 ед. до 70 ед. (количество машино-мест на них – с 4,4 тыс. до 10,8 тыс. ед.), количество парковок для грузового автотранспорта увеличится с 10 ед. до 20 ед. (количество машино-мест для грузовых автомобилей – со 185 ед. до 2690 ед.);

- на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области будет создана разветвленная сеть велодорожек – более 1,75 тыс. км, в том числе более 400 км – на территории города и порядка 1,35 тыс. км – на территории области.

Реализация мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры будет способствовать улучшению связанности территорий, повышению скорости сообщения и созданию комфортной среды проживания в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

3. Существенно улучшится транспортная доступность Санкт-Петербурга и Ленинградской области для населения других субъектов РФ и зарубежных стран за счет:

- строительства ВСЖМ Москва – Санкт-Петербург;
- строительство Второй кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга (КАД-2);

- расширения географии внутренних и международных маршрутов и увеличения количества рейсов аэропорта «Пулково»;

- увеличения международных и междугородных маршрутов на железнодорожном и автобусном транспорте;

- введения новых паромных линий, обслуживаемых в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

4. Повысится роль транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на мировом и российском рынке транспортных услуг:

- существенно вырастет объем экспорта транспортных услуг предприятиями, осуществляющими деятельность на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, с 2,8 млрд долл. США в 2020 г. до 4,4 млрд долл. США в 2030 г.;

- совокупная мощность грузовых терминалов морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, увеличится с 352,7 млн тонн в 2020 г. до 563,1 млн тонн в 2030 году;

- объем перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, возрастет с 231 млн тонн до 373,0 млн тонн, в том числе контейнерных грузов – с 27 млн тонн до 59,3 млн тонн;

- будет введено в эксплуатацию два опорных транспортно-логистических центра – ТЛЦ «Шушары» и ТЛЦ «Южный парк «ММПК Бронка».

5. За счет реализации мероприятий по повышению надежности и безопасности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области:

- социальный риск (число погибших в ДТП человек на 100 тыс. населения) в Санкт-Петербурге снизится с 4,1 до 2,7, в Ленинградской области – с 21,4 до 13,3;

- количество регистрируемых дорожно-транспортных происшествий на 10 тыс. транспортных средств в Санкт-Петербурге уменьшится с 26,9 до 18,1, а в Ленинградской области – с 38,8 до 19,4.

6. Реализация мероприятий по формированию инновационного кластера разработки нового поколения транспортных средств и технологий, эффективных методов строительства, содержания и ремонта объектов транспортной инфраструктуры на основе использования образовательного и научно-производственного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области позволит добиться следующих результатов:

- количество новых научно-исследовательских и внедренческих центров при транспортных ВУЗах Санкт-Петербурга составит 6 ед.;

- будет введен в эксплуатацию испытательный полигон для дорожного хозяйства и полигон для испытаний беспилотных транспортных средств и новых технологий;

- будет выполнено не менее 37 НИОКР, направленных на развитие транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, включая разработку новых отраслевых программных документов и технико-экономических обоснований.

7. В результате реализации мероприятий по повышению экологичности и энергоэффективности транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области:

- количество автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, зарегистрированных в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, возрастет с 5,1 тыс. ед. в 2020 г. до 142,7 тыс. ед. в 2030 г., а количество объектов газозаправочной инфраструктуры за этот период – с 17 ед. до 70 ед.;

- количество электромобилей, зарегистрированных в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, увеличится с 235 ед. в 2020 г. до 24,4 тыс. ед. (включая элетробусы) в 2030 г., а количество зарядных станций за этот период – с 70 ед. до 900 ед.

По прогнозу суммарный социально-экономический эффект от реализации мероприятий Стратегии составит 29,5 трлн. руб. за период 2021–2040 гг. по базовому сценарию и 38,0 трлн. руб. по целевому сценарию, что существенно превышает планируемые объемы инвестиций.

В условиях ограниченности финансовых ресурсов в качестве рекомендуемого предлагается базовый сценарий Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года.

Наибольший вклад в формирование социально-экономических последствий от реализации планируемых мероприятий Стратегии в соответствии с базовым сценарием обеспечат эффекты от экономии времени пассажиров на поездки и от сокращения времени транспортировки грузов (16,3 трлн. руб.), эффекты от роста инвестиционной привлекательности Санкт-Петербурга и Ленинградской области (4,9 трлн. руб.) и эффекты от прироста выпуска продукции отраслей экономики в результате ликвидации инфраструктурных ограничений (3,2 трлн. руб.).

Реализация мероприятий по развитию транспортного комплекса будет сопровождаться значительным агломерационным эффектом, характеризующим повышение связанности территорий, улучшением транспортной доступности, расширением рынков труда и сбыта продукции. По оценке за 20-летний период величина агломерационного эффекта составит 2,6 трлн. руб.

Эффекты от развития туристской отрасли в результате реализации мероприятий Стратегии оцениваются на уровне 1,9 трлн. руб., эффекты от повышения безопасности перевозок пассажиров и грузов - 0,5 трлн. руб., эффекты от сокращения объемов выбросов загрязняющих веществ и парниковых газов от транспортных средств – 0,2 трлн. руб.

Полученные результаты свидетельствуют о том, что реализация мероприятий Стратегии будет стимулировать развитие как транспортной, так и других отраслей экономики и способствовать росту валовой добавленной стоимости, создаваемой в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

Высокие значения социально-экономических эффектов позволяют рекомендовать мероприятия по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области к финансированию с привлечением средств федерального бюджета, бюджетов субъектов РФ и частных инвестиций.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Официальный сайт Петростата - [Электронный ресурс]. - Режим доступа: https://petrostat.gks.ru/storage/mediabank/%D0%A1%D0%9F%D0%B1_2018.pdf (дата обращения 14.01.2021).
2. Официальный сайт Петростата - [Электронный ресурс]. - Режим доступа: https://petrostat.gks.ru/storage/mediabank/%D0%9B%D0%9E_2018.pdf (дата обращения 14.01.2021).
3. Официальный сайт Петростата - [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://petrostat.gks.ru/storage/mediabank/USLGOR19.pdf> (дата обращения: 14.01.2021).
4. Официальный сайт Федеральной налоговой службы - [Электронный ресурс]. - Режим доступа: https://www.nalog.ru/rn77/related_activities/statistics_and_analytics/forms/8826515/ (дата обращения: 14.01.2021).
5. Официальный сайт Росстата – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/b18_14p/Main.htm (дата обращения 15.01.2021).
6. Официальный сайт Росстата – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/B17_14p/Main.htm (дата обращения 15.01.2021).
7. Обзор перевозок грузов через морские порты за 2020 год. – АО «Морцентр ТЭК». – М. – 2021. – 84 с.
8. Обзор перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом России за 2020 год. – АО «Морцентр ТЭК». – М. – 2021. – 63 с.
9. Официальный сайт Росстата – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/folder/23455> (дата обращения 21.01.2021).
10. Официальный сайт СПб ГКУ «Агентство внешнего транспорта». – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://avt.spb.ru/zheleznodorozhnyj-transport/otraslevaja-statistika/> (дата обращения 21.01.2021).
11. Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р.
12. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р (с последующими изменениями).
13. Проект Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2035 года.
14. Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 30.09.2018 № 2101-р.
15. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года, одобренная на совещании членов Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации 28.09.2012.
16. Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.02.2016 № 327-р.
17. Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 20.12.2017 № 1596 (с последующими изменениями).
18. Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

19. Программа деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010 – 2024 годы), утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 31.12.2009 № 2146-р.
20. Долгосрочная программа развития ОАО «Российские железные дороги» до 2025 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.03.2019 № 466-р.
21. Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2036 года, разработанный Минэкономразвития России (ноябрь 2018 г.).
22. Стратегия социально-экономического развития Санкт-Петербурга на период до 2035 года, утвержденная Законом Санкт-Петербурга от 19.12.2018 № 771-164.
23. Стратегия социально-экономического развития Ленинградской области до 2030 года, утвержденная законом Ленинградской области от 08.08.2016 № 76-оз.
24. Схема территориального планирования Ленинградской области, утвержденная постановлением Правительства Ленинградской области от 29.12.2012 № 460.
25. Транспортная стратегия Санкт-Петербурга до 2025 года, одобренная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 13.07.2011 № 945.
26. Комплексный план развития транспортной системы Санкт-Петербургской агломерации до 2024 года.
27. Комплексная схема организации дорожного движения Санкт-Петербурга на период до 2033 года (КСОДД).
28. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Ленинградской области на период до 2035 года.
29. Концепция по развитию железнодорожной инфраструктуры Санкт-Петербурга.
30. Программа первоочередных мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области.
31. Концепция развития железнодорожной инфраструктуры в целях организации пригородных и внутригородских пассажирских перевозок в Санкт-Петербургском железнодорожном узле.
32. Государственная программа Санкт-Петербурга «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга», утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 30.06.2014 № 552 (с последующими изменениями).
33. Государственная программа Ленинградской области «Развитие транспортной системы Ленинградской области» утвержденная постановлением Правительства Ленинградской области от 14.11.2013 № 397.
34. Концепция развития транспортной системы Санкт-Петербурга на период 2017 – 2038 гг. (с перспективой до 2048 года).
35. 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.
36. 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).
37. Объединенная комплексная транспортная схема Санкт-Петербурга и Ленинградской области, утвержденная Координационным советом от 24.11.2017 № 92.
38. Комплексный план транспортной системы Санкт-Петербургской агломерации до 2024 года включительно.