

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

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

Том 3. Подпрограмма «Морской транспорт»

УТВЕРЖДЕНА

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

Санкт-Петербург

2016

Содержание

Паспорт подпрограммы «Морской транспорт» (целевой вариант).....	3
1. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма	5
2. Основные цели и задачи подпрограммы, сроки и этапы ее реализации, целевые индикаторы и показатели.....	18
3. Перечень мероприятий подпрограммы	18
3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы	19
3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы	19
4. Ресурсное обеспечение мероприятий подпрограммы	20
5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы	20
Приложения.....	22
Приложение 1. Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Морской транспорт»	23
Приложение 2. Расходы на реализацию подпрограммы «Морской транспорт».....	25

Паспорт подпрограммы «Морской транспорт» (целевой вариант)

Полное наименование Подпрограммы	Подпрограмма «Морской транспорт»
Цели подпрограммы	Удовлетворение спроса на морские перевозки и обслуживание в морских портах, повышение их конкурентоспособности, развитие на базе морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, кластеров высокотехнологичных отраслей.
Задачи подпрограммы	<ul style="list-style-type: none"> - увеличение портовых мощностей, пропускной способности терминалов и подходов к ним, обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры; - обеспечение надежности и безопасности функционирования морского транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.
Целевые индикаторы и показатели подпрограммы	<ul style="list-style-type: none"> - объем перевалки грузов в морских портах на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области; - объем перевалки контейнерных грузов в морских портах на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области; - объем перевалки ро-ро грузов в морских портах на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области; - объем перевозок пассажиров морским транспортом в Санкт-Петербурге.
Этапы и сроки реализации подпрограммы	<p>Подпрограмма реализуется в два этапа.</p> <p>Сроки реализации подпрограммы – 2015–2020 гг.</p> <p>Этап 1 – 2015-2017 гг.</p> <p>Этап 2 – 2018-2020 гг.</p>
Объемы и источники финансирования мероприятий подпрограммы	<p>Общий объем финансирования целевого варианта подпрограммы за период 2015-2020 гг. составляет в ценах соответствующих лет 29 487,63 млн. руб., из которых учтены в консервативном варианте 29 140,79 млн. руб. (98,8%), в том числе за счет:</p> <ul style="list-style-type: none"> - федерального бюджета – 15 019,89 млн. руб. (51,5%); - внебюджетных источников финансирования – 14 120,9 млн. руб. (48,5%). <p>Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта подпрограммы составляет в ценах соответствующих лет 346,84 млн. руб. (1,2%).</p>
Ожидаемые результаты реализации подпрограммы	<p>Целевые показатели подпрограммы представлены в Приложении 1.</p> <p>В результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в подпрограмме по целевому варианту, к концу 2020 года по отношению к 2015 году прогнозируется:</p> <ul style="list-style-type: none"> - увеличение объема перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в 1,3 раза; - увеличение объема перевалки контейнерных грузов в морских

	<p>портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2 раза;</p> <ul style="list-style-type: none"> - увеличение объема перевалки грузов ро-ро в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в 2,9 раза; - увеличение объема перевозок пассажиров морским транспортом через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга, в 4,9 раза.
<p>Мероприятия подпрограммы и их финансовое обеспечение на период до 2020 года</p>	<p>Мероприятия подпрограммы и их финансовое обеспечение представлены в Приложении 2.</p>

1. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма

Грузовые перевозки

Морской транспорт и морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, играют важную роль в обеспечении перевозок российских внешнеторговых грузов. За период 2011-2015 гг. грузооборот морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, увеличился со 172,3 млн тонн до 218,1 млн тонн (на 26,6%). Доля грузооборота морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области в общем грузообороте морских портов Российской Федерации составила 32% в 2015 г.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

За период 2011-2015 гг.:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

экспорте можно отнести черные металлы, удобрения, серу, строительные материалы, машины и оборудование.

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

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

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

- недостаточные глубины восточной части Балтийского моря ограничивают прием современных океанских судов и вынуждают перегружать грузы с океанских линий на фидерные линии, что увеличивает стоимость и время доставки товаров;
- несбалансированность товарных потоков по направлениям – значительное превосходство объемов экспортных потоков над импортными, что предопределяет неравномерную загрузку судоходных линий и портовых мощностей;
- недостаточная конкурентоспособность морских портов приводит к тому, что часть российских грузов обрабатывается в портах соседних стран Балтии и Финляндии;
- недостаточная пропускная способность подходных каналов, автодорожных и железнодорожных подходов к Большому порту Санкт-Петербург, ограниченность территории его развития из-за нахождения в границах плотной застройки города;
- отставание в развитии автодорожных и железнодорожных подходов к морским портам Ленинградской области;
- недостаточные площади складирования, вследствие чего периодически возникают заторы с обработкой грузов и их вывозом из портов;
- низкая транспортная доступность пассажирских терминалов морских портов, отсутствие прямых беспересадочных связей между ними и аэропортом «Пулково», железнодорожными, автобусными и речными вокзалами, недостаточная пропускная способность автодорожных подходов к Пассажирускому порту Санкт-Петербург, заторы на пути следования туристов к достопримечательностям Санкт-Петербурга, что приводит к низкому уровню возвратности туристов. Решению этой проблемы будет способствовать организация речных маршрутов, предусматривающих обслуживание туристов внутренним водным транспортом для доставки их к достопримечательностям города.

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

В 2015 г. через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, прошло около четверти от общего числа судов заграничного

плавания, заходивших в морские порты РФ. Учитывая то, что этот флот обеспечивает основные грузопотоки международной торговли Российской Федерации, очень важно обеспечить эффективную и быструю переработку экспортно-импортных грузов на терминалах морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Однако в настоящее время:

– сохраняются многочасовые задержки грузовых операций судов при прибытии (и убытии) в морские порты (средние задержки времени начала грузовых операций после швартовки судов в Большом порту Санкт-Петербург, в портах Усть-Луга и Приморск в связи с работой комиссии ГКО составляют порядка 1,5-2 часов, а в ряде случаев превышают 4-5 часов, приблизительно такие же задержки отмечаются и при отходе судов из морских портов);

– отсутствуют единые требования к составу документов, представляемых перевозчиками в государственные контрольные органы при прибытии и убытии судов. Количество бумажных документов, требуемых от перевозчиков для оформления прибытия и убытия судов, является избыточным (до 77 форм), при этом с 1 июня 2015 года все порты Евросоюза переходят на электронный обмен данными между участниками транспортного рынка и ГКО, все требуемые сведения будут передаваться в форме одного электронного документа;

– в морских портах отсутствует механизм «единого окна» для межведомственного информационного взаимодействия сотрудников государственных органов и участников транспортного рынка через единый пропускной канал, сохраняется громоздкий бумажный документооборот и увеличивается количество ведомственных информационных систем, данные в которых дублируются.

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

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

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

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

На перспективу прогнозируется увеличение объемов международных перевозок в связи с ростом товарообмена между странами, что связано с вступлением России во Всемирную Торговую Организацию и созданием Евразийского экономического союза Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан.

В «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года», одобренной на совещании членов Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации 28 сентября 2012 года, планируется увеличение грузооборота морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 1,3 раза до 265,3 млн тонн в 2020 г. В структуре грузооборота морских портов значительно возрастет объем генеральных грузов, что повлечет за собой увеличение доли автотранспорта в общем объеме перевозок портовых грузов.

В целях повышения конкурентоспособности морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области необходимо принимать во внимание современные тенденции развития морского транспорта, такие как:

- увеличение доли флота повышенной грузопместимости;
- формирование конференций судоходных компаний и образование транспортно-логистических групп, оказывающих широкий спектр услуг;
- необходимость создания портов-хабов, обеспеченных системой тыловых терминалов.

С учетом перечисленных тенденций наиболее активно будут развиваться морские порты, имеющие значительную глубину подходных каналов для приема современных судов, автодорожные и железнодорожные подъезды с высокой пропускной способностью, обеспеченные территориями для развития терминально-логистической деятельности.

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

За период 2011-2015 гг. грузооборот порта Усть-Луга увеличился с 22,7 млн тонн до 87,9 млн тонн (почти в 4 раза).

К конкурентным преимуществам порта Усть-Луга относятся большие глубины акватории порта (17,5 метров) в сочетании с коротким подходным каналом (3,7 км), наличие второго подходного канала для кругового движения судов, круглогодичная эксплуатация порта с коротким периодом ледовой проводки (около 40 дней), возможность принимать суда дедвейтом до 160 тысяч тонн.

Порт Усть-Луга развивается как универсальный порт, который оказывает услуги по перевалке и дополнительной обработке более 20 категорий грузов. Компонентная схема генерального плана развития морского торгового порта Усть-Луга предусматривает строительство 16 перегрузочных комплексов. В настоящее время в порту Усть-Луга работают 13 терминалов: комплекс по перегрузке угля, универсальный перегрузочный комплекс, терминал по перевалке технической серы, автомобильно-железнодорожный

паромный комплекс, многопрофильный перегрузочный комплекс «Юг-2», лесной терминал, контейнерный терминал, терминал перевалки нефти, терминал перевалки нефтепродуктов, нефтебаза «Усть-Луга», терминал «Новая Гавань», терминал «СИБУР-Портэнерго», а также терминал по перевалке стабильного газового конденсата «НОВАТЭК – УСТЬ-Луга».

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

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

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

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

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

Главный морской путь порта состоит из Большого Корабельного фарватера, Кронштадтского Корабельного фарватера и Санкт-Петербургского морского канала общей протяженностью от западной границы акватории до внутренней части порта в 33 мили. Кронштадтский Корабельный фарватер проходит через судопропускное сооружение С-1 комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений.

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

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

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

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

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

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

Конкурентными преимуществами данного проекта являются:

- выгодное расположение ММПК «Бронка» вне городской черты, что позволит избежать увеличения нагрузки на улично-дорожную сеть Санкт-Петербурга;
- расположение ММПК «Бронка» вблизи судопропускного сооружения С-1 Комплекса защиты от наводнений, что позволит сократить время прохода судов по Морскому каналу;
- глубина подходного канала ММПК «Бронка» -14,4 м, акватории - 11,9 -14,4 м;
- наличие территориальных резервов для размещения современных терминальных комплексов по обработке контейнеров и паромных грузов;
- наличие развитой транспортной инфраструктуры зоны размещения ММПК «Бронка» и непосредственный выход из порта на федеральные автомобильные дороги страны.

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

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

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

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

В грузообороте порта Приморск 100% составляют экспортные грузы.

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

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

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

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

Нефтеналивной терминал принимает под грузовые операции только танкеры, имеющие двойной корпус, а в зимнюю навигацию - танкеры, имеющие соответствующий

ледовый класс. На причалах терминала обрабатываются суда с максимальной длиной до 260 м и осадкой до 13,2 м.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Пассажирские перевозки

В последние годы в регионе динамично увеличивались пассажиропотоки на морском транспорте, что объясняется как развитием соответствующей инфраструктуры, так и упрощением визового режима для круизных и паромных пассажиров.

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

Для удобства туристов в морских портах Большой порт Санкт-Петербург (г. Санкт-Петербург), Выборг (Ленинградская область) и Пассажирский порт Санкт-

Петербург (г. Санкт-Петербург) введен безвизовый режим посещения для пассажиров круизных и паромных судов, предусматривающий возможность пребывания иностранных граждан - участников туристической группы на территории Российской Федерации в течение 72 часов.

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

Морской порт Пассажирский порт Санкт-Петербург, расположенный на намывных территориях Васильевского острова Санкт-Петербурга, является крупнейшим морским пассажирским портом в Российской Федерации. Пассажирский порт Санкт-Петербург включает семь причалов общей длиной 2,2 тыс. м для приема океанских лайнеров длиной до 340 метров, шириной до 42 метров и осадкой до 8,8 метра, три круизных и один специализированный круизно-паромный терминал, которые могут обслуживать до 18000 пассажиров в день. В Пассажирском порту открыт морской пассажирский постоянный многосторонний пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации, работает 116 кабин паспортного контроля.

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

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

В настоящее время работает несколько паромных линий:

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

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

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

Начиная с 2017 года, с учетом сроков завершения строительства Центрального участка ЗСД (пункт 5.40 Приложения 2 подпрограммы «Автомобильные дороги и улично-дорожная сеть») в морском порту Пассажирский порт Санкт-Петербург планируется установление круглогодичного паромного сообщения с возможностью использования инфраструктуры морского терминала АО «ПП СПб МФ» и пункта пропуска для

осуществления операций, связанных с приемом всех категорий автотранспортных средств, перемещаемых паромными.

В целях развития международного паромного сообщения в морском порту Правительством Российской Федерации издано распоряжение от 13.03.2015 № 413-р «Об изменении классификации пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в морском порту Пассажирский порт Санкт-Петербург по характеру международного сообщения с пассажирского на грузо-пассажирский».

В развитие принятого решения об изменении классификации Правительством Санкт-Петербурга и Федеральным агентством по обустройству государственной границы Российской Федерации инициирован комплекс мероприятий по реконструкции пункта пропуска в морском порту Пассажирский порт Санкт-Петербург.

Реализация мероприятий по реконструкции пункта пропуска в рамках целевого варианта настоящей подпрограммы (пункт 12 Приложения 2) будет способствовать достижению основных общетранспортных результатов, предусмотренных Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года и Стратегией социально-экономического развития Северо-Западного федерального округа на период до 2020 года.

Вместе с этим, актуальными проблемами, сдерживающим развитие морского круизного и паромного туризма в Санкт-Петербурге, относится недостаточная пропускная способность автодорожных подходов к морскому порту Пассажирский порт Санкт-Петербург. Зачастую туристы отъезжают от морского порта и сразу же попадают в пробки. Простояв в заторах длительное время, они возвращаются на лайнер с негативными эмоциями из-за неудобства передвижений по городу.

В рамках подпрограммы «Автомобильные дороги и улично-дорожная сеть» (пункты 5.35 и 5.40 Приложения 2) предусмотрены мероприятия по строительству наб. Макарова от Адмиралтейского проезда до ЗСД и реконструкции наб. Макарова с мостом через реку Смоленку, реализация которых обеспечит подключение морского порта Пассажирский порт Санкт-Петербург к Центральному участку ЗСД, и будет способствовать снижению транспортной нагрузки на улично-дорожную сеть Васильевского острова.

Реализация мероприятий по строительству Лахтинско-Правобережной линии метрополитена от ст. «Спасская» до ст. «Морской Фасад» в рамках подпрограммы «Метрополитен и другие виды внеуличного скоростного пассажирского транспорта» (пункт 11 Приложения 2) обеспечит пешеходную доступность морского порта Пассажирский порт Санкт-Петербург для жителей и гостей города.

В качестве дополнительного решения проблемы доставки туристов, прибывающих в Санкт-Петербург морским транспортом, к городским достопримечательностям, представляется возможным организация водного сообщения с использованием речных судов. Для этих целей необходимо строительство на намывных территориях Васильевского острова Санкт-Петербурга в непосредственной близости от территории Пассажирского порта Санкт-Петербург причального комплекса речных судов (речного порта).

В период с 2014 по 2020 гг. в отношении морских круизных и паромных перевозок прогнозируется устойчивый рост пассажиропотока - до 1 млн человек в год. Для доставки до 40% туристов из морского порта Пассажирский порт Санкт-Петербург в различные районы города планируется использовать речные суда. В перспективе прогнозируется наибольшая загрузка транспортных маршрутов по направлениям

Пассажирский порт Санкт-Петербург - Дворцовая набережная, Пассажирский порт Санкт-Петербург - Петергоф, Пассажирский порт Санкт-Петербург - Кронштадт.

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

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

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

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

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

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

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

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

- причал № 1, длиной 111,7 метров с глубинами у причальной стенки 3,83 метра, предназначенный для обслуживания судов длиной 56,2 метров, шириной 10,4 метров и осадкой 3,3 метра;
- пассажирский павильон для прохождения пассажирами пограничного, таможенного, миграционного, санитарно-карантинного и других видов контроля;
- понтон для швартовки маломерных судов (яхт, катеров) с целью прохождения пограничного, таможенного, миграционного, санитарно-карантинного и других видов контроля.

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

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

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

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

Обеспечение безопасного функционирования портовой инфраструктуры и морского транспорта

Особое место занимает проблема обеспечения безопасного функционирования портовой инфраструктуры и морского транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

В соответствии с требованиями Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74) и Резолюциями Международной морской организации (ИМО) прибрежные государства обязуются принимать меры по обеспечению безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море, поиска и спасения терпящих бедствия судов, защиты морской окружающей среды в морских водах, прилегающих к их побережьям, от возможного неблагоприятного воздействия морского судоходства. В целях выполнения этих обязательств Российской Федерации в Санкт-Петербурге и Ленинградской области планируется реализация мероприятий в рамках дальнейшего развития Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ) и системы управления движением судов (СУДС).

Важная задача развития морского транспорта и морских портов связана с кадровым обеспечением отрасли. Недостаточное развитие материальной базы учебных заведений морского транспорта препятствует качественной подготовке специалистов. В

связи с этим необходимо развивать систему обучения и переподготовки кадров, обеспечить учебные заведения необходимой современной материальной базой, внедрить систему непрерывного образования.

На решение перечисленных задач направлена подпрограмма «Морской транспорт».

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

Целью подпрограммы «Морской транспорт» является удовлетворение спроса на морские перевозки и обслуживание в морских портах, повышение их конкурентоспособности, развитие на базе морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области кластеров высокотехнологичных отраслей.

К основным задачам подпрограммы относятся следующие:

- увеличение портовых мощностей, пропускной способности терминалов и подходов к ним, обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры;
- обеспечение надежности и безопасности функционирования морского транспорта.

Сроки реализации подпрограммы – 2015–2020 гг.

Подпрограмма реализуется в два этапа:

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

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

- увеличение объема перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- увеличение объема перевалки контейнерных грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- увеличение объема перевалки грузов ро-ро в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- увеличение объема перевозок пассажиров морским транспортом в Санкт-Петербурге.

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

3. Перечень мероприятий подпрограммы

Мероприятия подпрограммы разработаны для двух вариантов:

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

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

- Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 319;
- Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы (2010-2020 годы)», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 № 848;
- Федеральная адресная инвестиционная программа на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов;
- Стратегия социально-экономического развития Санкт-Петербурга до 2030 года, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 13.05.2014 № 355;
- Транспортная стратегия Санкт-Петербурга до 2025 года, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 13.07.2011 № 945;
- Стратегия развития транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 03.07.2001 № 741.

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

3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы

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

- комплекс мероприятий по развитию морского порта Усть-Луга;
- строительство и реконструкция объектов морского научно-образовательного комплекса ГМА имени адм. С.О. Макарова и др.

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

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

3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы

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

- реконструкция пешеходной галереи причала № 2 Пассажирского порта Санкт-Петербург (паромный сегмент) в целях создания условий по расширению перечня (типов) принимаемых паромных судов с использованием пассажирского телескопического передвижного трапа и пешеходной галереи (для сокращения времени выхода пассажиров);
- оборудование причалов № 2 и 3 Пассажирского порта Санкт-Петербург противоледовой пневматической установкой (паромный сегмент) с целью обеспечения

незамерзающей акватории для оптимальных навигационных условий в зимнее время (для сокращения времени швартовки судов);

- реконструкция причала № 7 Пассажирского порта Санкт-Петербург с возведением выносных палов (круизный сегмент) в целях увеличения пропускной способности морского порта (для одновременной постановки к причалам №№ 6 и 7 двух расчетных судов длиной 333,3м);

- реконструкция морского постоянного многостороннего пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в морском порту Пассажирский порт Санкт-Петербург (паромный сегмент) в целях установления в морском порту круглогодичного паромного сообщения на регулярной основе (для предоставления полного спектра услуг для паромных судов и пассажиров, следующих паромными судами).

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

Реализация целевого варианта подпрограммы позволит достичь целевые индикаторы и показатели, приведенные в Приложении 1.

4. Ресурсное обеспечение мероприятий подпрограммы

Для реализации целевого варианта подпрограммы «Морской транспорт» за период 2015-2020 гг. потребуется общий объем финансирования **целевого варианта подпрограммы** за период 2015-2020 гг. составляет в ценах соответствующих лет **29 487,63 млн. руб.**, из которых учтены в консервативном варианте **29 140,79 млн. руб.** (98,8%), в том числе за счет:

- федерального бюджета – **15 019,89** млн. руб. (51,5%);
- внебюджетных источников финансирования – **14 120,9** млн. руб. (48,5%).

Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта подпрограммы составляет в ценах соответствующих лет **346,84 млн. руб.** (1,2%).

5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы

В результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в целевом варианте подпрограммы, к концу 2020 по отношению к 2015 году прогнозируется:

- увеличение объема перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в 1,3 раза;
- увеличение объема перевалки контейнерных грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2раза;
- увеличение объема перевалки грузов ро-ро в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в 2,9 раза;
- увеличение объема перевозок пассажиров морским транспортом через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга, в 4,9 раза.

Реализация подпрограммы «Морской транспорт» приведет к:

- увеличению объемов грузов, перерабатываемых морскими портами, расположенными на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, повышению качества портовых услуг и снижению их стоимости за счет усиления конкуренции на данном рынке;
- развитию портового кластера и сопутствующих отраслей, оптимизации управления цепями поставок и созданию логистики добавленной стоимости;
- созданию новых высокооплачиваемых рабочих мест;
- повышению инвестиционной привлекательности региона.

Приложения

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

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
1	Объем перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, всего – в т.ч.:	млн. т / год	218,1	260,8
	на территории Санкт-Петербурга		51,5	69,0
	на территории Ленинградской области		166,6	191,8
2	Объем перевалки контейнерных и ро-ро грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, всего – в т.ч.:	млн. т / год	21,4	36,4
	контейнерных грузов		20,6	35,0
	ро-ро грузов		0,8	1,4
3	Объем перевозок пассажиров морским транспортом через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурге	тыс. чел. / год	800	3 900

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

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
1	Объем перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, всего – в т.ч.:	млн. т / год	2018,1	278,8
	на территории Санкт-Петербурга		51,5	72,0
	на территории Ленинградской области		166,6	206,8
2	Объем перевалки контейнерных и ро-ро грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, всего – в т.ч.:	млн. т / год	21,4	42
	контейнерных грузов		20,6	40
	ро-ро грузов		0,8	2
3	Объем перевозок пассажиров морским транспортом через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурге	тыс. чел. / год	800	3 900

Расходы на реализацию подпрограммы «Морской транспорт» *

в ценах соответствующих лет, млн. руб.

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Всего по подпрограмме: «Морской транспорт»			Всего	29 487,6	7 266,6	4 289,5	3 094,3	3 255,1	4 842,8	6 739,3
			учтено, в том числе:	29 140,8	7 266,6	4 289,5	3 000,0	3 019,1	4 833,6	6 732,0
			Федеральный бюджет	15 019,9	6 586,4	2 489,5	500,0	519,1	1 833,6	3 091,3
			Внебюджетные источники	14 120,9	680,2	1 800,0	2 500,0	2 500,0	3 000,0	3 640,7
			дополнительная потребность	346,8	-	-	94,3	236,0	9,2	7,3
1	Увеличение портовых мощностей, пропускной и провозной способности морских портов, обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры	Реконструкция объектов инфраструктуры морского порта Санкт-Петербург (реконструкция акватории порта в районе Лесной гавани, Барочного, Восточного и Екатерингофского бассейнов, включая снос Кривой дамбы и реконструкцию причалов порта)	Всего	18 163,9	680,2	1 800,0	2 500,0	2 500,0	4 243,0	6 440,7
			учтено, в том числе:	18 163,9	680,2	1 800,0	2 500,0	2 500,0	4 243,0	6 440,7
			Федеральный бюджет	4 043,0	-	-	-	-	1 243,0	2 800,0
			Внебюджетные источники	14 120,9	680,2	1 800,0	2 500,0	2 500,0	3 000,0	3 640,7
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
2	Увеличение портовых мощностей, пропускной и провозной способности морских портов, обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры	Реконструкция Санкт-Петербургского морского канала (Работа 1). Подходной канал к многофункциональному морскому перегрузочному комплексу «Бронка». Акватория ММПК «Бронка»	Всего	4 855,9	4 213,8	642,1	-	-	-	-
			учтено, в том числе:	4 855,9	4 213,8	642,1	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	4 855,9	4 213,8	642,1	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
3	Увеличение портовых	Формирование акватории южной	Всего	15,8	15,8	-	-	-	-	-

	мощностей, пропускной и провозной способности морских портов, обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры	и северной частей порта Усть-Луга, включая операционную акваторию контейнерного терминала, Ленинградская область	учтено, в том числе:	15,8	15,8	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	15,8	15,8	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
4	Увеличение портовых мощностей, пропускной и провозной способности морских портов, обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры	Развитие морского торгового порта Усть-Луга	Всего	2 676,3	1 337,9	1 338,4	-	-	-	-
			учтено, в том числе:	2 676,3	1 337,9	1 338,4	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	2 676,3	1 337,9	1 338,4	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
5	Обеспечение надежности и безопасности функционирования морского транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	Реконструкция систем управления движением судов на подходах к морским портам Российской Федерации в части реконструкция региональной СУДС Финского залива	Всего	-	-	-	-	-	-	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
6	Обеспечение надежности и безопасности функционирования морского транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	Строительство и реконструкция объектов морского научно-образовательного комплекса ГМА имени адм. С.О. Макарова: Реконструкция учебных городков № 1 (г. Санкт-Петербург, Васильевский остров, Косая линия, д. 15а), № 2 (г. Санкт-Петербург, Заневский проспект, д. 5), № 3 (г. Санкт-Петербург, Васильевский остров, 21 линия, д. 14), строительство Морского колледжа (г. Санкт-Петербург, Большой Смоленский проспект, д. 36)	Всего	2 916,2	506,2	509,0	500,0	519,1	590,6	291,3
			учтено, в том числе:	2 916,2	506,2	509,0	500,0	519,1	590,6	291,3
			Федеральный бюджет	2 916,2	506,2	509,0	500,0	519,1	590,6	291,3
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
7	Увеличение портовых	Реконструкция объектов	Всего	512,7	512,7	-	-	-	-	-

	мощностей, пропускной и провозной способности морских портов, обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры	федеральной собственности в морском порту Санкт-Петербург: Строительство причального комплекса для отстоя ледокольного флота в морском порту Санкт-Петербург	учтено, в том числе:	512,7	512,7	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	512,7	512,7	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
8	Увеличение портовых мощностей, пропускной и провозной способности морских портов, обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры	Реконструкция пешеходной галереи причала № 2 Пассажирского порта Санкт-Петербург (паромный сегмент)	Всего	25,0	-	-	25,0	-	-	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	25,0	-	-	25,0	-	-	-
9	Увеличение портовых мощностей, пропускной и провозной способности морских портов, обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры	Оборудование причалов № 2 и 3 Пассажирского порта Санкт-Петербург противоледовой пневматической установкой (паромный сегмент)	Всего	18,0	-	-	18,0	-	-	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	18,0	-	-	18,0	-	-	-
10	Увеличение портовых мощностей, пропускной и провозной способности морских портов, обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры	Реконструкция причала № 7 Пассажирского порта Санкт-Петербург с возведением выносных палов (круизный сегмент)	Всего	114,1	-	-	14,1	100,0	-	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	114,1	-	-	14,1	100,0	-	-
11	Увеличение портовых мощностей, пропускной и провозной способности морских портов, обеспечение эффективного	Реконструкция морского постоянного многостороннего пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в морском порту Пассажирский порт Санкт-Петербург	Всего	160,0	-	-	32,0	128,0	-	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-

	развития портовой инфраструктуры	(паромный сегмент)	дополнительная потребность	160,0	-	-	32,0	128,0	-	-
12	Увеличение портовых мощностей, пропускной и провозной способности морских портов, обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры	Строительство Регионального распределительно-накопительного грузового узла в устье реки Луги	Всего	29,7	-	-	5,2	8,0	9,2	7,3
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	29,7	-	-	5,2	8,0	9,2	7,3

*** Примечание:**

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