

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

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

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

**УТВЕРЖДЕНА**

**Координационным советом по развитию транспортной системы  
г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области 9 сентября 2014 года  
(пункт 1 раздела I протокола № 49)**

**Санкт-Петербург  
2014**

## Содержание

<b>1. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма.....</b>	<b>5</b>
<b>2. Основные цели и задачи подпрограммы, сроки и этапы ее реализации, целевые индикаторы и показатели .....</b>	<b>16</b>
<b>3. Перечень мероприятий подпрограммы.....</b>	<b>17</b>
3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы .	18
3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы .....	19
<b>4. Ресурсное обеспечение мероприятий подпрограммы.....</b>	<b>19</b>
<b>5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы.....</b>	<b>20</b>
<b>Приложения .....</b>	<b>21</b>
Приложение 1. Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Внутренний водный транспорт».....	22
Приложение 2. Расходы на реализацию подпрограммы «Внутренний водный транспорт».....	24

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

Полное наименование	Подпрограмма «Внутренний водный транспорт»
Цели подпрограммы	Удовлетворение потребностей экономики и населения в речных перевозках, повышение их качества и конкурентоспособности, развитие инфраструктуры внутренних водных путей, повышение безопасности и надежности работы внутреннего водного транспорта.
Задачи подпрограммы	<ul style="list-style-type: none"> <li>– обеспечение надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях;</li> <li>– развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, увеличение пассажирских перевозок в городском и пригородном сообщении, на туристических маршрутах.</li> </ul>
Целевые индикаторы и показатели подпрограммы	<ul style="list-style-type: none"> <li>– доля гидротехнических сооружений, не соответствующих нормативным требованиям безопасности эксплуатации;</li> <li>– протяженность внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности;</li> <li>– объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге;</li> <li>– объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.</li> </ul>
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 15 465,8 млн руб., в том числе за счет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- федерального бюджета – 15 155,9 млн руб. (97,8%);</li> <li>- бюджета Санкт-Петербурга - 194,9 млн руб. (1,2%);</li> <li>- внебюджетных источников финансирования - 115,0 млн руб. (1,0%).</li> </ul> <p>Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта подпрограммы по сравнению с консервативным вариантом составляет в ценах соответствующих лет 115,0 млн руб. за счет внебюджетных источников финансирования.</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 2020 г. планируется достижение следующих показателей и индикаторов:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение доли гидротехнических сооружений, не соответствующих нормативным требованиям безопасности эксплуатации на территории Ленинградской области на 33%;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- увеличение объема перевозок пассажиров на внутреннем водном транспорте в Санкт-Петербурге до 3234 тыс. чел. (в 1,4 раза по сравнению с 2013 г.);</li> <li>- увеличение объема перевозок грузов на внутреннем водном транспорте в Санкт-Петербурге и Ленинградской области до 15 млн тонн (в 1,4 раза);</li> <li>- доля протяженности Волго-Балтийского водного пути с ограничениями пропускной способности на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области составит 11,1%.</li> </ul>
Мероприятия подпрограммы и их финансовое обеспечение на период до 2020 года	Мероприятия подпрограммы и их финансовое обеспечение представлены в Приложении 2.

## **1. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма**

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

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

Протяженность внутренних водных путей в Санкт-Петербурге составляют 57 км, из них с гарантированными габаритами судовых ходов 42 км, основная водная трасса – река Нева. В Ленинградской области протяженность внутренних водных путей составляет 1843,5 км, из них с гарантией – 1186,5 км, основные трассы проходят по р. Свирь, Ладожское озеро, р. Волхов.

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

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

За последние годы наблюдается устойчивая тенденция роста грузо- и пассажиропотоков на внутреннем водном транспорте.

### ***Грузовые перевозки***

Динамика и структура грузопотоков по Волго-Балтийскому водному пути в 2009–2013 гг. представлена в табл. 1.1.

В навигацию 2013 г. по Волго-Балтийскому водному пути (ВБВП) было перевезено 21,9 млн тонн различных грузов, прирост данного показателя за последние пять лет составил 31,1%. В 2013 г. в направлении к Волге было перевезено 11,4 млн тонн грузов, грузопоток в направлении к Балтике составил 10,5 млн тонн.

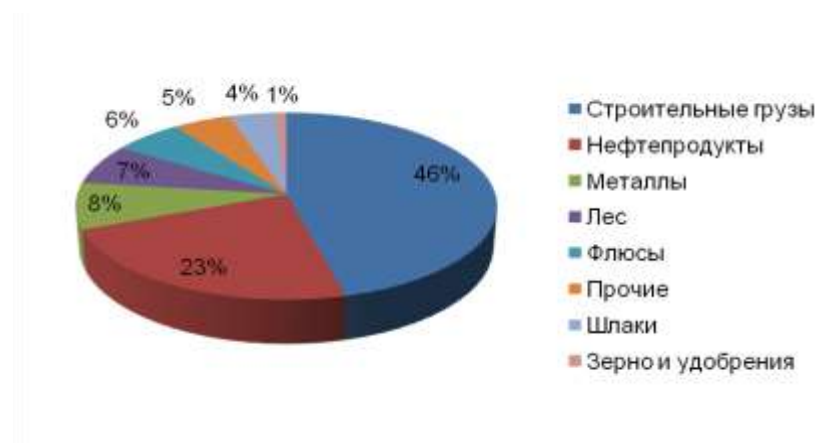
**Таблица 1.1.**

**Динамика объемов перевезенных грузов по Волго-Балтийскому водному пути, млн тонн**

<b>Объем перевезенных грузов</b>	<b>2009 г.</b>	<b>2010 г.</b>	<b>2011 г.</b>	<b>2012 г.</b>	<b>2013 г.</b>
от р. Волги к Балтике	9,9	11,6	12,2	10,9	10,5
от Балтики к р. Волге	6,8	6,8	9,9	11,5	11,4
<b>Всего</b>	<b>16,7</b>	<b>18,4</b>	<b>22,1</b>	<b>22,4</b>	<b>21,9</b>

*Источник: ГБУ «Волго-Балт»*

В структуре грузопотоков в обоих направлениях преобладают строительные грузы (46%), нефть и нефтепродукты (23%) (рис. 1.1).

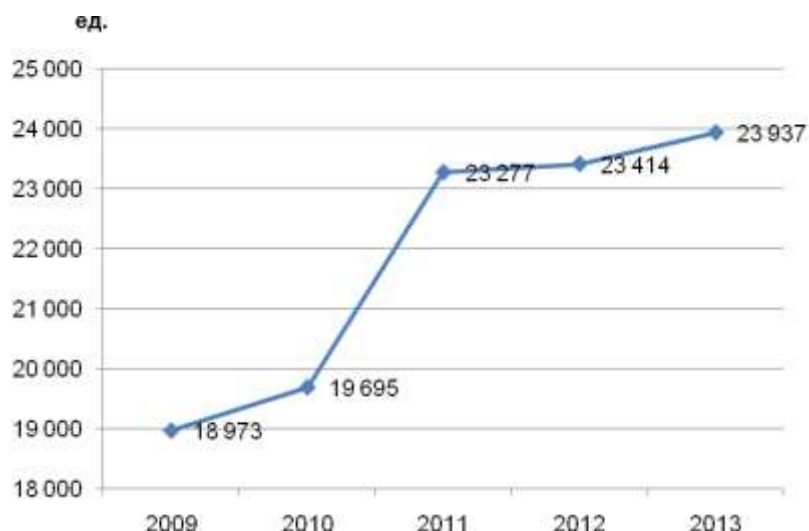


*Источник: ГБУ «Волго-Балт»*

**Рис. 1.1. Структура грузопотоков по Волго-Балтийскому водному пути в 2013 г., %**

Динамика судооборота Волго-Балтийского водного пути в 2009–2013 гг. представлена на рис. 1.2.

За последние пять лет показатель судооборота Волго-Балтийского водного пути вырос на 26,2%, достигнув предела существующей пропускной способности ВБВП на лимитирующих участках в границах Санкт-Петербурга и Ленинградской области, что сдерживает дальнейшее развитие перевозок на внутреннем водном транспорте.



*Источник: ГБУ «Волго-Балт»*

**Рис. 1.2. Динамика грузооборота Волго-Балтийского водного пути за 2009–2013 гг., ед.**

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

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

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

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

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

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

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

Большие резервы имеет речной транспорт по перевозкам минерально-строительных и лесных грузов. В настоящее время практически не используется возможность вывоза контейнеров речными судами из морских портов. Переключение грузопотоков с автомобильного на речной транспорт позволит частично разгрузить магистральные автомобильные дороги, уменьшить разрушение их покрытия большегрузными автомобилями, снизить аварийность на дорогах.

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

- повышение пропускной способности внутренних водных путей Единой глубоководной системы европейской части России;



- развитие портовой инфраструктуры;
- разработка и реализация мер государственной поддержки развития перевозок внутренним водным транспортом;
- обеспечение конкурентоспособных тарифов на перевозку грузов внутренним водным транспортом;
- совершенствование системы документооборота, создание информационной среды мультимодального технологического взаимодействия участников транспортного процесса.

Существующая грузовая портовая инфраструктура внутреннего водного транспорта включает в себя:

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

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

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

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

- Причал ОАО «Ленинградский комбинат хлебопродуктов» им. СМ. Кирова обеспечивает прием зерна до 100 тыс. тонн;

- Причал ОАО «Асфальтобетонный завод № 1» обеспечивает прием строительного щебня с Ладожского озера ежегодно в размере до 0,5—0,7 млн. тонн;

- В Усть-Славянке действуют два производственных причала: причал Ижорского завода, используемый для погрузки и разгрузки негабаритных грузов, и причал Солодовенного завода, используемый для разгрузки навалочных грузов;

- ОАО «Ленинградский речной порт» расположен в г. Отрадное Ленинградской области. Вид деятельности — добыча морского песка в Финском заливе и его доставка

потребителям — строительному комплексу города. Кроме того, порт осуществляет перевозку щебня с карьеров Ладожского озера потребителям города. Порт оснащен плавучими кранами и имеет суда типа Невский в количестве 18 ед., часть из которых могут проходить под мостами без разводки. Порт будет в дальнейшем проводить работы по намыву, отгрузке и транспортировке морского песка и щебня потребителям города.

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

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

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

Важнейшим стратегическим проектом по увеличению пропускной способности Единой глубоководной системы европейской части России является строительство вторых ниток шлюзов Волго-Балтийского водного пути, лимит пропускной способности которого будет исчерпан уже к 2015 году.

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

**Таблица 1.2.**

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

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

Все 3 гидроузла Ленинградской области подлежат декларированию.

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

В перспективе внутренние водные пути (ВВП) России будут интегрированы в Большое европейское водно-транспортное кольцо, распоряжением Правительства Российской Федерации от 05.05.12 № 734-р внутренние водные пути Российской Федерации открыты для захода судов под иностранным флагом. Это позволит создать водный маршрут, не имеющий аналогов в мире, который свяжет в единое кольцо многие государства ЕС, Россию и Азию.

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

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

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

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

### ***Пассажирские перевозки***

Объем перевозок пассажиров по Волго-Балтийскому водному пути в навигацию 2013 г. составил 380,2 тыс. человек.

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

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

В 2013 г. на внутреннем водном транспорте Санкт-Петербурга было перевезено 2297 тыс. чел. Основной объем пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте приходится на экскурсионно-прогулочные маршруты - до 60% от общего пассажиропотока (табл. 1.3).

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

**Таблица 2.3.**

**Динамика объемов перевезенных пассажиров на внутреннем водном транспорте в Санкт-Петербурге  
(тыс. человек)**

	<b>2008 г.</b>	<b>2009 г.</b>	<b>2010 г.</b>	<b>2011 г.</b>	<b>2012 г.</b>	<b>2013 г.</b>
Перевозки на экскурсионно-прогулочных маршрутах	1466,1	1256,1	1280,9	1004,4	1376,0	1370,0
Перевозки на туристских маршрутах	232,4	286,1	276,0	206,7	186,3	230,0
Перевозки на транспортных маршрутах	541,5	495,5	569,4	612,6	632,0	

	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
(коммерческих)						697,0
Перевозки на транспортных маршрутах (городских)	67,0	67,0	335,3	453,4	139,0	
<b>Всего пассажиров перевезено</b>	<b>2307,0</b>	<b>2104,7</b>	<b>2461,6</b>	<b>2277,1</b>	<b>2333,3</b>	<b>2297,0</b>

*Источник: Агентство внешнего транспорта*

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

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

В настоящее время к основным пассажирским терминалам и причалам внутреннего водного транспорта городского сообщения относятся:

- пассажирские причалы на р. Неве (пр. Обуховской обороны, д. 195) предназначены для приема и обслуживания транзитных круизных судов. Число судов посещающих город в разные годы составляет от 60 до 80 единиц, которые за навигацию выполняют около 700 судозаходов. Требуется реконструкция причалов и набережной на Речном вокзале;

- причал ОАО «Пассажирский порт», находящийся на Октябрьской набережной, 29А (Соляной причал), 634 пог. м;

- причалы ремонтно-эксплуатационной базы флота «Пассажирский порт» (390 м) (Октябрьская наб., 31) предназначены для текущего и зимнего отстоя и ремонта пассажирского флота;

- причалы у Верхнего Эрмитажа и Нижнего Эрмитажа, на Английской набережной (в створе проезда Декабристов), на набережной Лейтенанта Шмидта (в створе 13-ой линии В.О.), на Английской набережной (выше по течению Благовещенского моста), на набережной Макарова, д.3, лит. Г5;

– причалы в парках Санкт-Петербурга (ЦПКиО, Приморский парк), в Стрельне и Петергофе, в городах Кронштадт и Ломоносов;

– Около 26 водно-моторных и яхт-клубов на территории Санкт-Петербурга предоставляют места для причаливания и хранения маломерных судов.

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

- 20 спусков являются остановками городских маршрутов водного транспорта (в навигацию 2013 года эксплуатировалось только 6 спусков);

- 21 спуск на ВВП и водных путях Санкт-Петербурга запрещен для остановки и стоянки судов.

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

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

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

- низкая привлекательность речного транспорта для горожан из-за отсутствия сети регулярно действующих маршрутов с четким расписанием и приемлемыми интервалами движения судов, обеспечивающих доставку пассажиров до места назначения с гарантированными затратами времени;

- неразвитость услуг по швартовке судов для посадки и высадки пассажиров со стороны арендаторов участков набережных;

- отсутствие сети городских причалов Санкт-Петербурга, обеспечивающих равный и прозрачный доступ перевозчиков к объектам инфраструктуры внутреннего водного транспорта;

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

- отсутствие проектов развития внутреннего водного транспорта, реализуемых на принципах государственно-частного партнерства за счет объединения бюджетных средств и частных инвестиций;

- отсутствие маркетинговой политики, направленной на повышение привлекательности речного транспорта для горожан за счет улучшения доступности и качества услуг на внутреннем водном транспорте, создания удобных транспортно-пересадочных узлов и внедрения гибких тарифных схем.

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

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

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

- увеличить причальные мощности для приема пассажирских судов;
- создать сеть городских причалов Санкт-Петербурга, используемых для посадки и высадки пассажиров на маршрутах внутреннего водного транспорта;
- развивать маршрутную сеть внутреннего водного транспорта;
- обеспечить закупку нового поколения судов пассажирского флота с улучшенными технико-эксплуатационными характеристиками;

- создать базу по техническому обслуживанию и ремонту нового поколения судов пассажирского флота;

- обеспечить создание, обустройство, содержание и ремонт объектов инфраструктуры речного транспорта и транспортно-пересадочных узлов, связанных с речным транспортом;

- привлечь частных инвесторов для строительства и обустройства объектов инфраструктуры речного транспорта и транспортно-пересадочных узлов;

- обеспечить проведение маркетинговой политики и внедрение информационных систем в работу внутреннего водного транспорта.

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

### ***Обеспечение безопасного функционирования внутреннего водного транспорта***

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

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

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

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

К основным задачам подпрограммы относятся следующие:



- обеспечение надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях;

- развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, увеличение пассажирских перевозок в городском и пригородном сообщении, на туристических маршрутах.

Сроки реализации подпрограммы – 2015–2020 гг.

Подпрограмма реализуется в два этапа:

- этап 1 – 2015-2017 гг.

- этап 2 – 2018-2020 гг.

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

- снижение доли гидротехнических сооружений, не соответствующих нормативным требованиям безопасности эксплуатации на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

- увеличение объема перевозок пассажиров внутренним водным транспортом;

- увеличение объема перевозок грузов внутренним водным транспортом;

- снижение доли протяженности внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

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

### **3. Перечень мероприятий подпрограммы**

Мероприятия подпрограммы разработаны для двух вариантов:

- первый вариант – консервативный;

- второй вариант – целевой.

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

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

- Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы (2010-2020 годы)», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.01 № 848 с изменениями и дополнениями от 15.05.2014 № 445;

- Федеральная адресная инвестиционная программа на 2014 год и на плановый период 2015 и 2016 годов;

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

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

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

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

### **3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы**

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

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

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

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

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

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

### **3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы**

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

- строительство 2-й очереди Соляного причала на Октябрьской набережной р. Нева 1364,5 км;
- строительство причального комплекса в Кировском районе Ленинградской области р. Нева 1345 км, левый берег.

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

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

## **4. Ресурсное обеспечение мероприятий подпрограммы**

Для реализации целевого варианта подпрограммы «Внутренний водный транспорт» за период 2015-2020 гг. потребуется общий объем финансирования в размере 15 465,8 млн руб. в ценах соответствующих лет, в том числе за счет:

- федерального бюджета – 15 155,9 млн руб. (97,8%);
- бюджета Санкт-Петербурга - 194,9 млн руб. (1,2%);
- внебюджетных источников финансирования - 115,0 млн руб. (1,0%).

Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта подпрограммы по сравнению с консервативным вариантом составляет в ценах соответствующих лет 115,0 млн руб. за счет внебюджетных источников финансирования.

## **5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы**

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

- повышение роли внутреннего водного транспорта в транспортном комплексе Санкт-Петербурга и Ленинградской области (увеличение спроса на услуги внутреннего водного транспорта в области туризма, нужд города, переключения грузовых перевозок с наземных видов транспорта на внутренний водный);
- снижение транспортных ограничений на Волго-Балтийском водном пути в границах Ленинградской области;
- повышение безопасной и надежной работы гидротехнических сооружений и обеспечение безопасного судоходства на внутренних водных путях Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

По итогам реализации подпрограммы к 2020 г. будут достигнуты следующие показатели и индикаторы:

- доля гидротехнических сооружений, не соответствующих нормативным требованиям безопасности эксплуатации на территории Ленинградской области, снизится на 33%;
- объем перевозок пассажиров на внутреннем водном транспорте в Санкт-Петербурге увеличится до 3234 тыс. чел. (в 1,4 раза по сравнению с 2013 г.);
- объем перевозок грузов на внутреннем водном транспорте в Санкт-Петербурге и Ленинградской области вырастет до 15 млн тонн (в 1,4 раза по сравнению с 2013 г.);
- доля протяженности Волго-Балтийского водного пути с ограничениями пропускной способности на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области составит 11,1%.

## **Приложения**

## Приложение 1.

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

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя			
			2013 г. (отчет)	2014 г. (план)	2017 г. (прогноз)	2020 г. (прогноз)
1	Снижение доли гидротехнических сооружений, не соответствующих нормативным требованиям безопасности эксплуатации (от общего числа гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию) на территории Ленинградской области	%	-	-	-	33
2	Объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге	тыс. чел.	2297	2362,6	2850	3120
3	Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	млн тонн	10,8	11	13	15
4	Доля протяженности Волго-Балтийского водного пути с ограничениями пропускной способности на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	%	16,5	16,5	16,5	11,1

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

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя			
			2013 г. (отчет)	2014 г. (план)	2017 г. (прогноз)	2020 г. (прогноз)
1	Снижение доли гидротехнических сооружений, не соответствующих нормативным требованиям безопасности эксплуатации (от общего числа гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию) на территории Ленинградской области	%	-	-	-	33
2	Объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге	тыс. чел.	2297	2362,6	2950	3234
3	Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	млн тонн	10,8	11	13	15
4	Доля протяженности Волго-Балтийского водного пути с ограничениями пропускной способности на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	%	16,5	16,5	16,5	11,1

## Приложение 2.

### Расходы на реализацию подпрограммы «Внутренний водный транспорт» \*

в ценах соответствующих лет, млн руб.

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Всего по подпрограмме «Внутренний водный транспорт»			Всего	15 465,8	1 685,0	854,8	2 381,2	2 615,7	3 541,7	4 387,4
			учтено	15 350,8	1 670,0	839,8	2 356,2	2 590,7	3 516,7	4 377,4
			дополнительная потребность	115,0	15,0	15,0	25,0	25,0	25,0	10,0
			Федеральный бюджет	15 155,9	1 640,4	810,0	2 325,0	2 557,7	3 482,0	4 340,8
			учтено	15 155,9	1 640,4	810,0	2 325,0	2 557,7	3 482,0	4 340,8
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	194,9	29,6	29,8	31,2	33,0	34,7	36,6
			учтено	194,9	29,6	29,8	31,2	33,0	34,7	36,6
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	115,0	15,0	15,0	25,0	25,0	25,0	10,0
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	115,0	15,0	15,0	25,0	25,0	25,0	10,0
1	Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области,	Установка, демонтаж причалов и иных объектов инфраструктуры водного транспорта Санкт - Петербурга	Всего	168,3	25,6	25,6	27,0	28,5	30,0	31,6
			учтено	168,3	25,6	25,6	27,0	28,5	30,0	31,6
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-



№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015- 2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	увеличение пассажирских перевозок в городском и пригородном сообщении, на туристических маршрутах		дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	168,3	25,6	25,6	27,0	28,5	30,0	31,6
			учтено	168,3	25,6	25,6	27,0	28,5	30,0	31,6
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
2	Обеспечение надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях	Реализация мероприятий по обеспечению безопасности судоходства на реках и каналах Санкт - Петербурга	Всего	12,7	2,0	2,0	2,0	2,1	2,2	2,4
			учтено	12,7	2,0	2,0	2,0	2,1	2,2	2,4
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	12,7	2,0	2,0	2,0	2,1	2,2	2,4
			учтено	12,7	2,0	2,0	2,0	2,1	2,2	2,4
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015- 2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
3	Обеспечение надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях	Развитие системы мониторинга, анализа и управления судами на реках и каналах Санкт-Петербурга	Всего	13,9	2,0	2,2	2,2	2,4	2,5	2,6
			учтено	13,9	2,0	2,2	2,2	2,4	2,5	2,6
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	13,9	2,0	2,2	2,2	2,4	2,5	2,6
			учтено	13,9	2,0	2,2	2,2	2,4	2,5	2,6
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
4	Обеспечение надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Балтийского водного пути	Всего	15 155,9	1 640,4	810,0	2 325,0	2 557,7	3 482,0	4 340,8
			учтено	15 155,9	1 640,4	810,0	2 325,0	2 557,7	3 482,0	4 340,8
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	15 155,9	1 640,4	810,0	2 325,0	2 557,7	3 482,0	4 340,8
			учтено	15 155,9	1 640,4	810,0	2 325,0	2 557,7	3 482,0	4 340,8
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
5	Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, увеличение пассажирских перевозок в городском и пригородном сообщении, на туристических маршрутах	Строительство 2-й очереди Соляного причала Октябрьская набережная р. Нева 1364,5 км	дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Всего	30,0	-	-	10,0	10,0	10,0	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	30,0	-	-	10,0	10,0	10,0	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
6	Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, увеличение пассажирских перевозок	Строительство причального комплекса в Кировском районе Ленинградской области р. Нева 1345 км, левый берег	Всего	85,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	10,0
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	85,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	10,0
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	в городском и пригородном сообщении, на туристических маршрутах		учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	85,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	10,0
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	85,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	10,0

**\* Примечание:**

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