

**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 9 сентября 2014 года
(пункт 1 раздела I протокола № 49)**

**Санкт-Петербург
2014**

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	14
3. Перечень мероприятий подпрограммы	15
3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы	15
3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы	16
4. Ресурсное обеспечение мероприятий подпрограммы	17
5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы	17
Приложения.....	19
Приложение 1. Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Морской транспорт»	20
Приложение 2. Расходы на реализацию подпрограммы «Морской транспорт».....	24

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 81 817,1 млн руб., в том числе за счет:</p> <ul style="list-style-type: none"> - федерального бюджета – 26 232,2 млн руб. (32,1%); - внебюджетных источников финансирования - 55 584,9 млн руб. (67,9%). <p>Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта подпрограммы по сравнению с консервативным вариантом составляет в ценах соответствующих лет 228,0 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 концу 2020 года 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 портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2,6 раза; - увеличение объема перевалки грузов ро-ро в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в 1,8 раза; - увеличение объема перевозок пассажиров морским транспортом через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга, в 2,3 раза.
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

Грузовые перевозки

Морской транспорт и морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, играют важную роль в обеспечении перевозок российских внешнеторговых грузов. В 2013 г. на долю морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области пришлось 94,0% от грузооборота портов Балтийского бассейна и 39,4% от грузооборота всех портов Российской Федерации.

К доставке грузов через портовые комплексы Санкт-Петербурга и Ленинградской области тяготеет почти вся Европейская часть России, в которой проживает 112 млн чел. (около 78% от общей численности населения страны), сконцентрированы крупнейшие города и расположены основные предприятия базовых отраслей промышленности, крупные торговые и терминально-логистические комплексы.

Через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, проходит один из основных маршрутов транспортировки грузов между Российской Федерацией и Европейским Союзом, на который приходится 49,4 % российского внешнеторгового товарооборота, а также осуществляются международные перевозки со странами всех континентов.

Наличие морских портов является одним из важнейших факторов инвестиционной привлекательности Санкт-Петербурга и Ленинградской области, так как расположение в зоне тяготения портовых комплексов позволяет предприятиям снижать затраты на доставку сырья и комплектующих.

За период 2009-2013 гг. объем перевалки внешнеторговых грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, увеличился со 155,6 млн тонн до 199,5 млн тонн (на 28,2%). Динамика внешнеторгового грузооборота морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области за период 2009-2013 гг. представлена в табл. 1.1.

Номенклатура обрабатываемых грузов определяется специализацией морских портов. В грузообороте Большого порта Санкт-Петербург в 2013 г. 40,0% пришлось на контейнеры. Порт Приморск специализируется только на перевалке наливных грузов. В порту Усть-Луга наливные грузы обеспечили 63,3% от общего грузооборота, а в Высоцке

– 69,6%. В морском порте Выборг преобладали навалочные грузы, доля которых в общем грузообороте составила 78,3%.

Таблица 1.1.

Динамика внешнеторгового грузооборота морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области за период 2009-2013 гг. (млн тонн)

Название порта	2009 г.		2010 г.		2011 г.		2012 г.		2013 г.	
	экспорт	импорт	экспорт	импорт	экспорт	импорт	экспорт	импорт	экспорт	импорт
Большой порт Санкт-Петербург	36,4	13,3	41,0	16,8	40,2	19,4	37,5	20,0	37,9	19,6
Усть-Луга	8,9	0,04	10,5	0,1	20,6	0,3	44,6	0,6	60,0	1,1
Приморск	79,2	-	77,6	-	75,1	-	74,7	-	63,8	-
Высоцк	16,6	-	14,3	-	12,9	-	13,5	-	15,6	-
Выборг	1,1	0,06	0,8	0,2	1,0	0,1	1,4	0,06	1,4	0,08
Всего	142,2	13,4	144,2	17,1	149,8	19,8	171,7	20,66	178,7	20,78

Источник: ООО «Морцентр – ТЭК»

По перевалке контейнерных грузов Большой порт Санкт-Петербург занимает лидирующие позиции как в Российской Федерации, так и в регионе Балтийского моря. Постепенно растет грузооборот Усть-Лужского контейнерного терминала, перспективная пропускная способность которого составит 3 млн TEU в год. Контейнерные терминалы портов Санкт-Петербург и Усть-Луга обрабатывают около 50% всех контейнерных грузов, перегружаемых в морских портах Российской Федерации. Динамика контейнерного грузооборота морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области представлена в табл. 1.2.

Таблица 1.2.

Динамика внешнеторгового грузооборота контейнеров в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области за период 2009-2013 гг. (тыс. TEU)

Название порта	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
Большой порт Санкт-Петербург	1 342	1 930	2 366	2 525	2 515
Усть-Луга	-	0,001	0,03	12	64
Всего	1 342	1 930	2 366	2 537	2 579

Источник: ООО «Морцентр – ТЭК»

За период 2009-2013 гг. почти в 10 раз возрос объем перевалки ро-ро грузов, причем наибольший прирост грузооборота наблюдался в 2013 г. (табл. 1.3).

Таблица 1.3.

Динамика внешнеторгового грузооборота на паромных и накатных судах(ро-ро) в морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области за период 2009-2013 гг. (тыс. тонн)

Название порта	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
Большой порт Санкт-Петербург	275,8	451,4	691,5	764,7	1 342,3
Усть-Луга	-	-	1039,0	1139,1	1411,6
Всего	275,8	451,4	1730,5	1903,8	2753,9

Источник: ООО «Морцентр – ТЭК»

К основным проблемам, сдерживающим развитие морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области, относятся 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 (в общем грузообороте морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2013 г. на долю экспортных грузов пришлось 89,6%, а импортных грузов – 10,4%);
- 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;
- длительность прохождения пограничных и таможенных процедур, что снижает эффективность работы портовых комплексов.

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 грузовместимости;
- 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 соответствии со «Стратегией развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» наиболее высокие темпы роста грузооборота прогнозируются в морском порту Усть-Луга. По прогнозу грузооборот порта Усть-Луга достигнет:

- к 2020 г. - 73 млн тонн, при этом 32% составят генеральные грузы (машины и оборудование, металлы, контейнерные, ро-ро, скоропортящиеся, прочие тарно-штучные и др.);
- к 2030 г. - 100 млн тонн, из которых 39% составят генеральные грузы.

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. Компонировочная 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».

Строительство первой очереди Усть-Лужского контейнерного терминала пропускной способностью 440 тыс. TEU завершено в 2011 г. Планируется, что к 2025 г. пропускная способность Усть-Лужского контейнерного терминала составит 3 млн. TEU.

В 2012 году в порту начата отгрузка нефти из второй Балтийской трубопроводной системы (БТС-II). Пропускная способность первой очереди БТС-II составляет 30 млн тонн нефти в год.

Паромный комплекс в Усть-Луге, обслуживающий паромное сообщение на линии Усть-Луга — Балтийск — порты Германии, оснащен железнодорожным парком из 16 путей протяженностью более 8,8 км.

В порту Усть-Луга планируется строительство металлургического терминала мощностью до 4,0 млн тонн в год. Кроме того, предполагается строительство терминала по перевалке минеральных удобрений мощностью 7,0 млн тонн в год.

В 7 км от порта Усть-Луга планируется строительство нового города с перспективным числом жителей около 35 тыс. человек (предусмотрен ввод в эксплуатацию около 1 млн кв. м жилья), которые будут обеспечивать работу портового комплекса. Рядом с портом Усть-Луга создается промышленно-логистическая зона общей площадью 432 га, на которой предполагается размещение индустриального бизнес-парка, складов временного хранения, логистических терминалов и производственных предприятий.

Развитие Большого порта Санкт-Петербург предусматривается за счет модернизации существующих мощностей, развития новых портовых районов в Бронке, Ломоносове, Кронштадте, увеличения доли высокотехнологичных экологически чистых

грузов (контейнерных, рефрижераторных и накатных) в общем грузообороте морского порта.

Стратегией социально-экономического развития Санкт-Петербурга на период до 2030 года предусматривается частичный перенос портовых функций из существующих районов порта, расположенных в центральной части Санкт-Петербурга, в аванпорты, а также вывод складских мощностей в периферийные районы Санкт-Петербургской агломерации, имеющие непосредственный выход на сеть федеральных автомобильных дорог.

Строительство многофункционального морского перегрузочного комплекса «Бронка» (ММПК «Бронка») позволит увеличить объемы перевалки контейнерных и накатных грузов в Санкт-Петербурге. Создание нового перегрузочного комплекса будет способствовать переключению российских грузов из портов других стран региона Балтийского моря на ММПК «Бронка» за счет более выгодных условий перегрузки, сокращения затрат времени на их доставку конечным потребителям и снижения транспортно-логистических издержек грузовладельцев.

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 позволит сократить время прохода судов по Морскому каналу;
- 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 позволит снизить транспортные расходы грузовладельцев и затраты времени на доставку грузов конечным потребителям.

В 2017 г. предусматривается ввод в эксплуатацию контейнерного терминала ММПК «Бронка» мощностью 500 тыс. TEU/год и терминала накатных грузов мощностью 130 тыс. ед./год. К 2020 г. планируется развитие терминала накатных грузов до 260 тыс. ед./год и контейнерного терминала до 1 900 тыс. TEU/год.

По прогнозу грузооборот Большого порта Санкт-Петербург с учетом аванпорта Бронка может достичь к 2030 г. 85,0 - 95,0 млн тонн в год.

Порт Приморск специализируется на перевалке сырой нефти и нефтепродуктов. В перспективе предусматривается создание универсального глубоководного порта на базе Приморского торгового порта: строительство терминалов для перевалки контейнеров, металлов, минеральных удобрений и нефтепродуктов. К 2020 г. грузооборот порта может возрасти до 80 млн тонн.

В порту Высоцк в настоящее время действуют два портовых перегрузочных комплекса: угольный и нефтеналивной. После завершения реконструкции, угольный терминал порта сможет перерабатывать до 7,5 млн тонн грузов в год. Мощность нефтеналивного терминала составляет 13-14 млн тонн нефтепродуктов в год. На терминале осуществляется перевалка темных (вакуумный газойль, мазут) и светлых (дизельное топливо) нефтепродуктов.

Порт Выборг относится к универсальным портам, он специализируется на перевалке генеральных, навалочных грузов (минеральные удобрения, уголь, руда, чугун, металлолом), пищевых и химических наливных грузов. Реконструкция порта позволит увеличить его грузооборот до 3 млн тонн грузов в год.

Динамичное развитие морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области должно сопровождаться строительством или реконструкцией подходных каналов, автомобильных и железных дорог, а также созданием тыловых терминалов с целью увеличения объема услуг добавленной стоимости.

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.

Для удобства туристов в Большом порту Санкт-Петербург и в морском порту Выборг введен безвизовый режим посещения для пассажиров круизных и паромных судов, предусматривающий возможность нахождения иностранных туристов в этих городах в течение 72 часов.

В табл. 1.4 и 1.5 представлена динамика объемов пассажирских перевозок и количества судозаходов в порты Санкт-Петербурга за период 2009-2013 гг. За период 2009-2013 гг. общий объем пассажирских перевозок морским транспортом в Санкт-Петербурге возрос в 3,4 раза и в 2013 г. превысил 1,7 млн чел.

Таблица 1.4.

**Динамика объемов пассажирских перевозок и количества судозаходов в
«Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад» за период 2009-2013 гг.**

Наименование показателя	Единица измерения	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2013/2009
Объем пассажирских перевозок	тыс. чел.	248	373	528	422	504	2,03
Количество судозаходов	ед.	115	254	327	226	261	2,27

Источник: ОАО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад»

Таблица 1.5.

**Динамика объемов пассажирских перевозок и количества судозаходов в
«Пассажирский порт Санкт-Петербург» за период 2009-2013 гг.**

Наименование показателя	Единица измерения	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2013/2009
Объем пассажирских перевозок	тыс. чел.	245	568	964	1 065	1 197	4,9
Количество судозаходов	ед.	113	180	217	224	260	2,3

Источник: справочник «Порты и терминалы Санкт-Петербурга и Ленинградской области 2014»

В 2013 году в морском порту Выборг количество туристов, прибывающих на круизном пароме из Финляндии в Выборг, возросло до 24 тыс. человек.

Пассажирский порт «Морской фасад», расположенный на намывных территориях Васильевского острова Санкт-Петербурга, является крупнейшим морским пассажирским портом в Российской Федерации. Строительство порта началось в 2006 г. и полностью было завершено в 2011 г. Порт способен принимать круизные и паромные суда длиной до 330 м и осадкой до 8,8 м. Длина новых подходных каналов составляет 10 км, глубина подходных каналов и акватории - 11 м. В порту расположено 7 причалов, длина причальной стенки составляет 2171,06 м.

С учетом туристического потенциала региона к 2020 г. прогнозируется увеличение объема перевозок пассажиров морским транспортом в Санкт-Петербурге в 2,3 раза. Рост круизных и паромных перевозок будет стимулировать развитие туризма и позволит привлечь дополнительные доходы в бюджет города.

В настоящее время к основным проблемам, сдерживающим развитие морского туризма в Санкт-Петербурге, относится недостаточная пропускная способность автодорожных подходов к пассажирским портам. Зачастую туристы отъезжают от

«Морского фасада» и сразу же попадают в пробки. Простояв в заторах длительное время, они возвращаются на лайнер с негативными эмоциями, и в будущем уже не желают возвращаться в Санкт-Петербург из-за неудобства передвижений по городу. Поэтому одна из главных проблем Санкт-Петербурга – низкая возвратность туристов из-за неудовлетворительных условий движения на дорогах.

Решение этой проблемы возможно за счет организации доставки туристов из «Морского фасада» на речных судах к местам проведения экскурсий и культурно-массовых мероприятий. Для этого необходимо строительство причалов для речных судов в «Пассажирском порту Санкт-Петербург «Морской фасад».

В период с 2014 по 2020 гг. в отношении морских круизных перевозок прогнозируется устойчивый рост пассажиропотока - до 1 млн человек в год. Для доставки до 40% туристов из «Морского фасада» в различные районы Санкт-Петербурга планируется использовать речные суда. В перспективе прогнозируется наибольшая загрузка транспортных маршрутов по направлениям «Морской фасад» - Дворцовая набережная, «Морской фасад» - Петергоф, «Морской фасад» - Кронштадт».

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 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 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:

- строительство и реконструкция объектов инфраструктуры Большого порта Санкт-Петербург, включая аванпорты;
- комплекс мероприятий по развитию морского порта Усть-Луга;
- развитие региональных систем ГМССБ и СУДС Финского залива;
- 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 галереи причала №2 Пассажирского порта Санкт-Петербург "Морской Фасад" для увеличения типов принимаемых судов;
- установка пневмобарботажного оборудования для борьбы с обледенением причалов и акватории Пассажирского порта Санкт-Петербург "Морской фасад";
- строительство выносных палов вдоль линии причалов №1,2 и линии причалов №6,7 Пассажирского порта Санкт-Петербург "Морской фасад".

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 в размере 81 817,1 млн руб. в ценах соответствующих лет, в том числе за счет:

- федерального бюджета – 26 232,2 млн руб. (32,1%);
- внебюджетных источников финансирования - 55 584,9 млн руб. (67,9%).

Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта подпрограммы по сравнению с консервативным вариантом составляет в ценах соответствующих лет 228,0 млн руб. за счет внебюджетных источников финансирования.

5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы

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

- увеличение объемов перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в 1,3 раза;
- увеличение объемов перевалки контейнерных грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в 2,6 раза;
- увеличение объемов перевалки грузов ро-ро в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в 1,8 раза;
- увеличение объемов перевозок пассажиров морским транспортом через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга, в 2,3 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

Приложение 1.

Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Морской 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	Объем перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, всего – в т.ч.:	млн т / год	202,1	210	223,5	242
	на территории Санкт-Петербурга		58	62	72,5	80
	на территории Ленинградской области		144,1	148	151	162
2	Объем перевалки контейнерных и ро-ро грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга, всего – в т.ч.:	млн т / год	24,5	27,7	38,4	55,7
	контейнерных грузов		23,2	26,3	37	54,2

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя			
			2013 г. (отчет)	2014 г. (план)	2017 г. (прогноз)	2020 г. (прогноз)
	ро-ро грузов		1,3	1,3	1,4	1,5
3	Объем перевалки контейнерных и ро-ро грузов в морских портах, расположенных на территории Ленинградской области, всего – в т.ч.:	млн т / год	1	1,5	3,2	8
	контейнерных грузов		0,4	0,6	2	6
	ро-ро грузов		0,6	0,8	1,2	2
4	Объем перевозок пассажиров морским транспортом через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга	тыс. чел / год	1 701	1 916	2 738	3 912

Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Морской 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	Объем перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, всего – в т.ч.:	млн т / год	202,1	210	225,5	252
	на территории Санкт-Петербурга		58	62	73,5	85
	на территории Ленинградской области		144,1	148	152	167
2	Объем перевалки контейнерных и ро-ро грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга, всего – в т.ч.:	млн т / год	24,5	27,7	38,4	55,7
	контейнерных грузов		23,2	26,3	37	54,2

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя			
			2013 г. (отчет)	2014 г. (план)	2017 г. (прогноз)	2020 г. (прогноз)
	ро-ро грузов		1,3	1,3	1,4	1,5
3	Объем перевалки контейнерных и ро-ро грузов в морских портах, расположенных на территории Ленинградской области, всего – в т.ч.:	млн т / год	1	1,5	3,2	8
	контейнерных грузов		0,4	0,6	2	6
	ро-ро грузов		0,6	0,8	1,2	2
4	Объем перевозок пассажиров морским транспортом через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга	тыс. чел / год	1 701	1 916	2 738	3 912

Приложение 2.

Расходы на реализацию подпрограммы «Морской 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 «Морской транспорт»			Всего	81 817,1	24 748,8	19 513,9	15 191,2	7 200,0	6 933,7	8 229,5
			учтено	81 589,1	24 613,8	19 420,9	15 191,2	7 200,0	6 933,7	8 229,5
			дополнительная потребность	228,0	135,0	93,0	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	26 232,2	3 056,9	4 620,9	9 691,2	2 700,0	1 933,7	4 229,5
			учтено	26 232,2	3 056,9	4 620,9	9 691,2	2 700,0	1 933,7	4 229,5
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	55 584,9	21 691,9	14 893,0	5 500,0	4 500,0	5 000,0	4 000,0
			учтено	55 356,9	21 556,9	14 800,0	5 500,0	4 500,0	5 000,0	4 000,0
			дополнительная потребность	228,0	135,0	93,0	-	-	-	-
1	Увеличение портовых мощностей, пропускной и провозной способности морских портов, обеспечение эффективного развития портовой	Реконструкция объектов инфраструктуры морского порта Санкт-Петербург (реконструкция акватории порта в районе Лесной гавани, Барочного,	Всего	16 843,0	1 000,0	1 993,0	2 850,0	3 700,0	3 700,0	3 600,0
			учтено	16 843,0	1 000,0	1 993,0	2 850,0	3 700,0	3 700,0	3 600,0
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	4 043,0	-	193,0	350,0	1 200,0	700,0	1 600,0
			учтено	4 043,0	-	193,0	350,0	1 200,0	700,0	1 600,0

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015- 2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	инфраструктуры	Восточного и Екатерингофского бассейнов, включая снос Кривой дамбы и реконструкцию причалов порта)	дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	12 800,0	1 000,0	1 800,0	2 500,0	2 500,0	3 000,0	2 000,0
			учтено	12 800,0	1 000,0	1 800,0	2 500,0	2 500,0	3 000,0	2 000,0
			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	34 798,8	16 668,1	11 936,5	6 194,2	-	-	-
			учтено	34 798,8	16 668,1	11 936,5	6 194,2	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	9 241,9	1 111,2	1 936,5	6 194,2	-	-	-
			учтено	9 241,9	1 111,2	1 936,5	6 194,2	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	25 556,9	15 556,9	10 000,0	-	-	-	-

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015- 2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
3	Увеличение портовых мощностей, пропускной и провозной способности морских портов, обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры	Формирование акватории южной и северной частей порта Усть-Луга, включая операционную акваторию контейнерного терминала, Ленинградская область	учтено	25 556,9	15 556,9	10 000,0	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Всего	6 163,8	-	368,9	2 061,2	1 500,0	1 233,7	1 000,0
			учтено	6 163,8	-	368,9	2 061,2	1 500,0	1 233,7	1 000,0
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	6 163,8	-	368,9	2 061,2	1 500,0	1 233,7	1 000,0
			учтено	6 163,8	-	368,9	2 061,2	1 500,0	1 233,7	1 000,0
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
4	Увеличение портовых мощностей, пропускной и провозной способности морских портов, обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры	Развитие морского торгового порта Усть-Луга	Всего	3 497,1	1 450,0	1 461,3	585,8	-	-	-
			учтено	3 497,1	1 450,0	1 461,3	585,8	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	3 497,1	1 450,0	1 461,3	585,8	-	-	-
			учтено	3 497,1	1 450,0	1 461,3	585,8	-	-	-
			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
5	Увеличение портовых мощностей, пропускной и провозной способности морских портов, обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры	Строительство специализированных причалов в порту Усть-Луга	учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Всего	17 000,0	5 000,0	3 000,0	3 000,0	2 000,0	2 000,0	2 000,0
			учтено	17 000,0	5 000,0	3 000,0	3 000,0	2 000,0	2 000,0	2 000,0
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	17 000,0	5 000,0	3 000,0	3 000,0	2 000,0	2 000,0	2 000,0
			учтено	17 000,0	5 000,0	3 000,0	3 000,0	2 000,0	2 000,0	2 000,0
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015- 2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
6	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: 1 этап - реконструкция; 2 этап - реконструкция; 3 этап - проектные работы	Всего	235,2	65,0	170,2	-	-	-	-
			учтено	235,2	65,0	170,2	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	235,2	65,0	170,2	-	-	-	-
			учтено	235,2	65,0	170,2	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
7	Обеспечение надежности и безопасности функционирования морского транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	Реконструкция объектов Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности на подходах к морским портам Российской Федерации в части объектов: Морские районы А1 и А2 ГМССБ восточной части Финского залива - проектные работы	Всего	10,0	5,0	5,0	-	-	-	-
			учтено	10,0	5,0	5,0	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	10,0	5,0	5,0	-	-	-	-
			учтено	10,0	5,0	5,0	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015- 2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
8	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)	Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Всего	3 041,2	425,7	486,0	500,0	-	-	1 629,5
			учтено	3 041,2	425,7	486,0	500,0	-	-	1 629,5
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	3 041,2	425,7	486,0	500,0	-	-	1 629,5
			учтено	3 041,2	425,7	486,0	500,0	-	-	1 629,5
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015- 2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
9	Увеличение портовых мощностей, пропускной и провозной способности морских портов, обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры	Разработка предпроектных проработок и проектной документации по развитию порта Приморск	Всего	115,0	100,0	15,0	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	115,0	100,0	15,0	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	115,0	100,0	15,0	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	115,0	100,0	15,0	-	-	-	-
10	Увеличение портовых мощностей, пропускной и провозной способности морских портов, обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры	Реконструкция галереи причала №2 Пассажирского порта Санкт-Петербург "Морской Фасад" для увеличения типов принимаемых судов	Всего	25,0	-	25,0	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	25,0	-	25,0	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015- 2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	25,0	-	25,0	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	25,0	-	25,0	-	-	-	-
11	Увеличение портовых мощностей, пропускной и провозной способности морских портов, обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры	Установка пневмобарботажного оборудования для борьбы с обледенением причалов и акватории Пассажирского порта Санкт-Петербург "Морской фасад"	Всего	18,0	-	18,0	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	18,0	-	18,0	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	18,0	-	18,0	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	18,0	-	18,0	-	-	-	-
12	Увеличение портовых	Строительство выносных	Всего	70,0	35,0	35,0	-	-	-	-

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015- 2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	мощностей, пропускной и провозной способности морских портов, обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры	палов вдоль линии причалов №1,2 и линии причалов №6,7 Пассажирского порта Санкт-Петербург "Морской фасад"	учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	70,0	35,0	35,0	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	70,0	35,0	35,0	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	70,0	35,0	35,0	-	-	-	-

*** 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.