



**ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ
КОМПЛЕКС САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
В 2010 ГОДУ**

Научно-исследовательская работа

Цели и задачи Отчета

Заказчик: Комиссия по транспорту общественной организации «Союз промышленников и предпринимателей Санкт-Петербурга» (ОО СПП СПб)

Цель: Характеристика текущего состояния и сложившихся тенденций развития транспортно-логистического комплекса (ТЛК) Санкт-Петербурга, систематизация сведений об основных проблемах развития ТЛК

Разработчики:

- ❖ ООО «Морстройтехнология» (МСТ)
- ❖ ООО «Дорн»
- ❖ ЗАО «НИПИ ТРТИ»
- ❖ ГОУ ВПО «ПГУПС»
- ❖ Фонд «ЦСР Северо-Запад»

Цели и задачи Отчета

Благодарим за содействие в получении статистических данных и экспертные консультации:

- ❖ ФГУ «Администрация морского порта «БП Санкт-Петербург»
- ❖ ГБУ «Волго-Балт»
- ❖ Ассоциацию владельцев пассажирских судов
- ❖ Северо-Западное межрегиональное управление государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта
- ❖ Ассоциацию международных автомобильных перевозчиков
- ❖ ОАО «Совавто-Санкт-Петербург»
- ❖ Филиал ОАО «РЖД» Октябрьская железная дорога
- ❖ ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы»
- ❖ ЗАО «Грузовой Терминал Пулково»
- ❖ ОАО «Аэропорт «Пулково»
- ❖ Комитет по транспортно-транзитной политике Правительства Санкт-Петербурга.

Результаты работы Большого порта Санкт-Петербург (БПСПб) в 2010 г.

Перевалка грузов

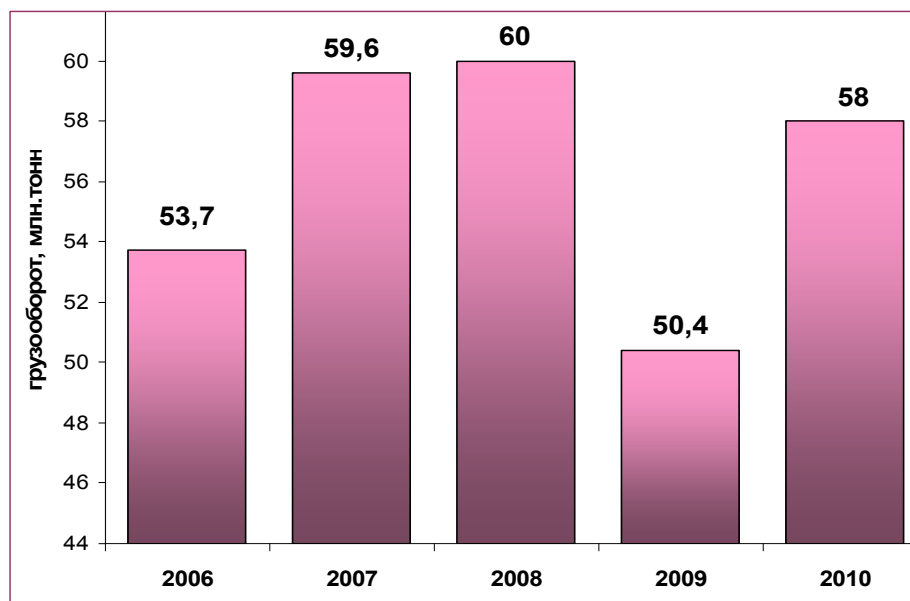
Грузооборот в 2010 г. – 58,0 млн. тонн (+15,2%)

Восстановление грузопотоков после кризиса:

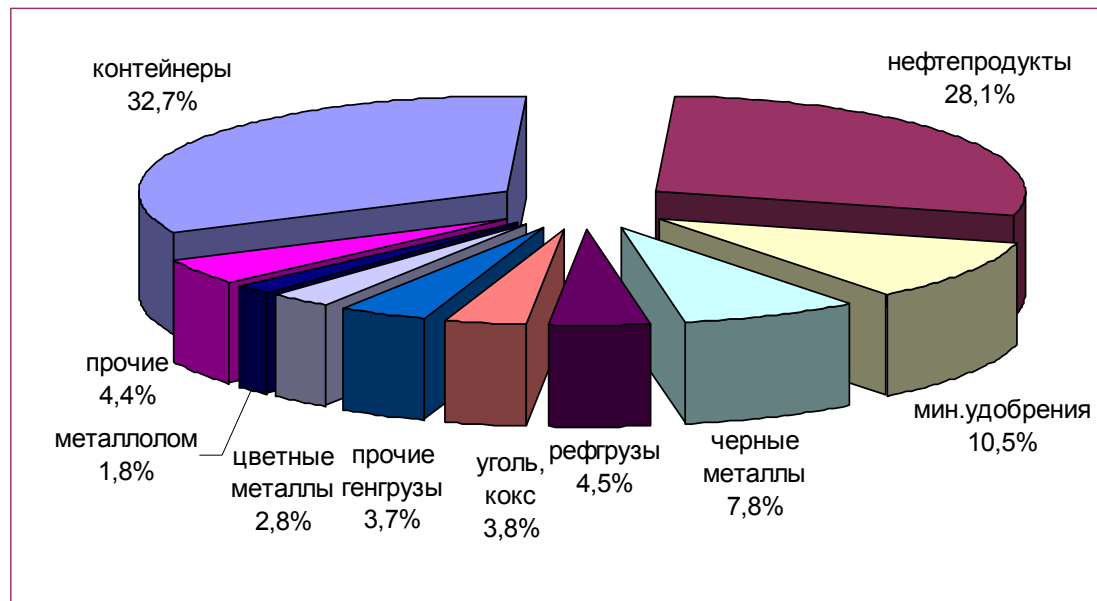
на уровне 2008 г. – металлы, контейнеры, тарно-штучные, удобрения;

выше уровня 2008 г. – нефтепродукты, накатные грузы;

ниже уровня 2008 г. – зерно, уголь, рефгрузы, руда, навалочные, лесные грузы.



Динамика грузооборота в 2006-2010 гг.



Структура грузооборота в 2010 г.

- Количество судозаходов снизилось на 37,8% к 2008 г. (перелом тенденции роста судозаходов в 2009 г.)
- Выросла средняя загрузка судна

Проблема ледокольного сопровождения

Результаты работы Большого порта Санкт-Петербург (БПСПб) в 2010 г.

Пассажирские перевозки

Пассажирооборот в 2010 г. – 604 тыс. чел., в т.ч.:

417,2 тыс.чел. – на круизных судах

186,8 тыс.чел. – на паромных судах

Рост пассажирооборота с 2006 по 2010 гг.:

круизных пассажиров – на 38,5%

паромных пассажиров – почти в 4 раза

Толчок развитию паромных перевозок дало начало работы паромной линии Санкт-Петербург – Хельсинки компании «St.Peter Line» в апреле 2010 г. (пассажирооборот линии в 2010 г. - 154 тыс. чел.)

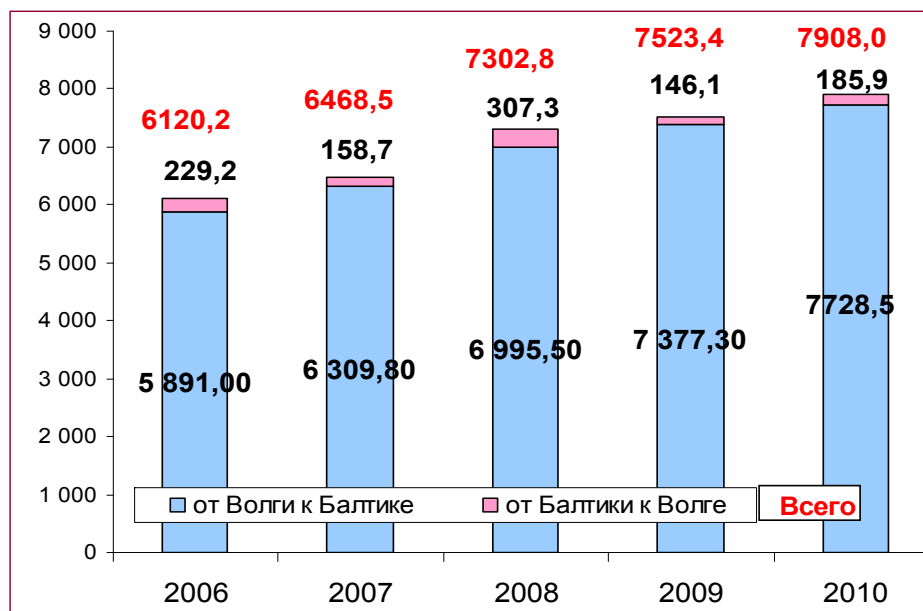
Развитию паромных перевозок способствовало внесение поправок в российское законодательство, которые дают право путешествующим на паромах иностранным туристам в течение 72 часов пребывать на территории РФ без виз.

Результаты работы внутреннего водного транспорта в составе ТЛК Санкт-Петербурга

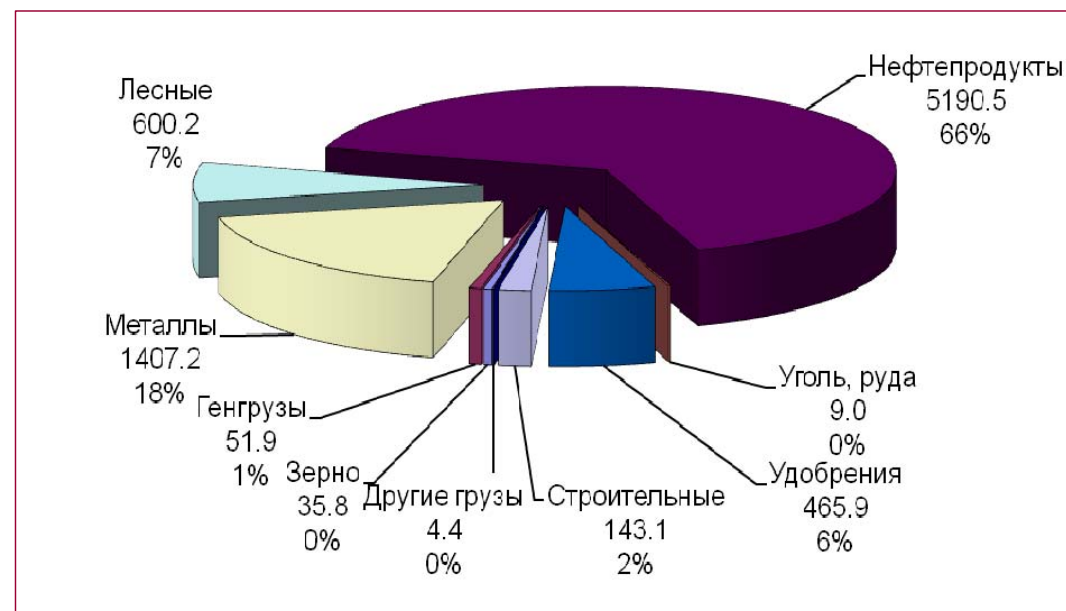
Грузовые перевозки

В 2010 г. на СПб участке ВБВП перевезено 7,9 млн. тонн (+5,1%) грузов, в т.ч.:
 7,7 млн. тонн – в направлении от Волги к Балтике
 0,2 млн. тонн – в направлении от Балтики к Волге

До 80% перевозок по внутренним водным путям идет во взаимодействии с БП СПб,
 около 20% – транзитные перевозки направлением в другие порты.



Динамика объемов перевозок по ВБВП в пункте «Благовещенский мост», тыс.тонн



Структура грузопотока по ВБВП в пункте «Благовещенский мост»

Основной груз – нефтепродукты (65,6% всего грузопотока).

Доля нефтепродуктов в увеличивается: в 2003 г. она составляла 51,5%, в 2010 г. – 65,0%

Результаты работы внутреннего водного транспорта в составе ТЛК Санкт-Петербурга

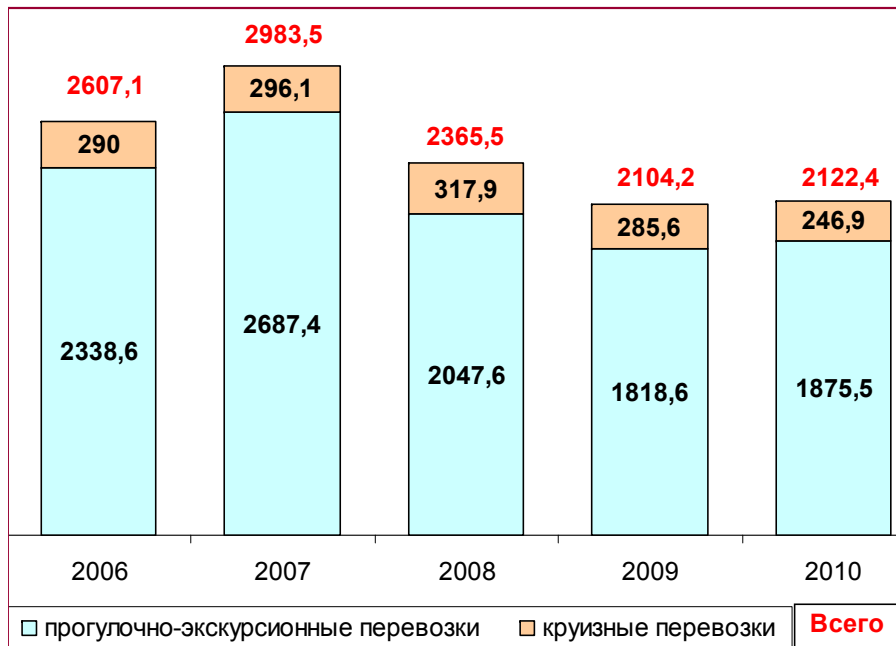
Пассажирские перевозки

В 2010 г. общий пассажирооборот на внутренних водных путях СПб составил **2122,4 тыс. чел.** (+0,9%)

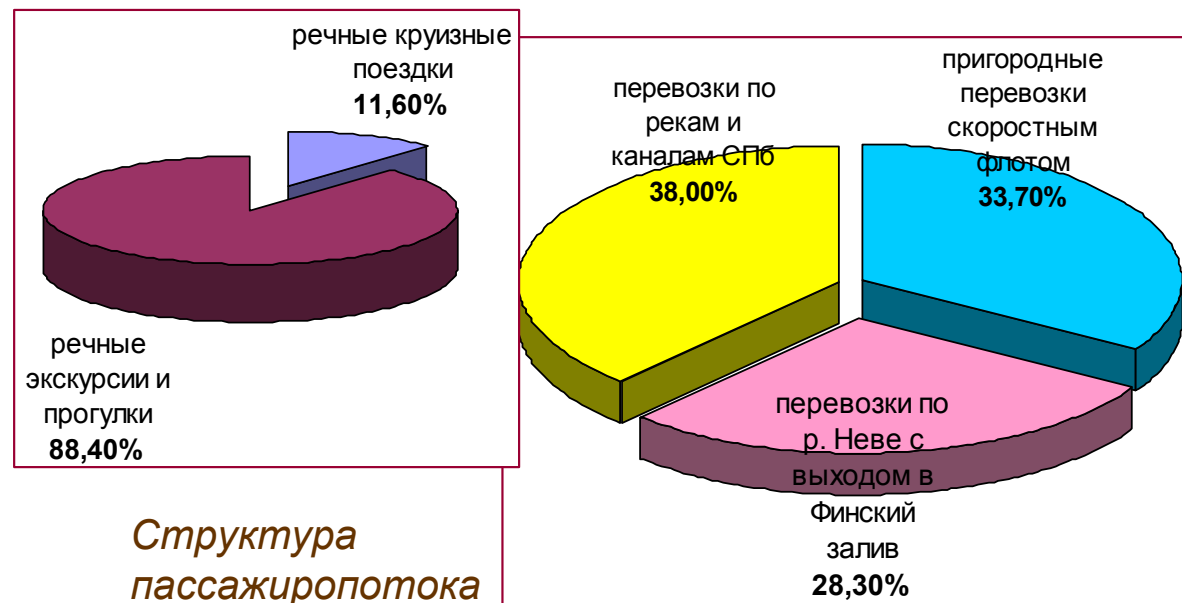
*Помимо этого, по программе Маршрутное водное такси г. Санкт-Петербурга в 2010 г. было перевезено около **290 тыс. чел.***

Перевозки скоростным флотом – в 2010 г. выросли почти на **15%**.

*Доля иностранных пассажиров в круизном пассажиропотоке снижается: в 2010 г. она составила **30,1%** (41,7% в 2007 г.).*



Динамика объемов речных перевозок в 2006-2010 гг., тыс. чел.



Структура пассажиропотока по видам перевозок в 2010 г.

Результаты работы Санкт-Петербургского железнодорожного узла (СПбЖУ) в 2010 г.

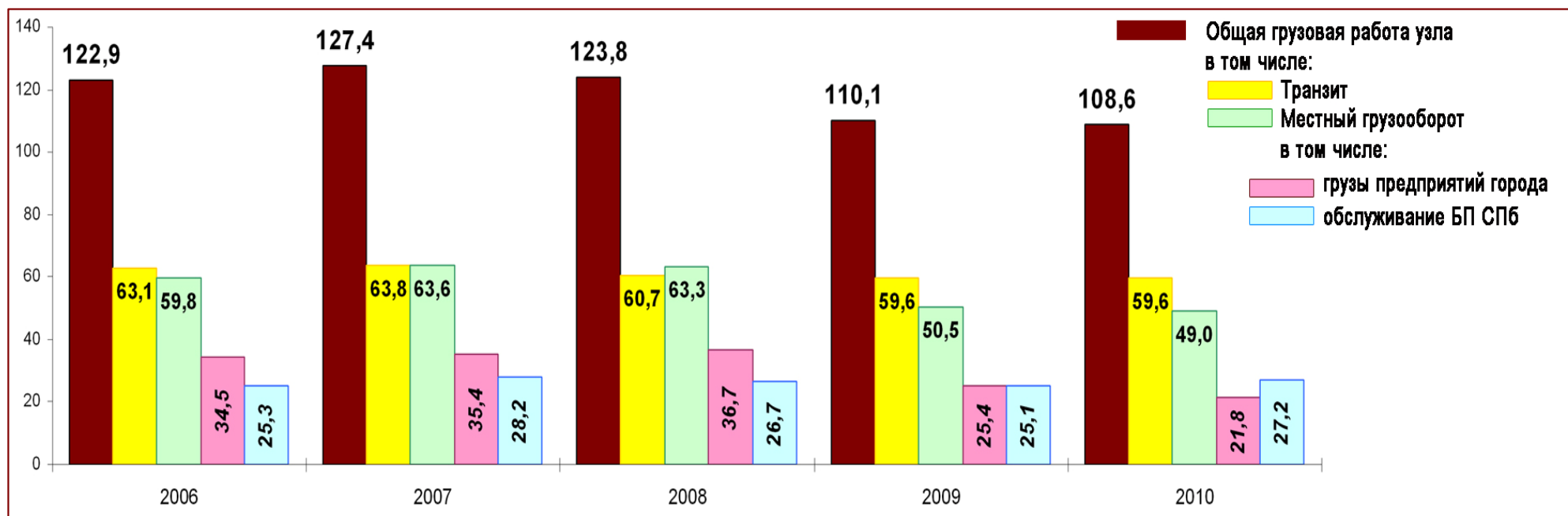
Грузовые перевозки

Объемы работы Санкт-Петербургского железнодорожного узла за последние годы имели тенденцию к незначительному снижению, в 2010 г. достигли объемов **108,6 млн. тонн***

Грузооборот СПб ЖУ складывается из двух основных составляющих:

- ❖ *местной грузовой работы (включая перевозки в/из БП СПб);*
- ❖ *транзитных перевозок.*

В местной грузовой работе Санкт-Петербургского железнодорожного узла наблюдается значительное преобладание прибытия грузов (около 79% в 2010 г.) над отправлением.



Динамика объемов работы СПб ЖУ по основным направлениям грузопотока в 2006-2010 гг., млн. тонн

Результаты работы Санкт-Петербургского железнодорожного узла (СПБЖУ) в 2010 г.

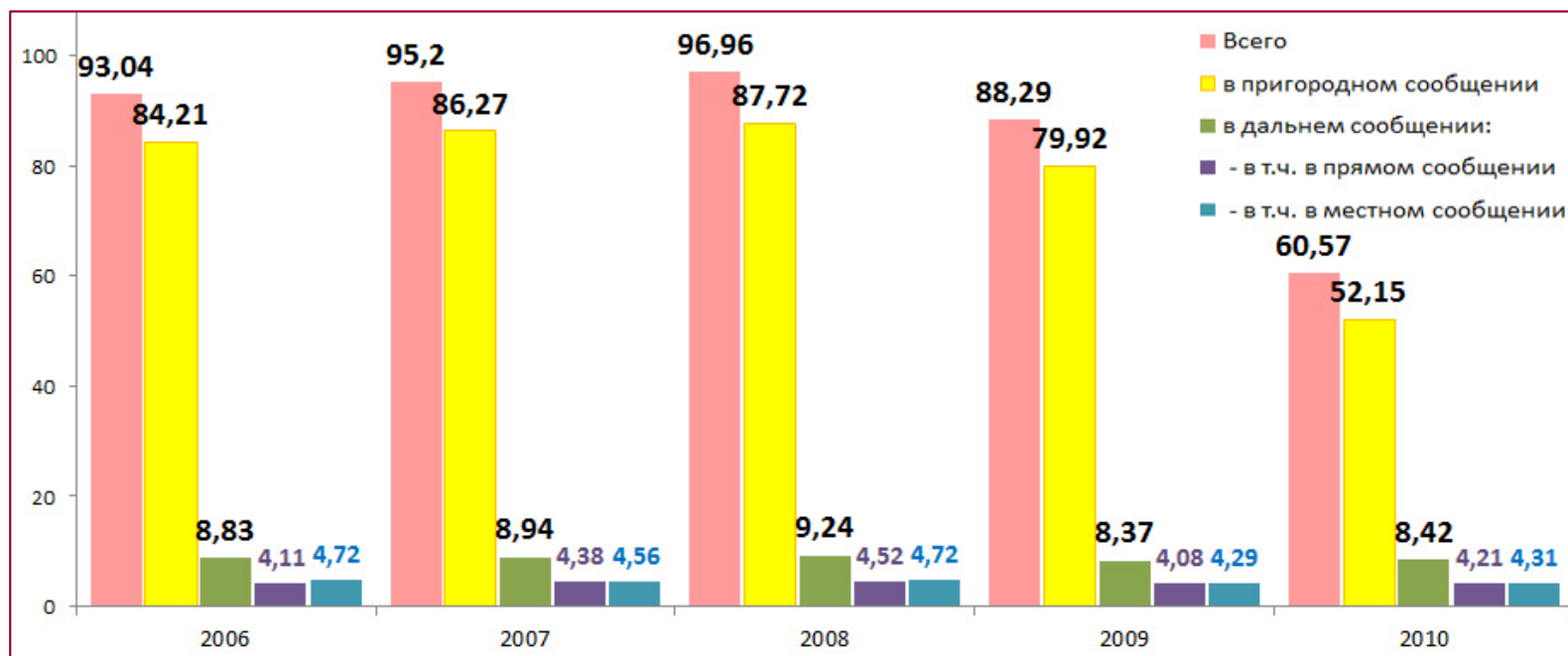
Пассажирские перевозки

В 2010 г. с ж/д станций ОЖД, расположенных в г. Санкт-Петербург отправлено **60,6 млн. чел.**

(-38,1%), в том числе:

- ❖ в дальнем прямом сообщении – 4,21 млн. чел. (+3,2%)
- ❖ в дальнем местном сообщении – 4,31 млн. чел. (+0,5%)
- ❖ в пригородном сообщении – 52,15 млн. чел. (-34,7%)

В 2006-2010 гг. общее количество пассажиров, отправленных со станций Санкт-Петербурга, сократилось на 35% с 93,04 до 60,57 млн. чел.



Снижение происходит за счет снижения количества пассажиров в пригородном сообщении.

Скоростное железнодорожное сообщение (поезда «Сапсан») стало серьезным конкурентом авиаперевозчикам.

Динамика и структура количества отправленных пассажиров со станций ОЖД, расположенных в г. Санкт-Петербурге в 2006-2010 гг., млн. чел.

Результаты работы автотранспортного комплекса Санкт-Петербурга в 2010 г.

Грузовые перевозки

Отсутствует полная и достоверная статистика по отрасли (отмена лицензирования).

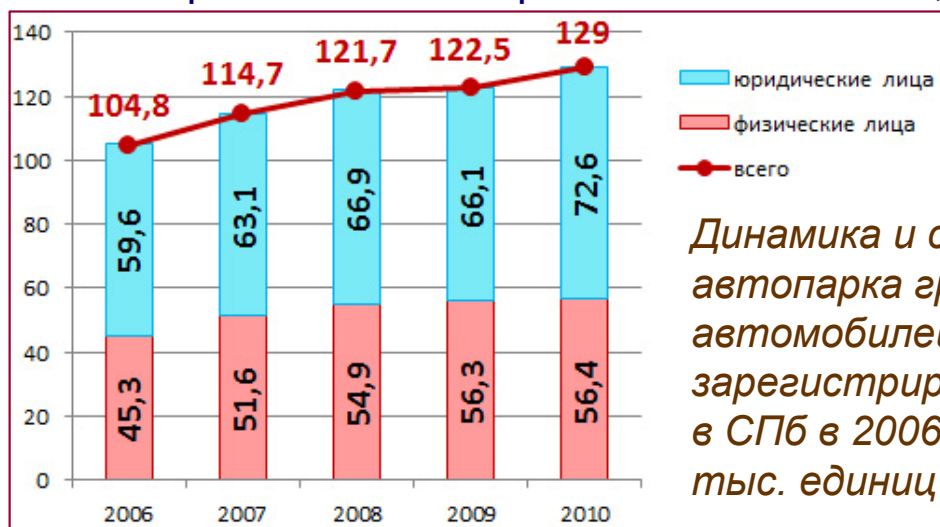
Для рынка автомобильных грузовых перевозок характерен очень низкий уровень консолидации.

В 2010 г. автотранспортом крупных и средних организаций всех видов деятельности, зарегистрированных в СПб, перевезено 12,5 млн. тонн грузов (-16,3%), в т.ч. около 80% - транспортом необщего пользования.

Объем перевозок, выполненных в СПб, существенно выше – т.к. в городе работают перевозчики из др. регионов.

В сообщении с БП СПб перевезено 21,0 млн. тонн.

Растут объемы и доля перевозок парком нетранспортных компаний: 2005 г.–67,3%, 2008 г.–73,8%. 53% перевозчиков – парк <10 автомобилей, 4-5 компания – парк >100 автомобилей (АСМАП)



Динамика и структура автопарка грузовых автомобилей, зарегистрированных в СПб в 2006-2010 гг. тыс. единиц

Тенденция - увеличение дальности экономически оправданного плеча автомобильных перевозок по сравнению с железнодорожными.

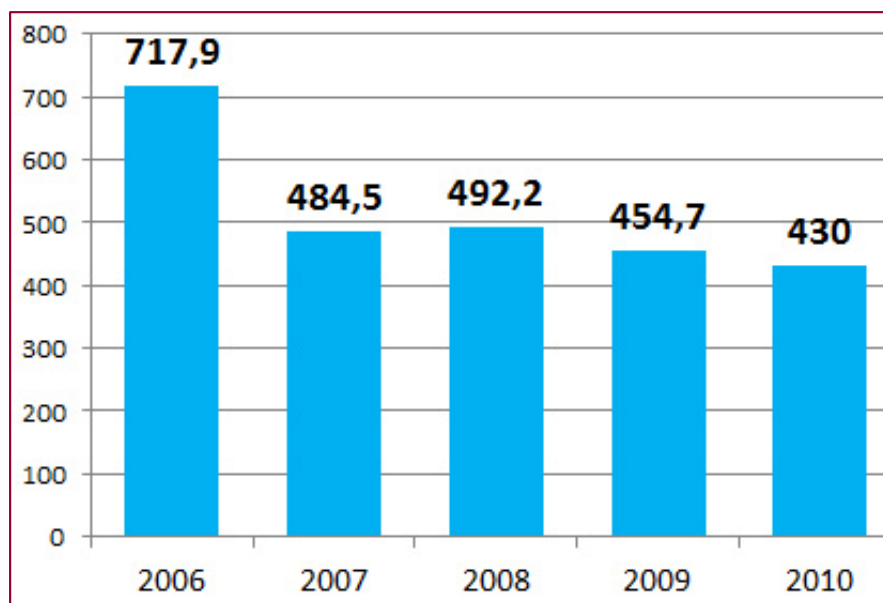
В 2003-2009 гг. автопарк физических лиц растет опережающими темпами. Но в 2010 г. наблюдалась обратная тенденция.

Проблемное поле автомобильного транспорта – одно из самых обширных.

Результаты работы автотранспортного комплекса Санкт-Петербурга в 2010 г.

Пассажирские перевозки

В 2010 г. в СПб 506 юридических и физических лиц имело лицензии на пассажирские перевозки, их автопарк составил 7 519 автобусов .



Динамика пассажирских перевозок во внутригородском сообщении в СПб в 2006-2010 гг., млн. чел. (Петростат)

Перевозки во внутригородском сообщении составили **430 млн. чел.** (-5,4%).

Текущий объем перевозок почти в 4 раза ниже, чем в 1990 г., и почти в 2 раза ниже, чем в 2005 г.

В 2010 г. между СПб и другими регионами РФ насчитывался 121 регулярный маршрут, в т.ч.:

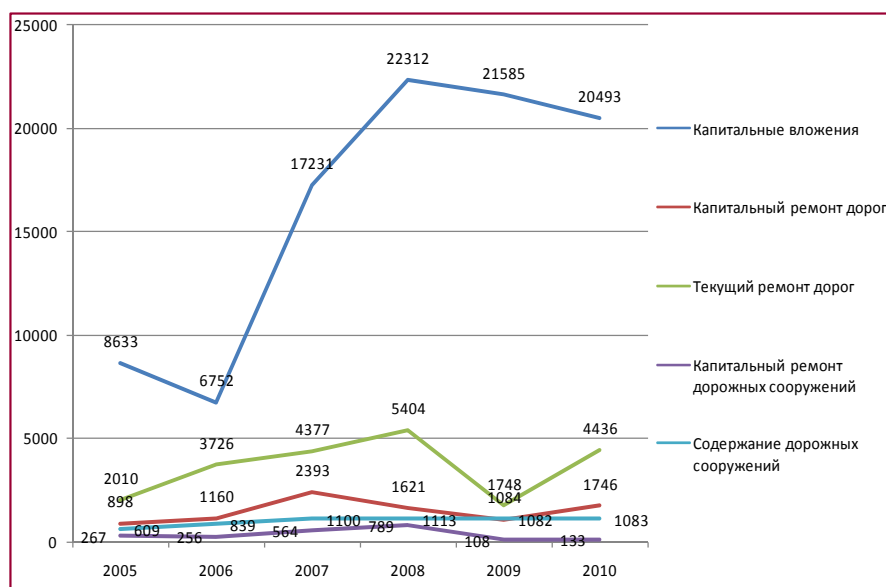
- с начальным пунктом в СПб – 44 маршрута,*
- с конечным или промежуточным пунктом в СПб – 77 маршрутов.*

В 2010 г. из Санкт-Петербурга существовало **32 регулярных пассажирских маршрута** в международном сообщении.

Улично-дорожная сеть (УДС) Санкт-Петербурга в 2010 г.

Объем финансирования на 2010 г. в на строительство объектов дорожного хозяйства составил **13 804,5 млн. руб.**, объем фактически выполненных работ - **13 294,3 млн. руб.**, или 96,3% от выделенных средств.

Полностью не осваиваются даже те средства, которые выделены.



Объем финансирования по ведомственной структуре расходов бюджета СПб Комитета по благоустройству и дорожному хозяйству, млн. руб.

Крупнейшие объекты:

- ❖ ЗСД – 3 556,0 млн. руб. (26,7% от всего объема средств, выделенных на развитие дорожного хозяйства)
- ❖ Реконструкция автодороги М-20 СПб – Киев на участке от дороги на г. Пушкин до пос. Дони – 2 436,6 млн. руб. (18,3%).
- ❖ Участок КАД от Таллинского ш. до Краснофлотского ш. (завершение строительства сухопутного участка КАД)
- ❖ Участок Парашютной ул., соединивший напрямую Приморский район с КАД
- ❖ Участок от ул. Руставели с путепроводом через ж/д пути ст. Ручьи (прямой выход на КАД с Пискаревского пр.)
- ❖ Реконструкция Приморского пр. на участке от ул. Ак. Шиманского до Стародеревенческой ул.

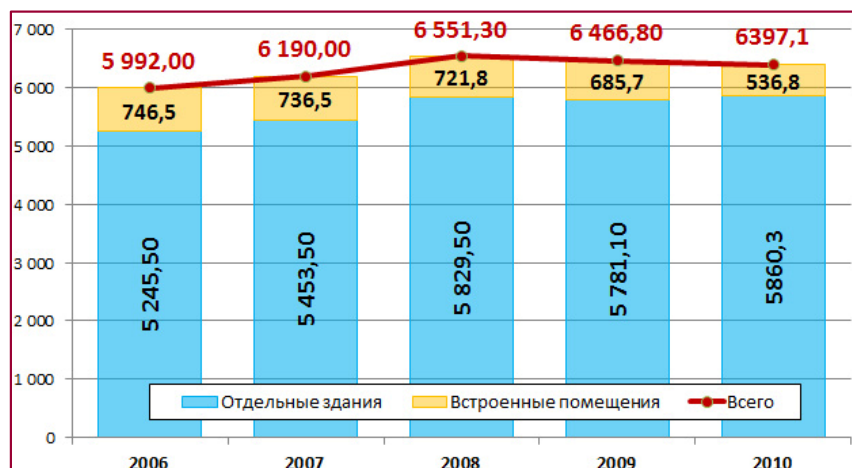
В общей сложности в 2010 г. городская УДС увеличилась на **12 км.**

При этом до сих пор не реализованы транспортные проекты, обозначенные еще в Генплане 1987 г.!

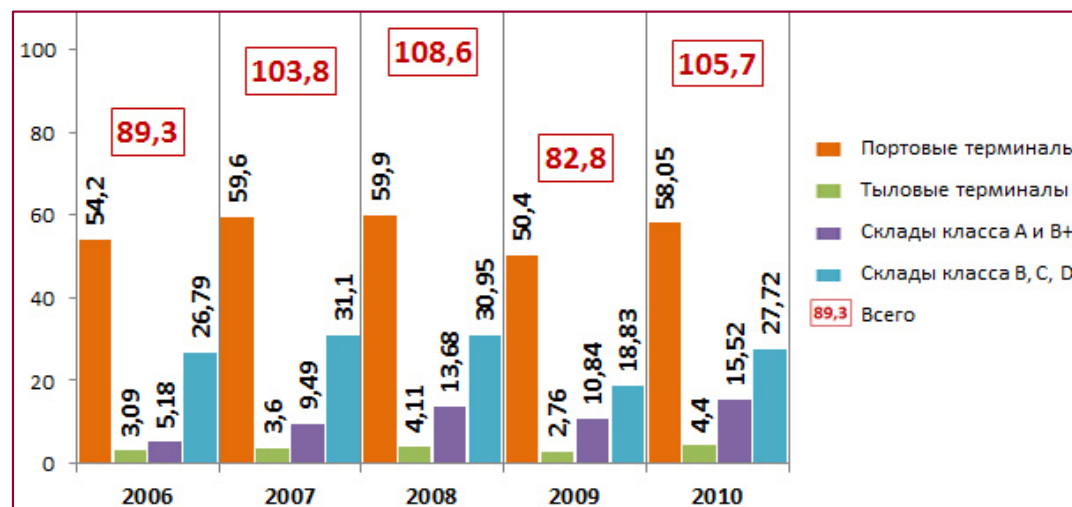
Терминально-складская инфраструктура (ТСИ) Санкт-Петербурга в 2010 г.

Общая площадь ТСИ СПб на конец 2010 г. составила порядка **6,4 млн. м²**, в т.ч. объектов класса «А» и «В» - **1,52 млн. м²**.

Относительно крупных складских комплексов - чуть более 100 объектов. В 2010 г. было введено **66,9 тыс.м²** складских площадей.



Динамика и структура объемов складских площадей СПб в 2006-2010 гг., тыс.м²



Грузооборот объектов ТСИ СПб в 2006-2010 гг., млн. тонн

Тенденции 2010 г.:

- ❖ Восстановление физического объема грузооборота после кризиса
- ❖ Ставки еще не достигли докризисного уровня
- ❖ Рост оборачиваемости складов
- ❖ «Перетекание» арендаторов в складские объекты более высокого класса
- ❖ Ввод новых площадей сократился

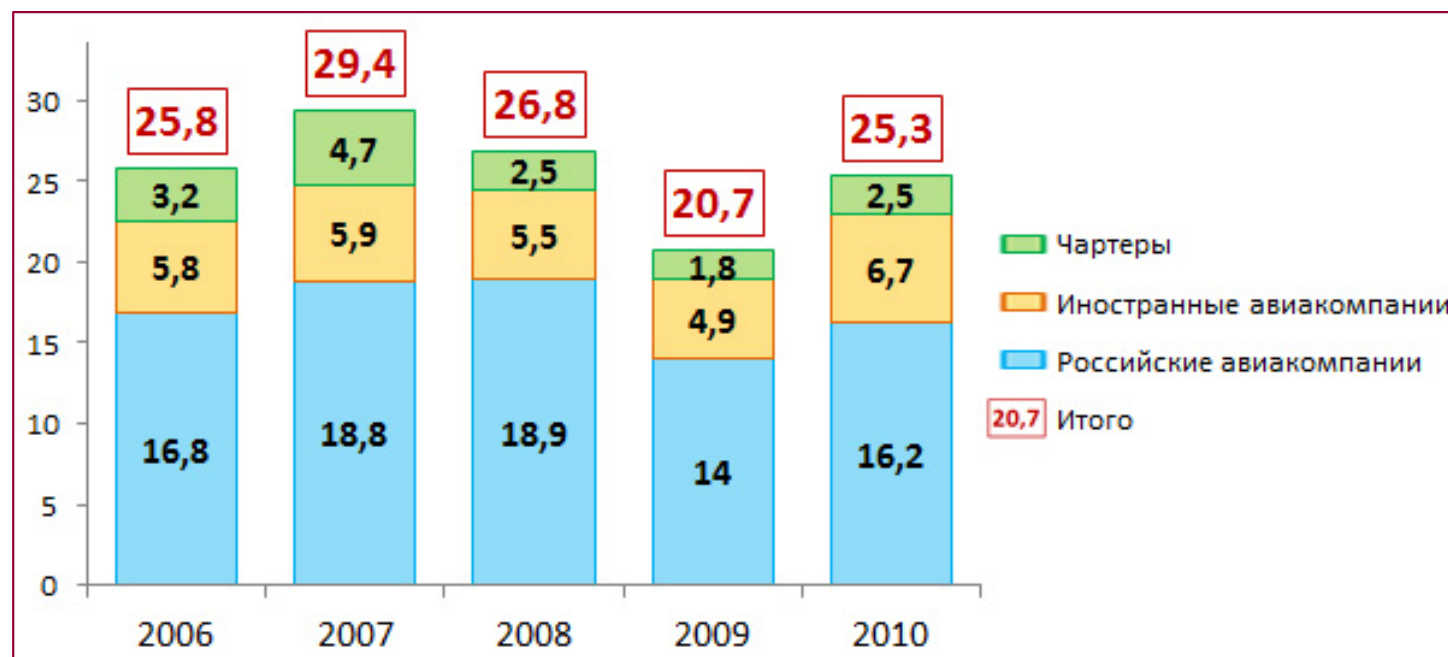
- ❖ Уход с рынка старых, неэффективных складских помещений
- ❖ Появление фактов репрофилирования складских помещений под производственные функции
- ❖ Смещение грузовой работы ТСИ с территорий исторического промышленного пояса на территории в районе КАД
- ❖ Непредсказуемость таможенного законодательства

Результаты работы авиатранспортного комплекса Санкт-Петербурга в 2010 г.

Грузовые перевозки

85% грузовых перевозок осуществляется пассажирскими самолетами.

Динамика и структура объемов грузовых перевозок в аэропорту «Пулково» в 2006-2010 гг., тыс. тонн



В 2010 г. выросла доля иностранных авиакомпаний и чартерных рейсов, сократилась доля российских авиакомпаний.

По российским авиакомпаниям существенную долю грузоперевозок осуществляет базовая авиакомпания ОАО «Авиакомпания «Россия» (30-40% перевезенного тоннажа в различные годы), на все остальные ком-пании приходится не более 2-6%.

Результаты работы авиатранспортного комплекса Санкт-Петербурга в 2010 г.

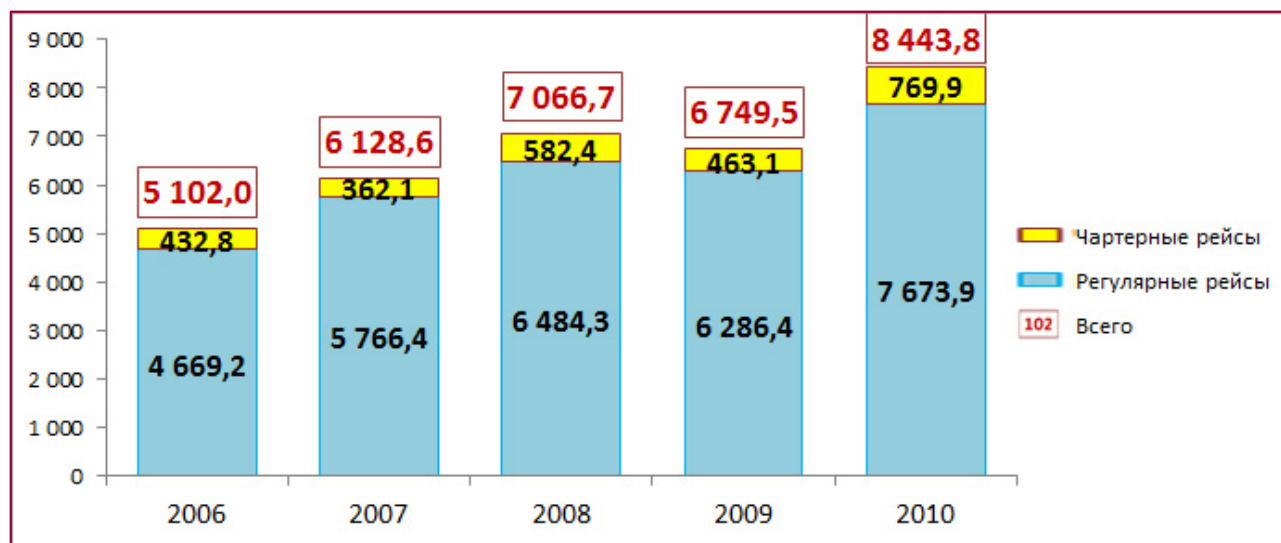
Пассажирские перевозки

Пассажирообмен аэропорта «Пулково» в 2010 г. составил 8 443,8 тыс. чел. (+25,1%),

в том числе:

- ❖ на регулярных рейсах – 7 673,9 тыс. чел.,
- ❖ на чартерных рейсах – 769,9 тыс. чел.

Динамика и структура объемов грузовых перевозок в аэропорту «Пулково» в 2006-2010 гг., тыс. чел.



Существенный рост (около 50% по сравнению с 2009 г.) произошел в направлении **Анталии, Хургады, Шарм-эль-Шейха**, около 30% составил прирост пассажиро-обмена на направлениях **Дюссельдорф и Тель-Авив**.

Среди направлений внутренних линий крупнейшими являются: Москва (56,7% пассажирообмена внутренних линий, почти 2,2 млн. человек), Калининград, Сочи, Мурманск, Екатеринбург, Краснодар, Новосибирск.

Скоростное железнодорожное сообщение (поезда «Сапсан») стало серьезным конкурентом авиаперевозчикам.

Системные проблемы – задачи ТЛК Санкт-Петербурга

Облегчение ситуации на УДС:

- ❖ демонтаж малоиспользуемых железнодорожных веток;
- ❖ двухуровневые пересечения УДС СПб и магистральных железнодорожных направлений;
- ❖ дополнительные разводные и неразводные транспортные переходы через р. Нева;
- ❖ наведение порядка с парковками и отстоем автомобилей на УДС СПб и во дворах жилых кварталов;
- ❖ система контроля за доступом тяжелого грузового автотранспорта на территорию города в пределы кольца КАД;
- ❖ регулирование размещения грузогенерирующих объектов.

Совершенствование УДС и приведение ее в соответствие с уровнем загрузки:

- **скоростные дороги и магистрали непрерывного движения;**
- **формирования полноценных внутренних кольцевых (ВДМ, ЦДМ) и радиальных автомагистралей;**
- **выполнение мероприятий, заложенных в Генплане Санкт-Петербурга в 1987 г.**
- завершение КАД;
- завершение ЗСД;
- реконструкция «вылетных» автомагистралей, переходящих в федеральные автотрассы М-10 «Россия», М-20 «Псков», М-11 «Нарва»;
- создание городской сети парковок легкового транспорта.

Системные проблемы – задачи ТЛК Санкт-Петербурга

Целенаправленное изменение направления и структуры грузопотоков, в т.ч.:

изменение структуры грузооборота БП СПб – увеличение доли контейнерных, накатных и рефрижераторных грузов;
вывод транзитных железнодорожных грузопотоков с территории города.

- определение зон локализации грузогенерирующих объектов;
- новый грузовой район БП СПб «Бронка-Ломоносов»;
- поэтапное полное прекращение коммерческой перевалки посторонних грузов через причалы вышеуказанных заводов;
- вывод грузового железнодорожного двора из района Московского вокзала, а также последующий вывод аналогичных грузовых дворов из районов Витебского и Финляндского вокзалов;
- вывод с территории Санкт-Петербурга ст. Московская-Сортировочная;
- переключение железнодорожных транзитных грузопотоков с Выборгского на Приозерское направление;
- глубокий северо-восточный ж/д обхода СПб (Мяглово-Капитолово).

Системные проблемы – задачи ТЛК Санкт-Петербурга

Строительство объектов транспортной инфраструктуры с целью повышения мобильности населения, реализации туристического потенциала города:

- ❖ повышение эффективности работы общественного пассажирского транспорта;
- ❖ завершение строительства «Морского пассажирского терминала»;
- ❖ скоростная автомагистраль М-10 С (Москва – Санкт-Петербург);
- ❖ реконструкция аэропорта «Пулково», включая создание железнодорожной связи аэропорта с центром города и его железнодорожными вокзалами;
- ❖ привлечение в аэропорт «Пулково» базовой авиакомпании;
- ❖ система единого регулирования перевозок по внутренним водным путям.

Другие проблемы и задачи:

- разделение судопотоков в Невской губе с помощью судопропускных сооружений С-1;
- расширение узких участков Санкт-Петербургского Морского Канала.

Политика городских и федеральных властей в отношении ТЛК Санкт-Петербурга

Изменяются приоритеты проводимой городскими властями политики:

- ❖ пассивность в отношении сегмента, связанного с обработкой грузов;
- ❖ активность в социально значимых вопросах (снижение негативных последствий от обработки грузопотоков, организация дорожного движения, облегчение трафиковой ситуации, реконструкция аэропорта, строительство нового морского Пассажирского вокзала, содействие запуску скоростного железнодорожного сообщения).

Политика федеральных властей в отношении ТЛК СПб не является столь же системной, как политика в отношении развития портов Усть-Луга или Сочи.

Основные направления федеральной политики:

- обеспечение коммуникации Санкт-Петербурга с Москвой и границами;
- обеспечение подходов к федеральным транспортным объектам.

Общие тенденции развития ТЛК СПб в 2010 г.:

- ❑ Преодоление спада после финансового кризиса
- ❑ Изменение структуры грузооборота БП СПб
- ❑ Рост доли специализированных терминалов в БП СПб
- ❑ Развитие внутренней конкурентной среды в БП СПб
- ❑ Прояснение структуры собственности на причальные мощности в порту и на объекты терминально-складской инфраструктуры на территории города, консолидация активов крупных собственников
- ❑ Увеличение доли грузов, перевозимых в/из порта железнодорожным транспортом, и некоторое снижение доли автотранспорта восстановление доли грузов, транспортируемых в/из порта речным транспортом
- ❑ Количество терминально-складских мощностей достигло адекватного уровня по отношению к проходящим через город грузопотокам, сопоставимого с городами-портами Финляндии и Прибалтики
- ❑ Продолжается процесс изменения структуры терминально-складских мощностей и их локализации
- ❑ Ухудшение ситуации с трафиком на УДС Санкт-Петербурга