



ООО «Морское строительство и технологии»



Программа развития Санкт-Петербургского транспортного узла Анализ грузовой базы

Докладчик:

СЕМЕНОВ Сергей Алексеевич

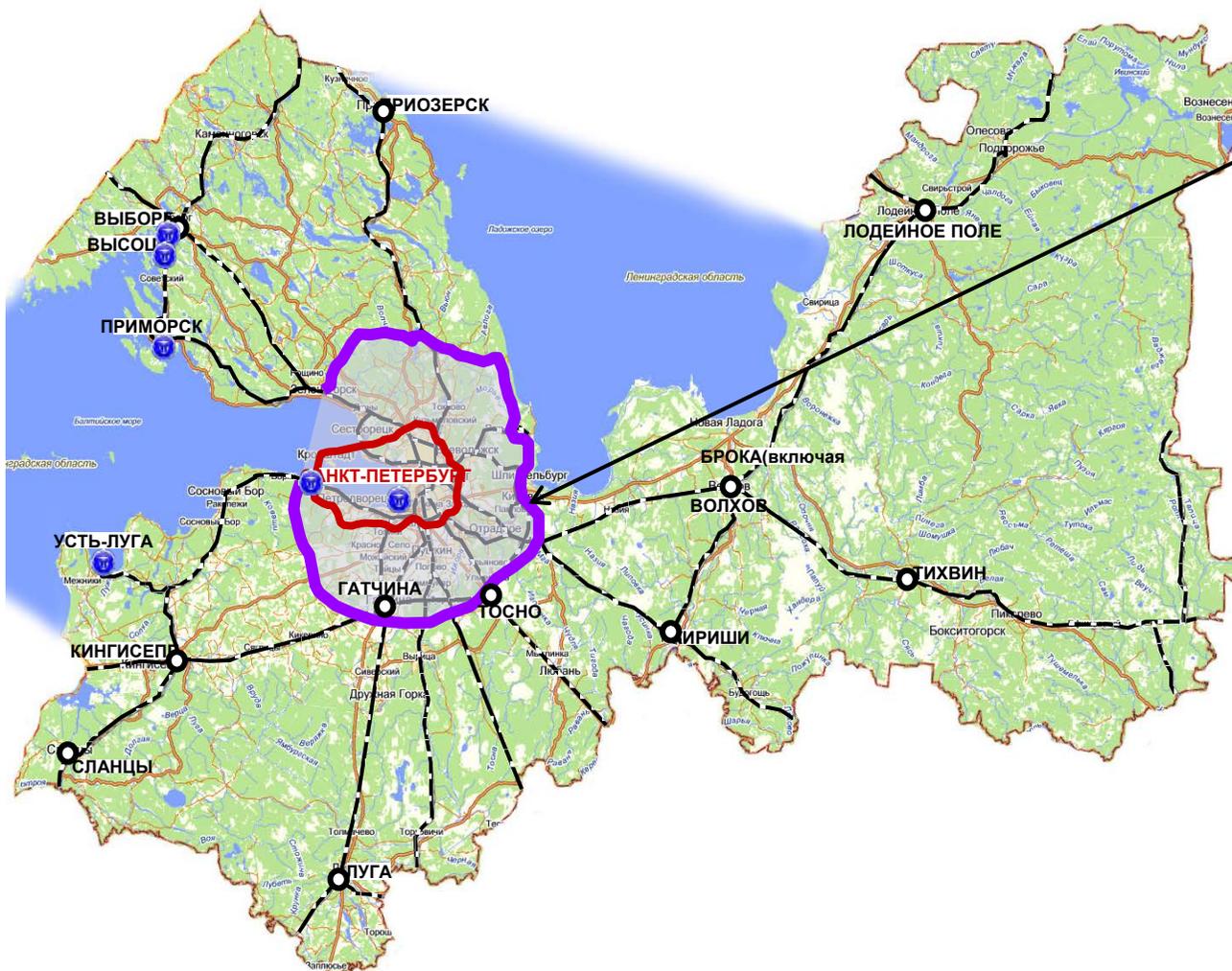
Кандидат экономических наук

Директор по развитию ООО «Морстройтехнология»

г. Санкт-Петербург, ул. Политехническая, д. 29
Телефон: (812) 333-13-10, Факс: (812) 333-13-11
e-mail: mct@morproekt.ru www.morproekt.ru

Понятие и границы СПБТУ

СПБТУ - комплекс объектов транспортной инфраструктуры различных видов транспорта, расположенных в административных границах СПб и ЛО, а так же в прилегающей к побережью Финского залива акватории, связанных горизонтально интегрированными технологическими процессами при выполнении мультимодальных грузовых и пассажирских перевозок.



Границы Санкт-Петербургского транспортного узла

ЗОНА ПРОЕКТИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ
 граница магистральной автомобильной дороги А-120

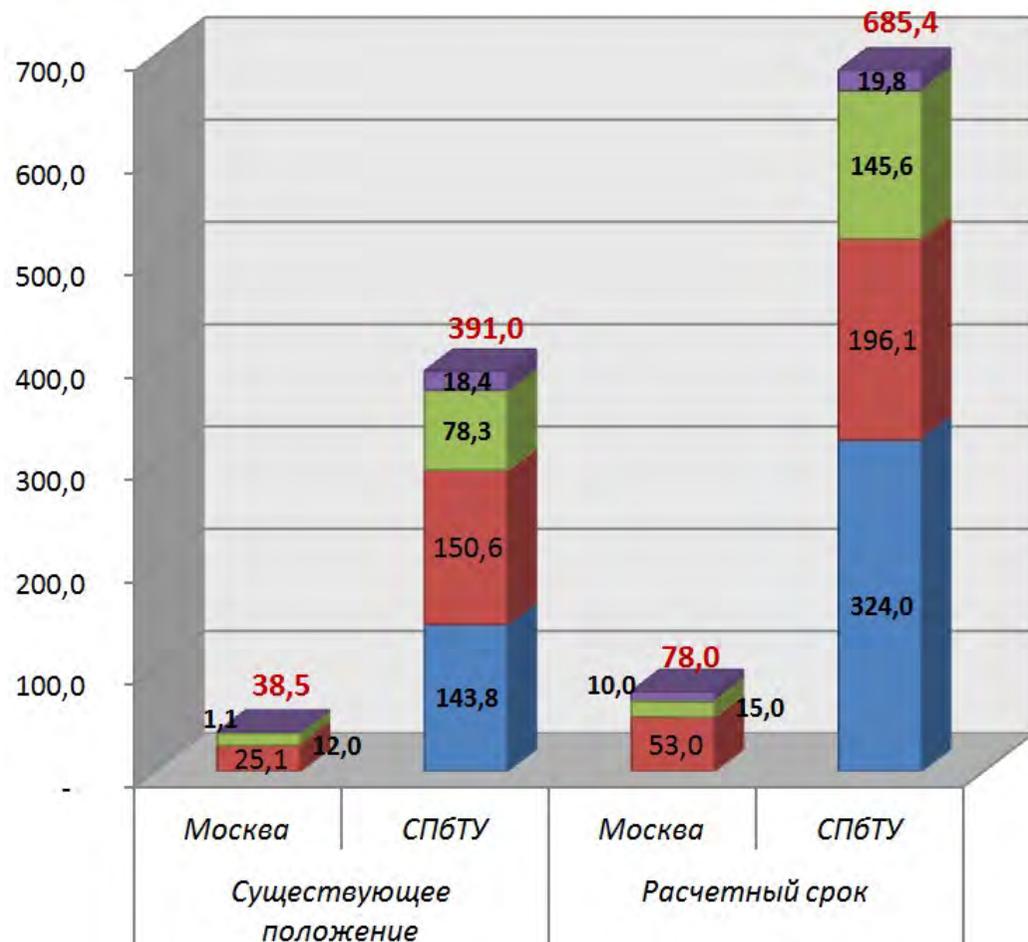
в части Ж/Д транспорта –
 в административных границах Санкт-Петербурга и Ленинградской области

в части морского транспорта –
 Большой порт Санкт-Петербург, Морские порты Выборг, Высоцк, Приморск и Усть-Луга

Значение и особенности СПБТУ

Специфику СПБТУ определяет большой объем грузовых перевозок.

■ Морской ■ Железнодорожный ■ Автомобильный внешний ■ Водный



Объем грузовых перевозок в Московском и Санкт-Петербургском транспортных узлах, в млн. т

Грузогенерирующий объект – БП СПб



Доля портов СПБТУ в грузообороте российских портов в 2010 г.

Порты СПб ТУ - более **30%** грузооборота РФ.
По некоторым категориям грузов – более 50%.

Прогнозирование грузовой базы. Программный комплекс STAN

Моделирование грузопотоков выполнено в ПК STAN - «Strategic Transportation Analysis»

Получение, ввод и обработка исходных данных:

- Прогноз социально-экономического развития
- Спрос на перевозки
- Тарифы
- Возможные маршруты
- Доступная инфраструктура



Создание транспортной модели:
Расчет и сравнение обобщенных затрат по всему спектру возможных маршрутов доставки



Калибровка модели:
Проверка адекватности модели, выявление неучтенных факторов, корректировка



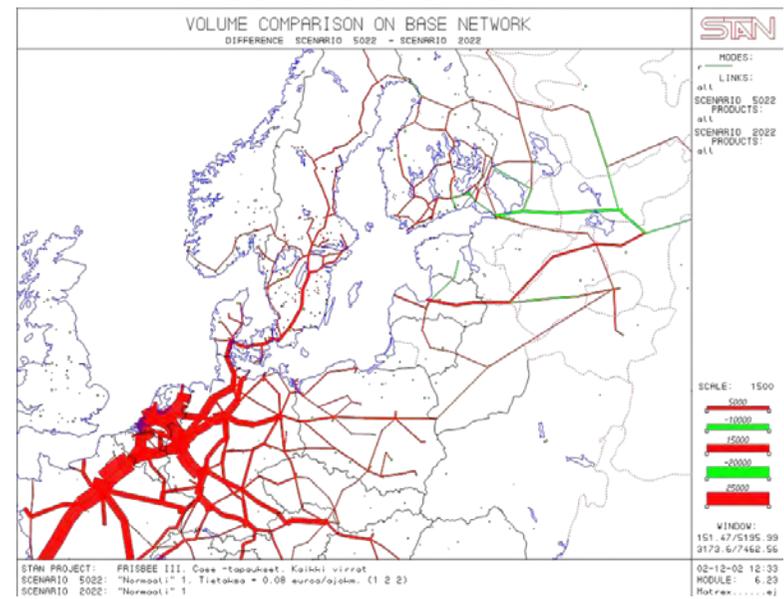
Выработка сценариев - Прогноз

разработка INRO Consultants

В модели учтена конкуренция всех видов транспорта.

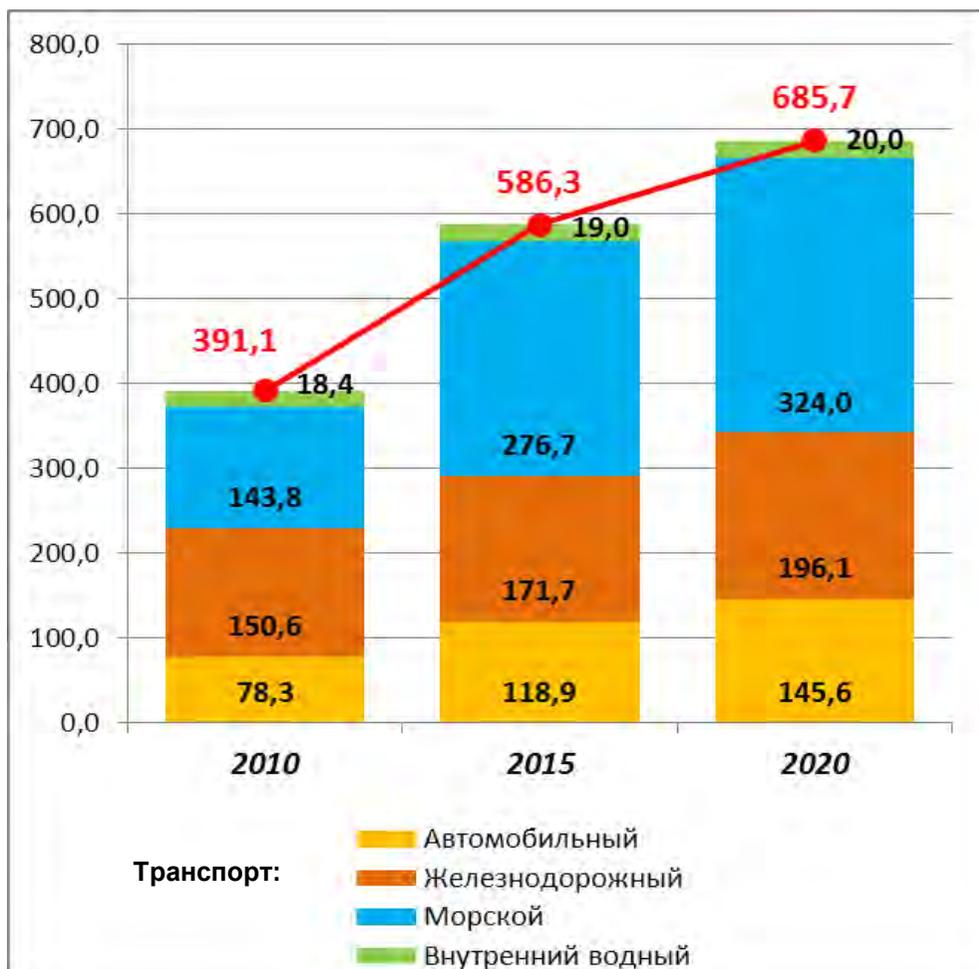
Спрос распределяется по сетям по принципу минимизации общесистемных затрат (системный оптимум). При распределении рассматривается вся транспортная цепочка: выявляется и используется как оптимальный маршрут, так и оптимальные виды транспорта

Пример визуализации сети маршрутов и расчетных грузопотоков



Спрос на грузовые перевозки в 2010-2020 гг.

Объем спроса на перевозки грузов наземными видами транспорта (за исключением трубопроводного) составит в **2015 г.** более **586,4 млн т** (прирост по сравнению с показателем 2010 года – 26%), в **2020 г.** – более **685,4 млн т** (прирост 40%).



Прогноз спроса на грузовые перевозки в СПб ТУ, млн т

Основные тенденции изменения товарной структуры грузовой базы СПб ТУ:

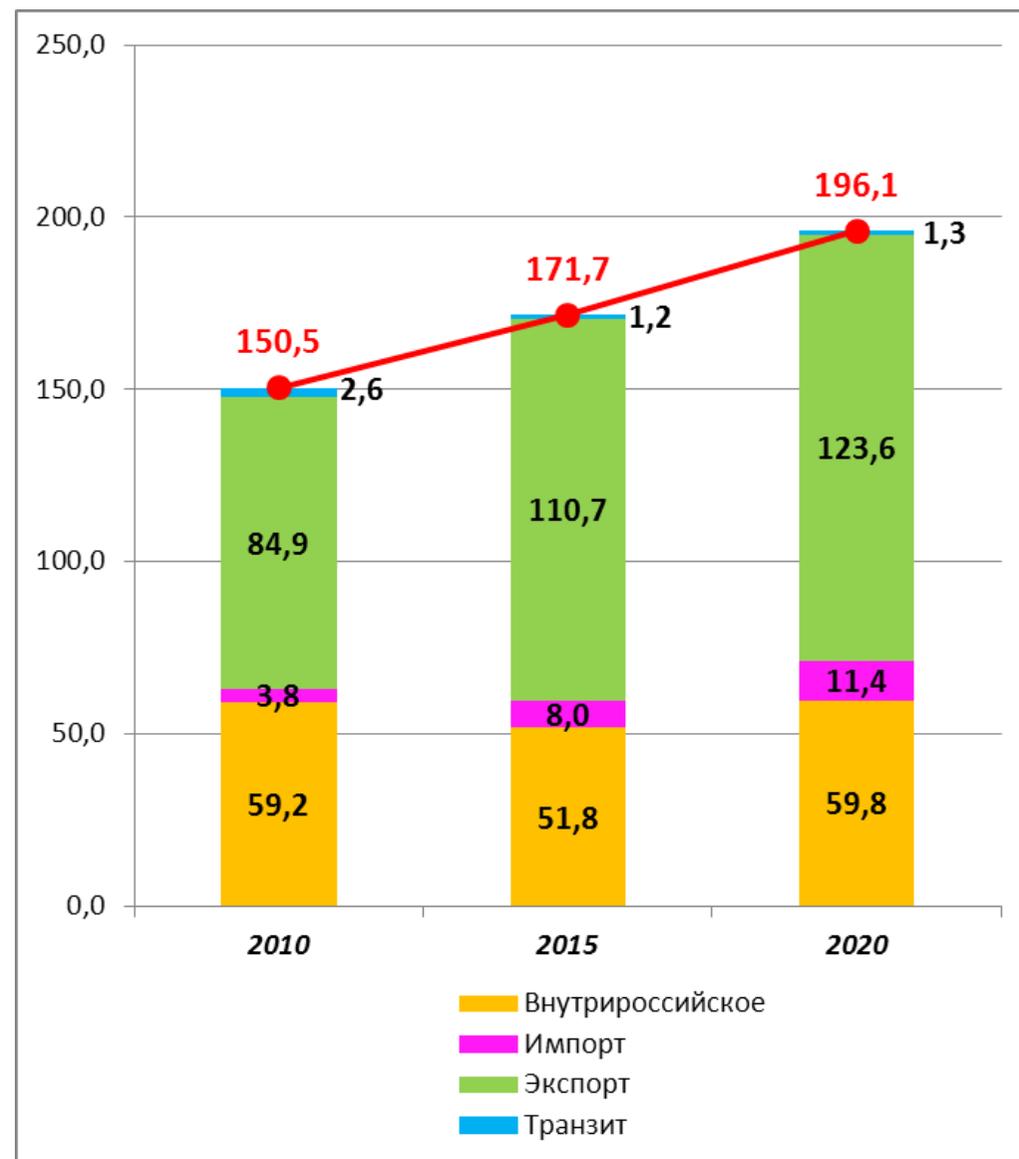
- **Увеличение** объемов и доли **контейнерных грузов**. К 2020 г. объем спроса увеличится более чем в 3 раза (в вес. исчислении), их доля в грузовой базе узла увеличится с 10% в 2010 г. до 20% в 2020 г.
- **Увеличение** объемов и доли **угля** преимущественно за счет роста экспорта данного вида грузов через порты Ленинградской области
- **Сокращение** доли групп «**Нефтепродукты светлые**», «**Нерудные материалы**», «**Черные металлы и изделия из них**» при увеличении физического объема перевозки
- **Уменьшение** объемов и доли **темных нефтепродуктов**

Прогноз перевозок железнодорожным транспортом

Прирост грузовой базы перевозок железнодорожным транспортом к 2015 г. составит 17% по сравнению с 2010 г., а к 2020 г – 33%.

Основу товарной структуры грузовой базы железнодорожного транспорта так же, как и в настоящее время, будут составлять:

- нефтяные грузы
- уголь
- нерудные строительные материалы
- промышленное сырье



Прогноз спроса на грузовые перевозки железнодорожным транспортом по видам сообщения в СПб ТУ, в млн т

Прогноз объемов перевозок автомобильным транспортом

Объем спроса на грузовые перевозки автомобильным транспортом в **2015 г.** вырастет на **52%** по сравнению с 2010 г., а к **2020 г.** – на **86%**.

Основу товарной структуры будут составлять:

В импорте:

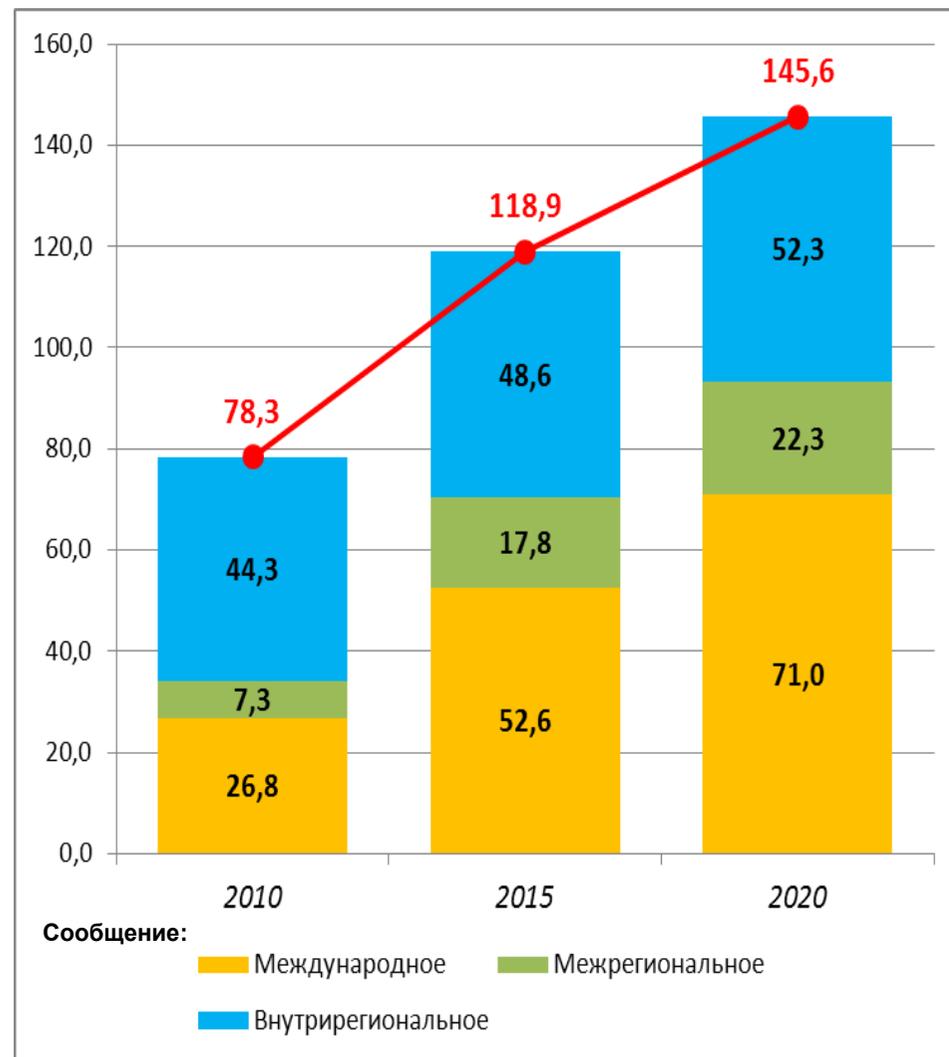
- Контейнеры
- Овощи, фрукты
- Продукты животного происхождения

В экспорте:

- Контейнеры
- Древесина (необработанная)
- Черные металлы и изделия из них

В межрегиональном сообщении:

- Изделия из камня, гипса, цемента, стекла, керамики
- Древесина (необработанная)
- Продукты питания и полуфабрикаты для их изготовления (товарные группы «Готовая пищевая продукция», «Напитки, алкоголь, табак», «Продукты животного происхождения»)



Прогноз спроса на перевозки автомобильным транспортом, в млн тонн

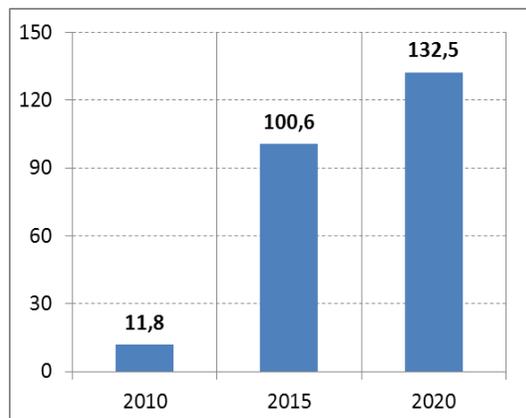
Основной рост перевозок произойдет в межрегиональном и международном сообщении.

Прогноз грузооборота морских портов СПбТУ

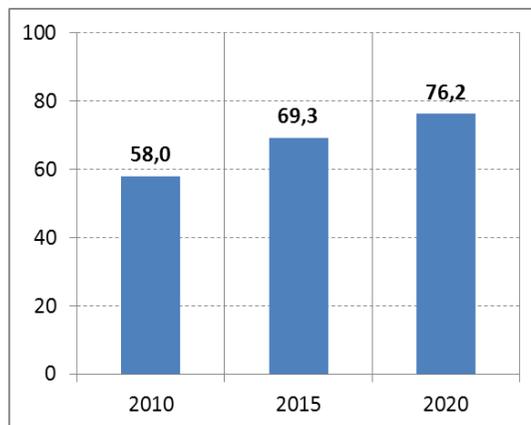
Основные тенденции развития грузовой базы:

- рост грузопотоков нефти и нефтепродуктов за счет развития трубопроводной системы;
- в объемах сухих грузов импорт растет быстрее, чем экспорт (контейнеры);
- **перераспределяются** грузопотоки угля и удобрений в порты ЛО;
- в целом рост грузооборота портов СПб ТУ почти в **2 раза** к 2020 г.

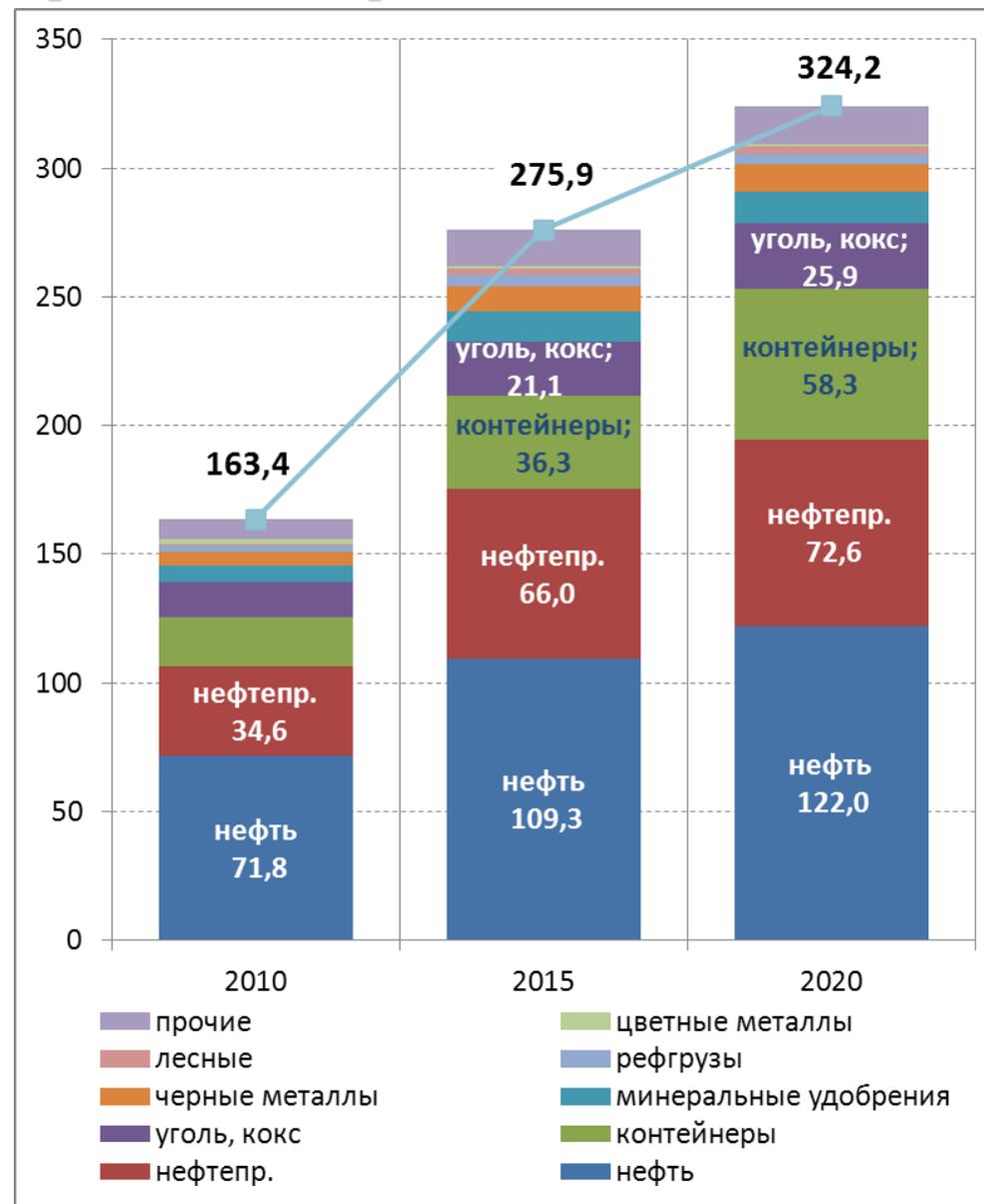
Прогноз грузооборота портов, в млн. т



МТП Усть-Луга



БП Санкт-Петербурга



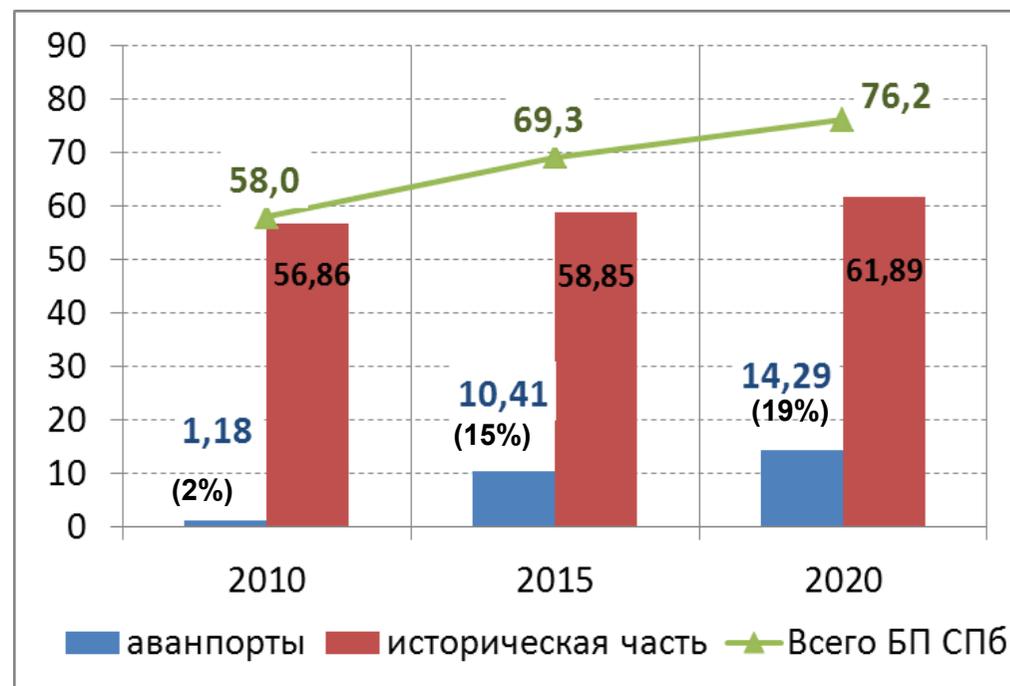
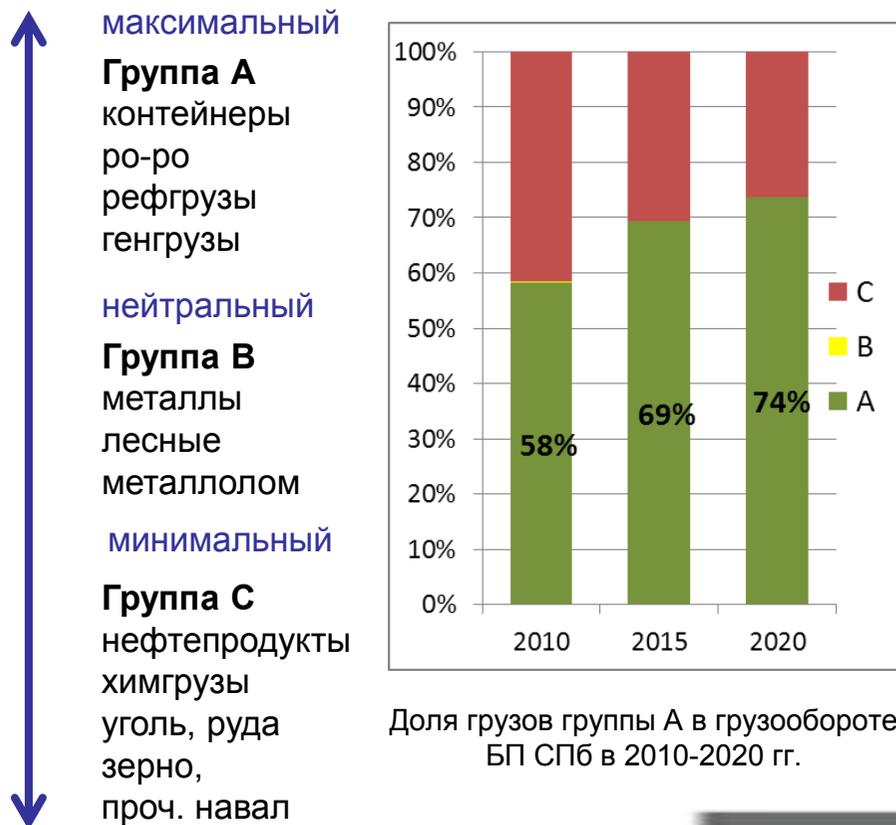
Прогноз грузооборота портов СПб ТУ, в млн. т

Оптимизация структуры грузопотока морских портов

Необходимо целенаправленно управлять грузопотоками

1. Увеличение доли грузов, дающих максимальный эффект для экономики региона
2. Перераспределение грузопотоков:
 - грузы группы А остаются в БП СПб, грузы группы В и С – в порты Ленинградской области
 - внутри БП СПб – перераспределение грузопотоков в аванпорты; **рост грузооборота за счет аванпортов**

Для БП СПб выделены грузы, дающие максимальный эффект для экономики региона.



Прогноз контейнерного грузооборота БП СПб

Прогнозы контейнерного грузооборота БП Санкт-Петербурга



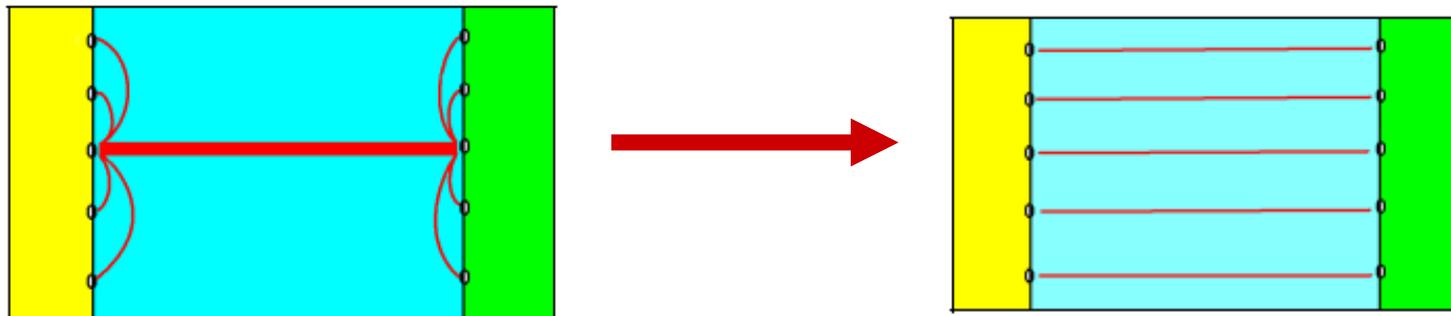
Среднесрочные прогнозы, связанные с динамикой ВВП, плохо учитывают краткосрочные колебания спроса, вызванные другими причинами.

Возможные перспективы развития портов Балтийского региона

Прогнозы 2010 г. и реальность

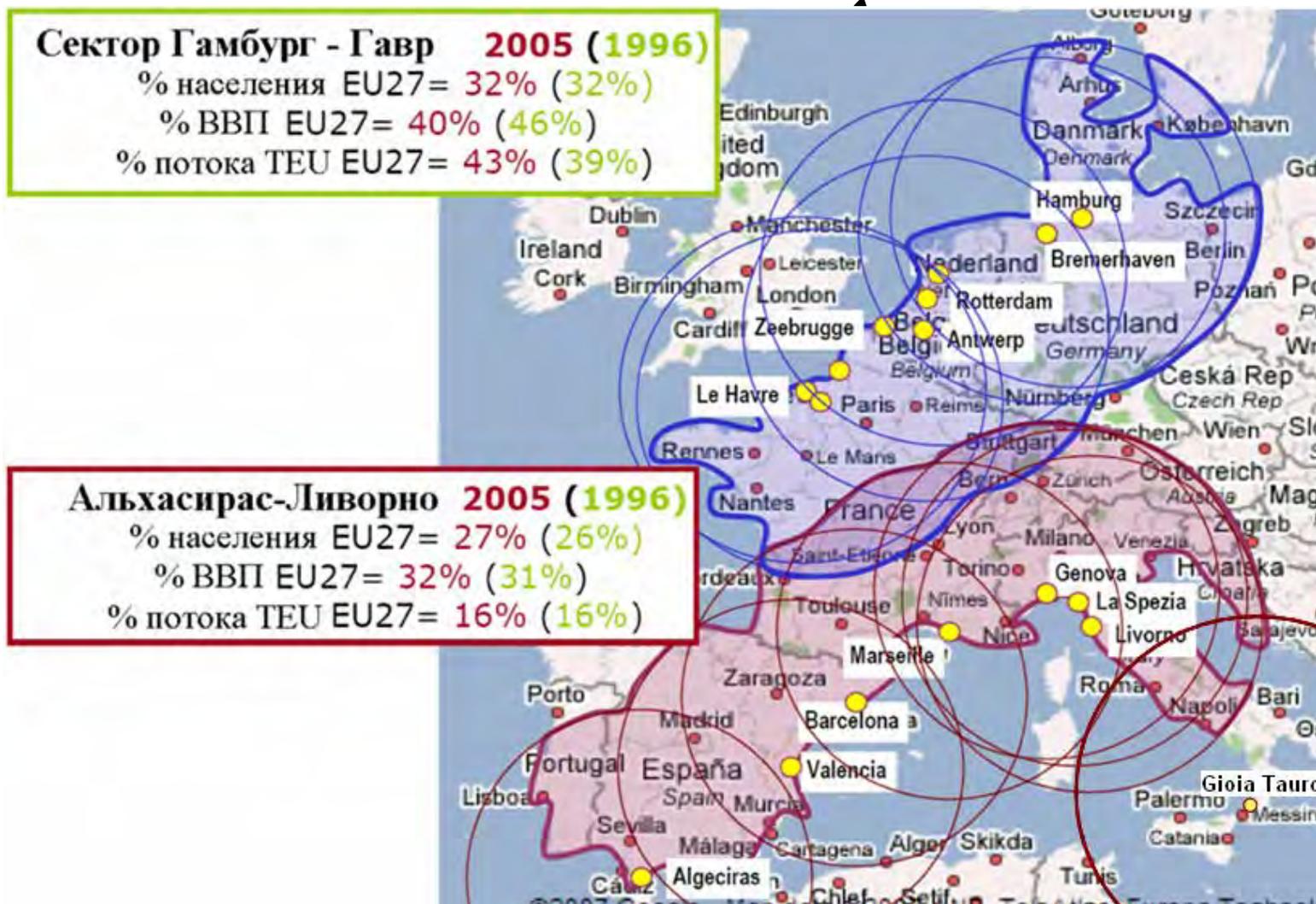
Поиск альтернативных маршрутов.
Изменения могут быть глобальными:

- 1 Переориентация контейнерного грузопотока в Средиземноморье и южный бассейн
- 2 Переориентация грузов на прямые маршруты в порты Балтики и Черного моря и сокращение грузопотока в системе «хаб-фидер»



Развитие южных маршрутов

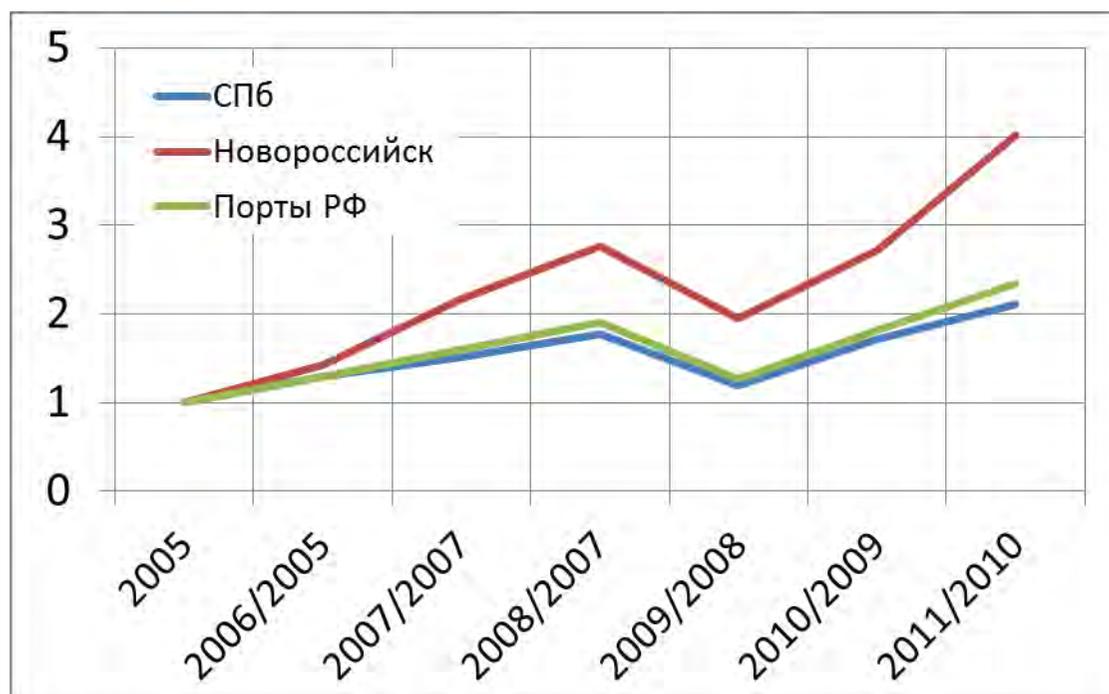
Существует диспропорция в распределении контейнерного грузопотока по портам Европы. Это справедливо и для портов РФ



Развитие южных маршрутов

Эта диспропорция характерна и для портов РФ и сопредельных стран.
70% российских внешнеторговых контейнерных грузов
проходят через Балтийский бассейн.

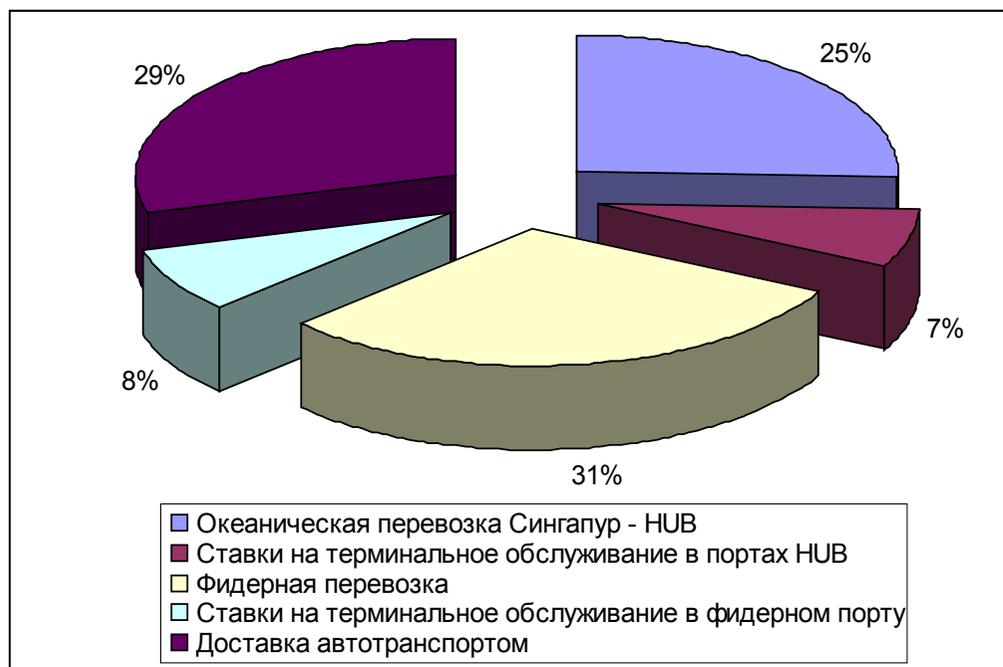
Но ситуация начинает меняться.....



Относительные темпы роста контейнерного грузооборота портов
Санкт-Петербург, Новороссийск, и портов РФ в целом

В 1-м полугодии 2012 г. рост на 2,7% к 1-му полугодию 2011 г.

Развитие прямых маршрутов (заход океанских судов в порты Балтики)



Структура затрат при перевозке по маршруту Сингапур – Гамбург – Санкт-Петербург - Москва

Расходы на океанскую часть маршрута составляют 25%, на фидерную часть – 38% (включая трансшипмент).

При наличии большого стабильного грузопотока прямые заходы могут быть выгодны.

Порты Балтики могут принимать суда вместимостью до 4000 – 6000 TEU.

Кроме развития «фруктовых» сервисов Maersk, ситуация практически не меняется....

Большой порт Санкт-Петербург

За счет средств федерального бюджета:

- 2.1 Причальный комплекс для отстоя ледокольного флота в морском порту Санкт-Петербург
- 2.2 Реконструкция причала № 88

- 1.1 Дноуглубление акватории порта в районе Лесной гавани, Барочного, Восточного и Екатерингофского бассейнов
- 1.2 Разборка Кривой дамбы и реконструкция причалов порта



- 3.1 Реконструкция причалов №№ 12-14, 25-26 и 28 порта Санкт-Петербург с выполнением дноуглубительных работ
- 3.2 Реконструкция Гутуевского ковша и берегоукрепления головы Невских ворот

Большой порт Санкт-Петербург

За счет внебюджетных средств:



2 Развитие контейнерного терминала на 3-м грузовом районе

3 Развитие 1-го и 2-го грузовых районов

1 Развитие контейнерного терминала в Лесном порту

- 1 ЗАО «Первая стивидорная компания»
- 2 ЗАО «Вторая стивидорная компания»
- 3 ОАО «Петролеспорт»
- 4 ЗАО «Нева – Металл»
- 5 ЗАО «Третья стивидорная компания»
- 6 ЗАО «Первый контейнерный терминал»
- 7 ЗАО «Петербургский нефтяной терминал»
- 8 ОАО «Балтийский Балкерный Терминал»
- 9 ЗАО «Четвертая стивидорная компания»
- 10 ООО «Морской рыбный порт»
- 11 ООО «Балтийский порт»
- 12 ООО «Невские ворота»
- 13 ООО «Стивидорная компания «Класс»
- 14 ООО «Инфлот-Порт»
- 15 ЗАО «Тетрамет»
- 16 ООО «Сетос-Сервис»
- 17 ОАО «Коммерческий центр, транспорт и лес»
- 18 ООО «Русмарин-Форвардинг»
- 19 ОАО «Балтийский судомеханический завод»
- 20 ЗАО «Завод «МоргидроСтрой»
- 21 ФГУП «Балтийское БАСУ»

Морской порт Усть-Луга

1. Формирование акватории южной и северной частей МТП Усть-Луга:

- 1.2 Реконструкция акватории угольного терминала в порту Усть-Луга 3
- 1.3 Строительство 3 очереди операционной акватории перегрузочных комплексов Северной части МТП Усть-Луга 3 4 10 11 12 13 15 18 14 16

3 Развитие речного района порта Усть-Луга 1 19 20 21



- 1.4 Строительство 2 очереди акватории терминала для перегрузки накатных грузов вблизи деревни Вистино. Строительство терминала для перегрузки накатных грузов 17

2. Развитие МТП Усть-Луга:

- 2.1 База обеспечивающего флота 1 ÷ 21 в МТП Усть-Луга
- 2.2 Портовое оградительное сооружение акватории Южного района морского порта Усть-Луга 7 8 5 6
- 2.3 Производственное здание морских служб в МТП Усть-Луга 1 ÷ 21

2. Развитие МТП Усть-Луга:

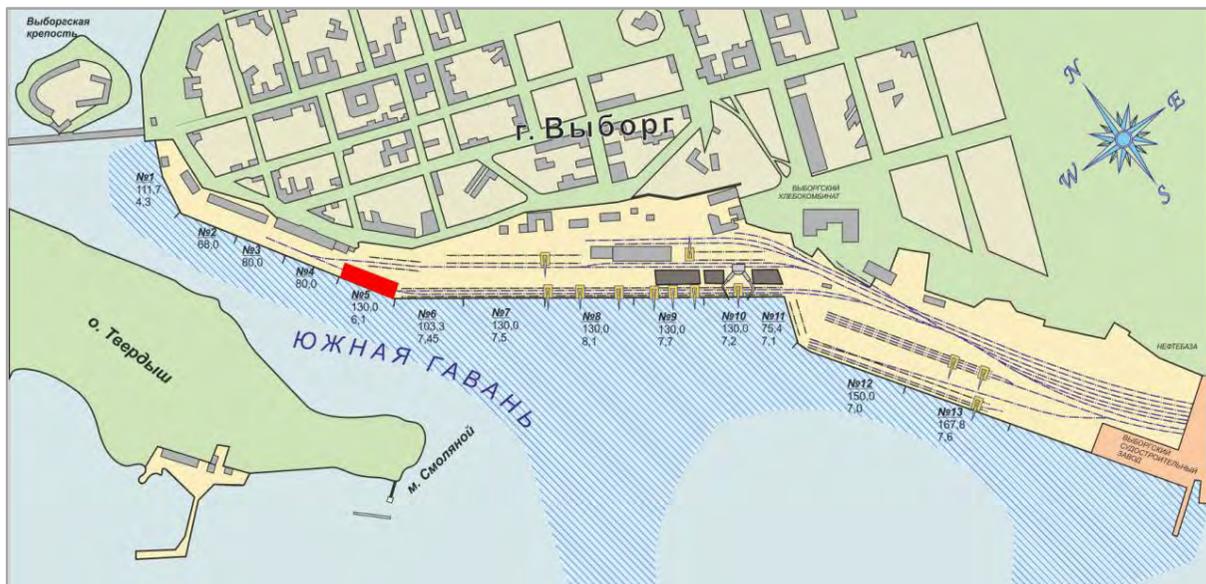
- 2.2 Портовое оградительное сооружение акватории Южного района морского порта Усть-Луга 7 8 5 6

1. Формирование акватории южной и северной частей МТП Усть-Луга:

- 1.1 Создание акватории контейнерного терминала 2 и 3 очереди; этап 2.1, этап 2.2. Строительство контейнерного терминала в порту Усть-Луга 7

Морские порты Выборг, Высоцк

Выборг



Реконструкция инфраструктуры порта Выборг

за счет средств федерального бюджета:

- дноуглубление подходного канала
- дноуглубление акватории

за счет внебюджетных средств:

- реконструкция и модернизация портовых мощностей в границах морского порта Выборг;
- расширение складской инфраструктуры;
- капитальный ремонт гидротехнических сооружений: грузовые причалы № 11-13, вспомогательные причалы № 5, №№ 2-4;

Высоцк



Реконструкция инфраструктуры порта Высоцк

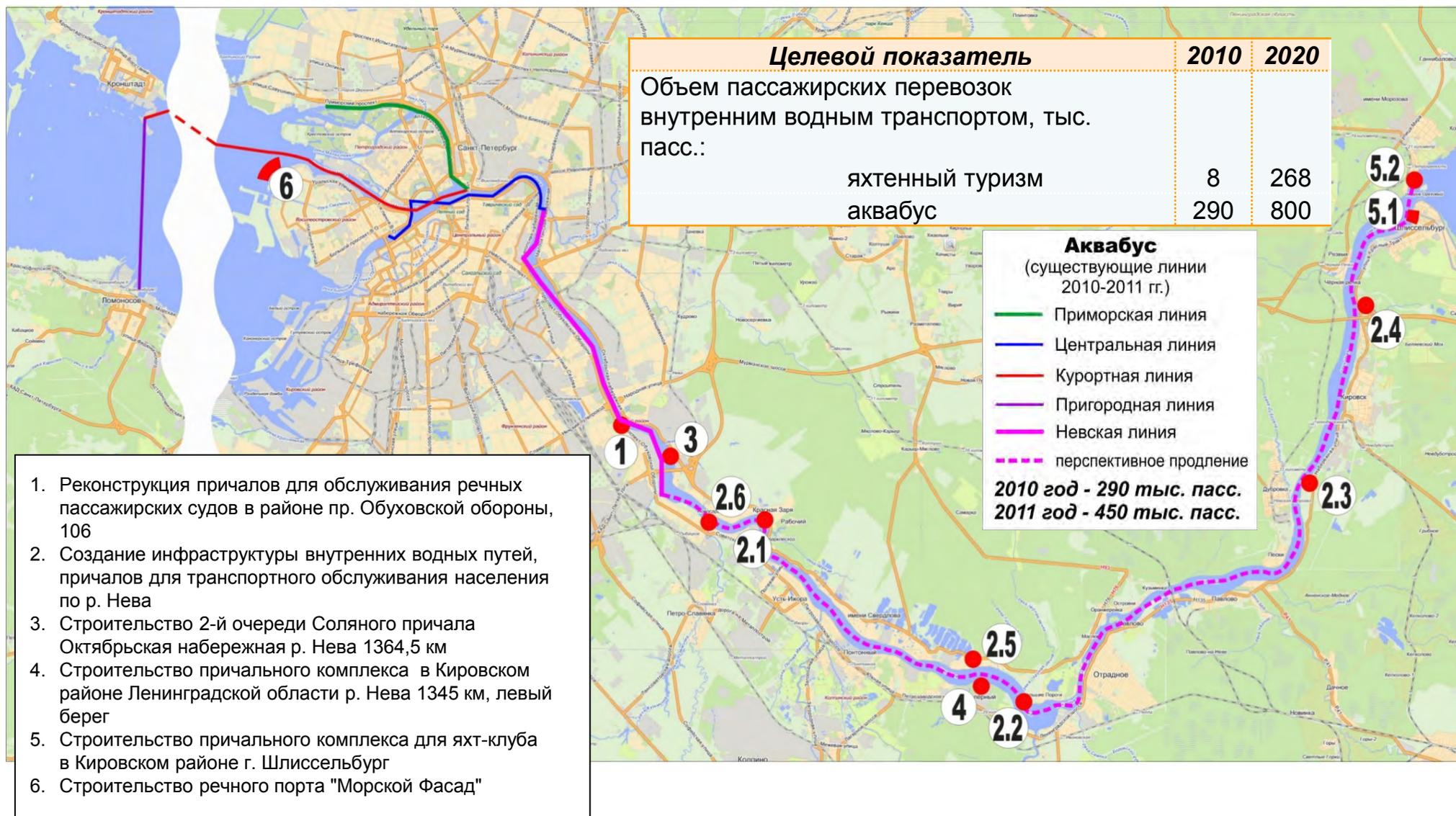
за счет средств федерального бюджета:

- реконструкция причалов № 1 – 4;
- дноуглубление акватории до отметки -12,7 м;
- дноуглубление подходного канала до отметки 12,8 – 13,2 м.

за счет внебюджетных средств:

- реконструкция причалов № 5 - 7.

Мероприятия в сфере внутреннего водного транспорта



Благодарю за внимание!

Телефон: +7 812 535 57 36

Факс: +7 812 535 57 37

e-mail: mct@morproekt.ru
