

Сергей Семенов,
директор по развитию
ООО «Морстройтехнология»

Посткризисное восстановление грузовых и пассажирских перевозок обострило многочисленные проблемы транспортно-логистического комплекса Петербурга. Без их разрешения дальнейшее развитие Санкт-Петербургского транспортного узла будет затруднено.

ТРАНСПОРТНИКИ РАЗВЕРНУЛИ ПЛЕЧИ

Согласно исследованию «Результаты работы транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга в 2010 году», основной тенденцией являлось постепенное восстановление грузопотоков в Большом порту Санкт-Петербург (БПСПб) после спада 2009 года. Тем не менее, по многим видам грузов перевалка не достигла уровня 2008 года. В долгосрочной перспективе для БПСПб характерно возрастание специализации на импортных грузах, обладающих высоким потенциалом создания добавленной стоимости.

В 2009-2010 гг. количество судозаходов в БПСПб снизилось почти на треть по отношению к уровню 2008 года. Средняя загрузка судна с каждым годом растет: в период 2003-2010 гг. прирост составил около 70% и в прошлом году достиг 6,3 тыс. тонн.

Около половины грузооборота порта связано с железной дорогой (47,7%), автотранспортом в 2010

году вывезено из порта и ввезено в порт 36,5% грузов, речным транспортом – 10,9%.

Что касается пассажирских перевозок, то в 2010 году общий пассажирооборот в БПСПб и Пассажирамскому порту Санкт-Петербург составил 604 тыс. человек, в т.ч. 417,2 тыс. – на круизных судах, 186,8 тыс. – на паромках.

С 2002 по 2010 год пассажирооборот круизных пассажиров вырос более чем в 2 раза. Паромные перевозки возросли почти в 4 раза в период с 2006 по 2010 год. Толчок развитию паромных перевозок дала паромная линия Петербург – Хельсинки. По данным Администрации морского порта Хельсинки, пассажирооборот этой линии в 2010 году составил 154 тыс. человек.

ТАКАЯ РАЗНАЯ НЕВА

Всего по Неве в границах города за навигацию 2010 года перевезено 7,9

млн тонн грузов (на 5,1% больше, чем в 2009 году). В течение 2003-2010 гг. объем грузопотока изменялся в пределах от 6,1 до 8,9 млн тонн.

В качестве основных сегментов рынка водных пассажирских перевозок можно выделить: речные круизные поездки (занимают 11,6% пассажиропотока в 2010 году); речные экскурсии и прогулки (88,4%). Крупнейшими операторами рынка являются фирмы «Водоходь-Санкт-Петербург», «Алые Паруса СПб», «Пассажирский флот», «Мостурфлот» (г. Москва).

Динамика объемов перевозок отличается по сегментам. Перевозки скоростным флотом – наиболее стабильный сегмент в период экономического спада – в 2009 году они снизились на 3,7% (тогда как спад в перевозках по рекам и каналам составил -17,1%), в 2010 году перевозки скоростным флотом выросли на 15%.

Доля иностранных пассажиров в круизном пассажиропотоке снижается: в 2010 году она составила 30,1%, в 2009 году – 37,9%, в 2008 году – 40,8% и 41,7% в 2007 году.

С 2003 по 2007 год объем речных пассажирских перевозок в Петербурге вырос почти в два раза, основной прирост шел в сегменте экскурсий и прогулок.

«ЖЕЛЕЗКА» ВЕЗЕТ МЕНЬШЕ

По объемам грузоперевозок Санкт-Петербургский железнодорожный узел (СПБЖУ) занимает второе место после Московского железнодорожного узла. Объемы работы СПБЖУ за последние годы имели тенденцию к незначительно-

му снижению (на 11,6% в период с 2006 по 2010 год) и в 2010 году достигли 108,6 млн тонн.

Грузооборот СПБЖУ складывается из двух основных составляющих: местная грузовая работа – 49,0 млн тонн, в т.ч. 21,8 млн тонн – обработка грузов предприятий города и 27,2 млн тонн – грузы назначением в/из БПСПб; транзитных перевозок – около 59,6 млн тонн.

С 2006 по 2010 год общее количество пассажиров, отправленных со станций Петербурга, сократилось на 35% с 93,0 до 60,6 млн человек. Это снижение произошло в основном за счет падения количества пассажиров в пригородном сообщении, тогда как в дальнем прямом сообщении – увеличилось на 2,5%.

В декабре 2009 года начались коммерческие рейсы скоростного поезда «Сапсан». Всего за год поезда «Сапсан» (включая поезда на линии Москва – Новгород) перевезли 1,7 млн пассажиров, в т.ч. около 1,5 млн на участке Петербург – Москва. Скоростное железнодорожное сообщение стало серьезным конкурентом авиаперевозчикам.

ГРУЗЫ И ЛЮДИ НА ШОССЕ

Количество зарегистрированных в Петербурге грузовых автомобилей в 2006-2010 гг. выросло на 23,1%. Относительно низкий «барьер входа» (в отличие от портового или складского бизнеса) делает рынок автоперевозок высококонкурентным и динамичным. По экспертным оценкам, внутригородские перевозки в Петербурге осуществляет около 1000 фирм.

Крупным грузогенерирующим объектом на территории города является БПСПб. Доля грузов, поступающих в порт автотранспортом, составила в 2010 году 15,0% (12,7% в 2009 году), доля грузов, вывозимых из порта – 91,2% (89,7% в 2009 году) от общего объема грузов, перерабатываемых в порту.

По ряду грузов доля грузопотока, поступающего в порт/вывозимого из порта автотранспортом выше, чем по другим: автотранспортом вывозится 98,1% скоропортящихся грузов, поступающих в порт; вывозится или подвозится 76,8% (по весу) контейнеров, а также около 46% лесных и генгрузов.

В 2010 году произошел возврат к докризисным показателям как по объемам грузопотока по большинству видов грузов, так и по структуре взаимодействия со смежными видами транспорта – автомобильный транспорт почти вернул свои позиции.

Объем перевозок пассажиров во внутригородском сообщении в 2010 году снизился на 5,5% по сравнению с 2009 годом. В последние годы наблюдается снижение объемов перевозок маршрутными автобусами. Текущий объем перевозок (430 млн пассажиров в 2010 году) почти в четыре раза ниже, чем в 1990 году, и почти в два раза ниже, чем в 2005 году.

СИСТЕМНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА ПЕТЕРБУРГА

Важными факторами, оказывающими влияние на развитие транспортно-логистического комплекса (ТЛК) Петербурга являются особенности территориального развития, такие как: отсутствие дополнительных свободных территорий в центральных районах; происходит пересечение путей различных видов транспорта, что обуславливает наличие системы искусственных дорожных сооружений – мостов, путепроводов, тоннелей.

Поэтому основной задачей является целенаправленное изменение направления и структуры грузопотоков за счет: изменения структуры грузопотоков проходящих через БПСПб в сторону несырьевого трафика и дальнейшего увеличения доли контейнерных, накатных и рефрижераторных грузов; вывода транзитных железнодорожных грузопотоков из города.

Основные направления развития в рамках решения этой задачи являются: определение зон, где допустима локализация грузогенерирующих объектов и вытеснение грузогенерирующих объектов, исторически оказавшихся вне допустимых зон локализации; создание нового грузового района порта – «Бронка-Ломоносов»; поэтапное полное прекращение коммерческой перевалки посторонних грузов через причалы заводов; завершение вывода грузового железнодорожного двора из района Московского вокзала, а в последующем – из районов Витебского и Финляндского вокзалов; перспективный вывод с территории города ст. Московская-Сортировочная; переключение железнодорожных транзитных грузопотоков с Выборгского на приозерское направление; строительство глубокого северовосточного железнодорожного обхода Петербурга (Мяглово-Капитолово) со строительством второго железнодорожного моста в пос. Павлово на Неве.

Необходимо развитие транспортной инфраструктуры для повышения

мобильность населения, реализации туристического потенциала города: завершение строительства «Морского пассажирского терминала» на Васильевском острове, включая УДС, обслуживающую Пассажирамский порт; строительство скоростной автомагистрали М-10С (Москва – Петербург); завершение реконструкции «Пулково», включая создание железнодорожной связи аэропорта с центром города и его железнодорожными вокзалами; привлечение в «Пулково» базовой авиакомпании с разветвленной сетью внутрироссийских межрегиональных маршрутов. Нарастающая интенсивность судоходства по внутренним водным путям (ВВП) на территории Петербурга ставит задачу создания системы единого регулирования перевозок по ВВП (включаящую и прояснение юридического статуса внутренних водных путей).

Облегчение ситуации на УДС возможно за счет: демонтажа малоиспользуемых железнодорожных веток (демонтаж облегчит ситуацию на УДС и простимулирует вывод грузогенерирующих объектов из центральных районов); разработки и реализации программы строительства двухуровневых существующих пересечений УДС и магистральных железнодорожных направлений; создания дополнительных разводящих и неразводящих транспортных переходов через Неву; наведения порядка с парковками и отстоем автомобилей на УДС и во дворах жилых кварталов; создания системы контроля за доступом тяжелого грузового автотранспорта на территорию города в пределы КАД; прекращения практики «посадки» грузогенерирующих и трафикогенерирующих объектов (офисные и торговые центры) без адекватных расчетов пропускной способности окружающей УДС и возможностей по парковке автотранспорта (негативные примеры – близкая к коллапсу ситуация в промзоне «Шушары», частично в зоне Парнас, ситуации сложившиеся вокруг многих бизнес-центров в исторической части города).

Нарастающая интенсивность судооборота порта, увеличение числа пассажирских судов, имеющих приоритеты движения, ставят задачу завершения разделения судопотоков в Невской губе с помощью судопропускных сооружений С-1 (пропускает морские суда, наиболее крупные суда типа «река-море» и пр.) и С-2 (остальные суда типа «река-море», яхты, маломерный флот), а также расширения узких участков Санкт-Петербургского Морского Канала.

