

Программа развития транспортной системы Санкт – Петербурга и Ленинградской области на период до 2020года.



Выполнил: Глазов Илья
ОЭН - 311

Анализ работы транспортного комплекса Санкт-Петербурга

Системные проблемы транспортного комплекса

- ❑ **исчерпание пропускной способности ключевых объектов транспортной инфраструктуры;**
- ❑ **отставание в развитии скоростного пассажирского транспорта от потребностей населения в перевозках;**
- ❑ **низкий технический уровень ряда транспортных объектов, высокий удельный вес амортизированного парка транспортных средств;**
- ❑ **недостаток финансовых ресурсов для строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры;**
- ❑ **рост аварийности и ухудшение экологической ситуации.**

Цели и задачи программы

ЦЕЛИ	ЗАДАЧИ
<p>Удовлетворение спроса населения и отраслей экономики на транспортные услуги с требуемыми показателями доступности, надежности, экономичности и безопасности</p> <p>Эффективное развитие транспортной инфраструктуры для повышения конкурентоспособности Санкт-Петербурга и Ленинградской области, улучшения качества жизни населения и устойчивого экономического роста</p>	<ul style="list-style-type: none">улучшение транспортной доступности Санкт-Петербурга и Ленинградской области за счет развития системы воздушных сообщений, строительства высокоскоростных железнодорожных магистралей, скоростных железных и автомобильных дорог;формирование в Санкт-Петербурге и Ленинградской области национального транспортно-логистического и дистрибутивного центра Европейской части России;ликвидация ограничений провозной и пропускной способности транспортной инфраструктуры;стимулирование роста перевозок населения на пассажирском транспорте общего пользования за счет развития скоростных внеуличных видов транспорта, оптимизации маршрутной сети, обеспечения приоритета движения наземных видов общественного транспорта, повышения качества, надежности и безопасности поездок, в том числе для маломобильных групп населения;организация транспортно-пересадочных узлов и перехватывающих парковок;развитие интеллектуальных транспортных систем, комплексная информатизация работы всех видов транспорта на основе использования современных телекоммуникационных и навигационных технологий;развитие учебных заведений и центров подготовки специалистов для транспортной отрасли;снижение аварийности, улучшение условий движения, уменьшение негативного влияния транспорта на состояние окружающей среды.



Этапы реализации и сценарные варианты

Предусматривается реализация Программы в два этапа

I этап:
2015-2017 гг.

II этап:
2018-2020 гг.

Мероприятия Программы разработаны по двум вариантам

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


Целевой вариант:
включает дополнительные мероприятия,
необходимые для обеспечения спроса
на грузовые и пассажирские перевозки
в регионе




Структура программы




Приоритетные направления развития транспортной системы Санкт-Петербурга




Создание привлекательных условий для пользования общественным транспортом



Создание единой транспортно-логистической системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области



Повышение пропускной способности автомобильных дорог общего пользования регионального значения



Развитие Санкт-Петербургского авиационного транспортного узла и автоматизированной системы организации воздушного движения



Ожидаемые результаты

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2017	2020 (прогноз)
1	Доля железнодорожных линий общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, имеющих ограничение пропускной способности, от общей протяженности	км/км (%)	147,1 / 2956,1 (5)	191,1 / 2956,1 (6,55)
2	Ввод в эксплуатацию железнодорожных линий после строительства, нарастающим итогом	км	67	200
3	Ввод в эксплуатацию железнодорожных линий после реконструкции, нарастающим итогом	км	213,5	450
4	Объем перевалки грузов в морских портах на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, всего – в т.ч.:	млн.т/год	225,5	252
	на территории Санкт-Петербурга		78,5	98,5
	на территории Ленинградской области		160,3	173,6
5	Доля протяженности Волго-Балтийского водного пути с ограничениями пропускной способности на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	%	16,5	11,1
6	Строительство грузового аэропорта «Усть-Луга»	ед.	1	-
7	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования федерального значения после строительства и реконструкции нарастающим итогом - всего, в т. ч.:	км	229,7	628
	после строительства		181,2	196,3
	после реконструкции		48,5	431,7
8	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в Ленинградской области после строительства и реконструкции нарастающим итогом - всего, в т. ч.:	км	20,9	101
	после строительства		13,1	30,7
	после реконструкции		7,8	70,3
9	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге после строительства и реконструкции нарастающим итогом - всего, в т. ч.:	км	71	202
	после строительства		36,5	148,5
	после реконструкции		34,5	53,5
10	Ликвидация железнодорожных переездов в одном уровне (ввод в эксплуатацию путепроводов) нарастающим итогом, всего – в т. ч.:	шт.	10	24
	на территории Санкт-Петербурга		4	6
	на территории Ленинградской области		6	18
11	Ввод в эксплуатацию станций метрополитена после строительства (нарастающим итогом)	шт.	1	16
12	Ввод в эксплуатацию линий метрополитена после строительства (нарастающим итогом)	км	3,1	31,8
13	Общая протяженность введенных в эксплуатацию линий легкорельсового транспорта (нарастающим итогом)	км	-	55
14	Ввод в эксплуатацию после завершения строительства новых транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, нарастающим итогом	ед.	3	6
15	Снижение общего количества ДТП на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области, к уровню 2013 г.	%	6	9
16	Строительство крупных транспортно-логистических центров и «терминальных деревень» в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, нарастающим итогом	ед.	2	5
17	Создание портово-промышленных зон в районе морского торгового порта Усть-Луга и в районе ММПК Бронка, нарастающим итогом	ед.	1	2

Механизм реализации Программы

- Корректировка комплекса мероприятий Программы с целью достижения запланированных индикаторов и показателей
- Мониторинг хода реализации мероприятий Программы, анализ достижения запланированных индикаторов и показателей
- Реализация целого ряда проектов транспортной инфраструктуры на основе концессионных и инвестиционных соглашений, контрактов жизненного цикла и других механизмов ГЧП
- Комплекс мер, осуществляемых государственными заказчиками мероприятий Программы, а также частными компаниями, осуществляющими вложения инвестиций в проекты развития транспортной инфраструктуры



Оценка социально-экономической эффективности

Показатель	Консервативный вариант	Целевой вариант
Чистый дисконтированный доход, млрд. руб.	316,1	1 097,0
Дисконтированный срок окупаемости, лет	19,4	15,3
Внутренняя норма доходности, %	10,9	16,7
Индекс доходности	1,1	1,8

В качестве рекомендуемого предлагается целевой вариант Программы, который имеет лучшие показатели социально-экономической эффективности и обеспечит решение поставленных задач развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года



Спасибо за внимание!