



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)**

Рождественка ул., д. 1, стр. 1, Москва, 109012  
тел.: (499) 495-00-00, факс: (499) 495-00-10  
www.mintrans.gov.ru

Росавиация

Кузнецову Н.А.

airlen@mail.ru

№ \_\_\_\_\_  
На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

В соответствии с пунктом 3 статьи 8 Федерального закона № 59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации» Департамент государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России направляет по принадлежности обращения Кузнецова Н.А., представленные письмами Министерства экономического развития Российской Федерации от 20.11.2025 № Д18и-37715, от 18.11.2025 № Д18и-37353.

Прошу рассмотреть обращение Кузнецова Н.А. и о результатах рассмотрения проинформировать заявителя.

Заявителю направляется для сведения.

Проверить подлинность электронной подписи можно с помощью сервиса подтверждения электронной подписи, размещенного на портале государственных услуг Российской Федерации по адресу <https://www.gosuslugi.ru/pgu/eds/>.

Приложение: на 124 л. в 1 экз.

Директор Департамента  
государственной политики  
в области гражданской авиации

В.Р. Ходырева



**МИНИСТЕРСТВО  
ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РОССИИ)**

Пресненская наб., д. 10, стр. 2, Москва, 123112  
Тел. (495) 870-70-12, Факс (495) 870-70-06  
E-mail: [mineconom@economy.gov.ru](mailto:mineconom@economy.gov.ru)  
<http://www.economy.gov.ru>  
18.11.2025 Д18и-37353

№ \_\_\_\_\_  
На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Минфин России

Минтранс России

Копия: Кузнецову Н.А.  
e-mail: [airlen@mail.ru](mailto:airlen@mail.ru)  
(без приложения)

О рассмотрении обращения  
Кузнецова Н.А.

Департамент секторов экономики Минэкономразвития России рассмотрел в рамках компетенции обращение генерального директора ОАО «Российская авиакомпания «ЭРЛЕН» (далее – ОАО «ЭРЛЕН») Кузнецова Н.А. о проведении проверки исполнения законодательства Российской Федерации при реализации Межрегиональным территориальным управлением Росимущества в г. Санкт-Петербурге и Ленинградской области имущества и земельного участка бывшего аэропорта «Ржевка», а также предложения ОАО «ЭРЛЕН» по программе развития авиапредприятия «Ржевка» (далее – обращение), и сообщает.

Минэкономразвития России осуществляет свою деятельность в соответствии с полномочиями, определенными нормативно-правовыми актами Российской Федерации, в том числе Положением о Министерстве экономического развития Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 5 июня 2008 г. № 437 «О Министерстве экономического развития Российской Федерации» (далее – Положение).

В соответствии с Положением, Минэкономразвития России не уполномочено оказывать влияние на деятельность хозяйствующих субъектов, не осуществляет функции надзора и контроля за действиями физических и юридических лиц, а также за действиями и решениями других органов исполнительной власти, за исключением контроля находящихся в его ведении федеральных служб.

При этом, в соответствии с Положением о Министерстве финансов Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004 г. № 329, Минфин России является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере приватизации государственного и муниципального имущества.

Минфин России также осуществляет координацию и контроль деятельности подведомственного ему Федерального агентства по управлению государственным имуществом.

В соответствии с Положением о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395, Минтранс России является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

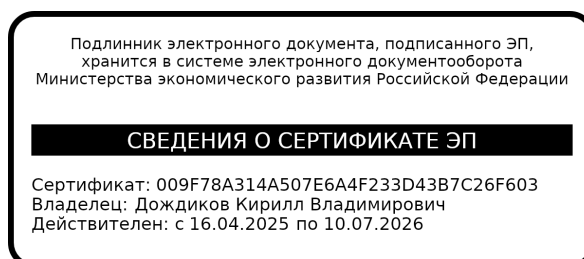
В этой связи, а также в соответствии с частью 3 статьи 8 Федерального закона от 2 мая 2006 г. № 59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации» направляем данное обращение для рассмотрения и ответа заявителю.

О результатах рассмотрения обращения просим проинформировать Кузнецова Н.А.

Заявителю сообщается для сведения.

Приложение: на 39 л. в 1 экз.

Директор Департамента  
секторов экономики



К.В. Дождиков

## Сообщение гражданина

### 1. Ваши персональные данные

Фамилия

Кузнецов

Имя

Николай

Отчество

Алексеевич

Email

airlen@mail.ru

Контактный телефон

+7(999)2177336

### 2. Сообщение

Регион

Санкт-Петербург

Категория сообщения

Экономика и бизнес

Подкатегория сообщения

Иное

Место нахождения объекта, связанного с сообщением

-

Суть проблемы или предложения

Первому заместителю Минэконом развития Колесникову М А

Уважаемый Максим Андреевич!

В рамках настоящего письма хотел бы поделиться с Вами анализом перспектив развития региональной авиации, и развитием аэропорта Ржевка который незаконно продали за 14 млн руб. а также предоставить полную информацию о текущих вызовах и возможностях в данной сфере аэропорт ще можно восстановить для воспроизводства самолетов о которых я писал в предыдущем письме . Об использовании государственной собственности и развитии авиационной инфраструктуры в Ленинградской области Обращаю Ваше внимание на актуальную проблему, требующую всестороннего анализа и оперативного вмешательства. В Ленинградской области наблюдается критическое отсутствие развития инфраструктуры для



аэропортов, что существенно ограничивает потенциал роста авиаперевозок и негативно сказывается на развитии региональной авиационной отрасли.

### 1. Нормативная необоснованность выводов

Аэропорт Маркизово, расположенный в Маркизовой Луже, был зарегистрирован, но строительство так и не было начато.

Аэропорт Ржевка, ранее являвшийся важным элементом региональной транспортной системы, был незаконно продан за 14 млн рублей, при этом только стоимость земельного участка оценивается в 5,4 млрд рублей.

Данный факт вызывает обоснованные сомнения в правомерности сделки.

Данный факт вызывает серьезные вопросы относительно эффективности и целесообразности использования государственной собственности.

Продажа аэропорта Ржевка вызывает серьезные сомнения с точки зрения экономической обоснованности и правовой корректности. Согласно последним новостям, компания ЛСР выставила на продажу землю под жилую застройку на территории Ржевки. В коммерческом предложении компании указано, что у нее имеется разрешение на строительство, а общая площадь продаваемой территории составляет 237,8 тыс. м. Потенциальная сумма сделки оценивается в 5,95 млрд рублей, исходя из цены 25 тысяч рублей за квадратный метр.

### 2. Проблемные аспекты приватизации и банкротства

Директор предприятия Вячеслав Тюкин был уволен, а на его место был назначен Николай Сухов. Однако Сухов не успел подготовить предприятие к приватизации, так как был убит в 1996 году.

### 3. Проблемы с проведением открытого аукциона

Планировалось, что имущество аэродрома Ржевка будет продано на открытом аукционе 5 ноября. Общая стоимость имущества составляла более 140 млн рублей.

Областные власти планировали передать аэродром в управление компании ЛСР с целью последующей застройки территории. Однако открытый аукцион по продаже имущества был проведен формально на закрытой территории без допуска независимых участников.

Формально в аукционе приняли участие только две компании: ЛСР и аффилированная с ней компания Фотон. Данный факт вызывает серьезные сомнения в прозрачности и законности проведения аукциона.

Я обратился в Федеральное агентство по управлению государственным имуществом и получил ответ от 26.12.2018 № ДС10/-43393, в котором указано на выявленные нарушения. Копия ответа прилагается к настоящему письму.

Ответ Генеральной прокуратуры также подтверждает наличие нарушений в процессе приватизации аэродрома.

Прошу провести проверку доводов Росимущества и Генеральной прокуратуры по данному вопросу.

---

Также прошу запретить продажу земли под жилую застройку на территории бывшего аэродрома Ржевка и принять меры по восстановлению авиационного объекта.

Возникает закономерный вопрос: почему действующий аэропорт Ржевка подвергается ликвидации, в то время как аэродромы Выборг и Сиверский были разрушены путем демонтажа взлетно-посадочных полос?

Ответ на данный вопрос очевиден: для сохранения монополии авиакомпании ВВСС и ограничения конкуренции на рынке авиаперевозок. Кому-то крайне невыгодно развитие авиационной отрасли в Ленинградской области, что подтверждается фактами и анализом текущей ситуации.

С уважением и надеждой на понимание.

Ген.директор ООО Маркизово

Николай Кузнецов

---

### **3. Организация-исполнитель сообщения**

Организация, в которую направлено сообщение

МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ

---

### **4. Дополнительные данные**

-

---

### **5. Файлы, приложенные к сообщению**

как продали Имущество аэродрома.doc

---

Председателю Счетной палаты нез продажа.doc

---

бланк ковальчику о рзвитии аэропртовой сети - копия.doc

---

Председателю Счетной палаты нез продажа-4.doc

---

вершинин росимущество продажи аэропорта ржевка.pdf

---

Председателю Счетной палаты нез продажа 1.doc

---

Председателю Счетной палаты нез продажа-3.doc

---

арб-Програма -Ржевки.doc

---

Прокуратура Ржевка.pdf

---

росимущество 20181227122405162.pdf

---

**Председателю Счетной палаты Российской Федерации  
Ковальчуку Б.Ю.**

**Первому заместителю Минэкономразвития.  
Колесникову М.А.**

**О неэффективности использования государственной собственности и незаконной продажи аэропорта «Ржевка»**

Уважаемый Борис Юрьевич,

Обращаю Ваше внимание на проблему, которая, по моему мнению, требует более детального рассмотрения и, возможно, принятия соответствующих мер на федеральном уровне. Речь идет о блокировке развития аэропортовой инфраструктуры Ленинградской области, что негативно сказывается на авиационной отрасли региона и перспективах ее дальнейшего роста.

Прошу вас обратить внимание на эффективность использования государственной собственности и целесообразность развития аэропортовой инфраструктуры в Ленинградской области.

Продажа аэропорта «Ржевка», находящегося в федеральной собственности, вызывает серьезные сомнения. Аэропорт «Ржевка», ранее обслуживавший регион, был незаконно продан по цене 14 млн рублей, хотя только его земля стоит 5,4 млрд. Сегодня деловые Новости "ДП" рассказали ЛСР выставила на продажу землю под жильё на Ржевке и. Согласно коммерческому предложению, на руках у компании есть разрешение на строительство, а общая продаваемая площадь на этой территории составляет 237,8 тыс. м<sup>2</sup>. Сумма потенциальной сделки оценивается почти в 5,95 млрд рублей исходя из цены 25 тыс. рублей за "квадрат" но об этом надо сказать отдельно.

Я написал письмо В Межрегиональное территориальное управление Федерального агентства по управлению государственным имуществом в городе Санкт-Петербурге и Ленинградской области (далее - МТУ Росимущества) поступило письмо Прокуратуры Ленинградской области от 13.09.2018 № 7р-2018 (вх. от 01.10.2018 № 22229-П)

И получил ответ о рассмотрении моего обращения в части вопросов правомерности реализации имущества и земельного участка бывшего аэропорта «Ржевка». По итогам рассмотрения указанного обращения МТУ Росимущества сообщает следующее. Государственным имуществом в городе Санкт-Петербурге и Ленинградской области (МТУ Росимущества в городе Санкт-Петербурге и Ленинградской области)

ООО «Производственная фирма «Фотон», в отношении Земельного участка площадью 166,3 га был заключен договор купли-продажи от 29.10.2007 № 1096-ЗФ; на Земельный участок площадью 166,3 га зарегистрировано право собственности покупателя - ООО «Производственная фирма «Фотон» (свидетельство от 29.12.2007 Серия 78-АВ от 612274).

**Воздушный кодекс Статья 7. Принадлежность имущества авиации**

Однозначно говорит:- «Аэродромы, находящиеся в государственной или муниципальной собственности, не могут быть отчуждены в собственность физических лиц, юридических лиц.

ООО «Производственная фирма «Фотон», в отношении Земельного участка площадью 166,3 га был заключен договор купли-продажи от 29.10.2007 № 1096-ЗФ; на Земельный участок площадью 166,3 га зарегистрировано право собственности покупателя - ООО «Производственная фирма «Фотон» (свидетельство от 29.12.2007 Серия 78-АВ от 612274).

Мне говорят продали не аэропорт а землю, однако в ответе ясно написано что сперва продали аэропорт а потом выкупили участок земли.

Цена выкупа Земельного участка площадью 166,3 га определена на основании Федеральных законов от 21.12.2001 № 178-ФЗ «О приватизации государственного и муниципального имущества», от 29.11.2004 № 141-ФЗ «О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации

Считаю ответ необоснованным. а продажу аэропорта не законной

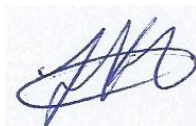
Прошу вернуть его в государственную собственность и

Я считаю, что Развитие авиаперевозок и авиастроительной отрасли в Ленинградской области невозможно без создания современной аэропортовой инфраструктуры. Однако существующие проблемы с приватизацией и банкротством аэропортов свидетельствуют о необходимости тщательного анализа и принятия мер для устранения выявленных проблем.

Прошу Вас рассмотреть вопрос об эффективности использования государственной собственности в контексте развития авиаперевозок и принять соответствующие меры.

С уважением и надеждой на понимание.

Генеральный директор



Н.А Кузнецов.

**ОАО**  
**«Российская авиакомпания**  
**“ЭРЛЕН”»**  
192284 С.- Петербург  
Загребский 5-3-314What-  
Ар+79778965773тел+7 9992177336  
e-mail: [airlen@mail.ru](mailto:airlen@mail.ru)  
ИНН 7812050343  
[www.airlen-ra.ru](http://www.airlen-ra.ru)  
ЗАО “ЮниКредит Банк”  
р./с 40702810300024446851  
кор/счет 30101810800000000858  
БИК-044030858  
ОКПО 01357106 ОКОНХ 91620;51300;61110;  
от .09 11.2025 № -17-17-25  
на №

Председателю Счетной палаты Российской  
Федерации  
Ковальчуку Б.Ю.

Первому заместителю Минэком развития.  
Колесникову М А

Копия:  
Губернатору Ленинградской области  
Дрозденко А.Ю.

## **О целесообразности использования государственной собственности и развитии инфраструктуры Ленинградской области**

Уважаемый Борис Юрьевич,

Обращаю Ваше внимание на проблему, которая, по моему мнению, требует более детального рассмотрения и, возможно, принятия соответствующих мер на федеральном уровне. Речь идет о блокировке развития аэропортовой инфраструктуры Ленинградской области, что негативно сказывается на авиационной отрасли региона и перспективах ее дальнейшего роста.

Прошу вас обратить внимание на эффективность использования государственной собственности и целесообразность развития аэропортовой инфраструктуры в Ленинградской области.

Следует отметить, что ситуация в авиационной отрасли является гораздо более сложной, чем это представляется на первый взгляд. Для более глубокого понимания причин, препятствующих развитию аэропортовой инфраструктуры, необходимо рассмотреть нормативно-правовую базу, регулирующую данный вопрос.

В Ленинградской области отсутствует аэропортовая инфраструктура и коммерческие авиаперевозки, хотя регион имеет труднодоступные районы, где авиация необходима.

На территории области ликвидировали аэродромы в Усть-Луге. Аэропорт «Ржевка», ранее обслуживавший регион, был незаконно продан по цене 14 млн рублей, хотя только его земля стоит 5,4 млрд. Сегодня деловые Новости"ДП" рассказали ЛСР выставила на продажу землю под жильё на Ржевке н. Согласно коммерческому предложению, на руках у компании есть разрешение на строительство, а общая продаваемая площадь на этой территории составляет 237,8 тыс. м2. Сумма потенциальной сделки оценивается почти в 5,95 млрд рублей исходя из цены 25 тыс. рублей за "квадрат" но об этом надо сказать отдельно.

Предполагалось что Имущество аэродрома «Ржевка» продадут на открытом аукционе 5 ноября. Общая стоимость имущества более 140 млн рублей, Развивать авиабизнес на «Ржевке» намеревается ЗАО «Петербургская топливная компания».

Решение о торгах принял совет кредиторов ФГУАП «Ржевка». По словам конкурсного управляющего ФГУАП «Ржевка» Александра Тарантова, на продажу выставляются 7 лотов.

Один из них – имущество, входящее в состав аэродромного комплекса, в том числе, (полоса, рулежные дорожки, вокзал, склад ГСМ). **Стартовая цена лота – 13,6 млн рублей.**

В пресс-службе ПТК со ссылкой на вице-президента Юрия Антонова сообщили: «Сейчас можно сказать можно только одно – в настоящий момент «Петербургская топливная компания ведет подготовку» технических условий по развитию аэропорта «Ржевки», в котором статус аэропорта сохраняется. КУГИ Ленобласти, который совместно с ПТК намеревался развивать «Ржевку» как аэропорт, ситуацию не комментирует. Из чего можно сделать вывод, что несмотря на то, что договор о создании совместной компании, которая выкупит имущество аэропорта, эта организация еще не зарегистрирована. И ПТК, скорее всего, будет развивать «Ржевку» без содействия Ленобласти.

**Но не срослось.**

В 1996 году директор аэропорта Николай Сухов намеревался выставить на торги контрольный пакет акций "Ржевки", рассчитывая продать его не менее чем за 100 млрд рублей. Однако 29 января 1996 года **он был убит** киллером на лестничной площадке своего дома. Владимир Подрезов, специалист ЛЕНУГА желал возглавить аэропорт но **умер от инфаркта** в 1999 который ему явно подстроили, но он успел дойти до своей квартиры.

В 9 утра 26 июля 1999 года **застрелен в собственном бронированном «Chevrolet Suburban»**. Это стало одним из самых громких и необычных преступлений. Стрелявших было четверо; двое держали в руках автоматы, двое — одноразовые гранатометы «Муха». Убийство до сих пор не раскрыто. *После его смерти БФПГ возглавил Виталий Рюзин — через два года его найдут мертвым в возрасте 35 лет возможно это связано и с убийством вице-губернатора Санкт-Петербурга Михаила Маневича*

Я Считаю, надо к этому вопросу вернуться. Но для принятия обоснованного решения о целесообразности применения последнего необходимо проведение детальных пред проектных проработок, которые уже были сделаны ранее и проходили согласование транспортной и финансовой моделей на федеральном уровне и в Ленаэропоркте. Но к сожалению мне не удастся об этом доложить. Поскольку меня даже не хотят слушать. Поэтому я иду к Вам.

В условиях современной рыночной экономики и растущего спроса на авиаперевозки компании вынуждены реализовывать крупные проекты в одной рыночной нише. В данном контексте аэропортовая инфраструктура выступает ключевым фактором, определяющим конкурентоспособность и эффективность авиаперевозок. Однако, как показывает практика, нормативно-правовая база, регулирующая вопросы использования государственной собственности в сфере авиаперевозок, не всегда соответствует современным требованиям и вызовам.

Это приводит к тому, что реализация крупных инфраструктурных проектов, таких как строительство новых аэропортов или модернизация существующих, сталкивается с рядом препятствий. В частности, нормативно-правовые содержат положения, ограничивающие возможность эффективного использования государственной собственности для развития авиационной инфраструктуры.

Кроме того, необходимо учитывать, что развитие аэропортовой инфраструктуры является важным фактором для стимулирования авиаперевозок и развития авиастроения в регионе. Отсутствие инвестиций в данную сферу может привести к снижению конкурентоспособности региона на национальном и международном уровнях, а также к снижению поступлений в бюджет.

### **Анализ демографической ситуации и транспортной инфраструктуры Ленинградской области: перспективы развития авиационной отрасли**

На 14 октября 2010 года численность населения Ленинградской области составляла 1712,7 тыс. человек, что, согласно данным Всероссийской переписи населения, составляет 1,20% от общей численности населения Российской Федерации. По этому показателю регион занимает 27-е место в стране. С 2002 года, согласно официальным статистическим данным, наблюдается положительная динамика численности населения, которая увеличилась на 43,5 тыс. человек.

Плотность населения в Ленинградской области составляет 22,01 человека на квадратный километр. Наиболее густонаселёнными являются районы, расположенные в непосредственной близости от Санкт-Петербурга, в то время как восточные районы характеризуются низкой плотностью населения.

**Демографическая ситуация в регионе** характеризуется крайне низким уровнем рождаемости (9,2‰ в 2009 году) и относительно высоким уровнем смертности (17,0‰). Эти показатели свидетельствуют о необходимости разработки и реализации комплексных мер демографической политики. Ожидаемая продолжительность жизни при рождении на 2007 год составляла 64,58 года, что также требует внимания со стороны органов государственной власти.

Анализ демографической динамики и текущего состояния транспортной инфраструктуры позволяет сделать вывод о необходимости развития авиационной отрасли в Ленинградской области. Учитывая стратегическое положение региона, граничащего с Санкт-Петербургом и Финляндией, создание новых аэропортов и модернизация существующих может стать важным фактором социально-экономического развития.

Одним из ключевых аспектов развития авиационной инфраструктуры является обеспечение её финансовой устойчивости. Для привлечения инвесторов необходимо разработать комплексные программы поддержки, включающие налоговые льготы, государственные субсидии и гарантии. Важно также учитывать международные стандарты и технологии для обеспечения высокого уровня безопасности и комфорта пассажиров.

Создание новых маршрутов и увеличение частоты рейсов позволит более эффективно использовать воздушное пространство и снизить нагрузку на существующие аэропорты. Это создаст дополнительные возможности для развития туризма, деловых поездок и международного сотрудничества.

В контексте реализации Федерального проекта «Государство для людей», выдвинутого Председателем Правительства Российской Федерации Михаилом Владимировичем Мишустинным, развитие авиационной отрасли приобретает особую значимость. Клиентоцентричный подход предполагает решение проблем человека без его участия, что может быть достигнуто путём создания современной и доступной транспортной инфраструктуры., создание аэропортовой инфраструктуры и развитие коммерческой авиации в Ленинградской области является важным шагом на пути к улучшению социально-экономической ситуации в регионе. Эти инициативы не только способствуют

привлечению туристов и инвесторов, но и создают условия для устойчивого экономического роста и международного сотрудничества.

Таким образом, считаю необходимым провести более детальный анализ нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы использования государственной собственности и развития инфраструктуры в Ленинградской области. Это позволит выявить существующие проблемы и разработать меры по их устранению, что будет способствовать развитию авиационной отрасли и повышению конкурентоспособности региона.

Минтранс ссылается на отсутствии у авиакомпании сертификата Эксплуатанта. Да. А как **возможно его получить не имея самолетов и Места базирования** в следующем письме. Предложение ремоторизации Як-40МС и модернизации СТР-40Д последующем полным воспроизводством, с

С уважением и надеждой на понимание.



Генеральный директор

Н.А Кузнецов.

Приложение - Только в первый адрес

Письмо Россимущества о праве продаже аэропорта Ржевка подставной фирме «Фазтон»

Письмо ФГА Россимущества о праве продаже аэропорта «Ржевка» за подписью Вершинина .

Письмо Прокуратуры Ленинградской области о продаже аэропорта Ржевка подставной фирме «Фазтон»

\

Предложение по программе деятельности развития авиапредприятия "Ржевка"



Председателю Счетной палаты Российской Федерации  
Ковальчуку Б.Ю.

Первому заместителю Минэкономразвития.  
Колесникову М.А.

Дополнение №1 к письму от .09.11.2025 № -17-17-25

**О неэффективности использования государственной собственности и незаконной продажи аэропорта «Ржевка»**

Уважаемый Борис Юрьевич,

Обращаю Ваше внимание на проблему, которая, по моему мнению, требует более детального рассмотрения и, возможно, принятия соответствующих мер на федеральном уровне. Речь идет о блокировке развития аэропортовой инфраструктуры Ленинградской области, что негативно сказывается на авиационной отрасли региона и перспективах ее дальнейшего роста.

Прошу вас обратить внимание на эффективность использования государственной собственности и целесообразность развития аэропортовой инфраструктуры в Ленинградской области.

Продажа аэропорта «Ржевка», находящегося в федеральной собственности, вызывает серьезные сомнения. Аэропорт «Ржевка», ранее обслуживавший регион, был незаконно продан по цене 14 млн рублей, хотя только его земля стоит 5,4 млрд. Сегодня деловые Новости "ДП" рассказали ЛСР выставила на продажу землю под жильё на Ржевке н. Согласно коммерческому предложению, на руках у компании есть разрешение на строительство, а общая продаваемая площадь на этой территории составляет 237,8 тыс. м<sup>2</sup>. Сумма потенциальной сделки оценивается почти в 5,95 млрд рублей исходя из цены 25 тыс. рублей за "квадрат" но об этом надо сказать отдельно.

Я написал письмо В Межрегиональное территориальное управление Федерального агентства по управлению государственным имуществом в городе Санкт-Петербурге и Ленинградской области (далее - МТУ Росимущества) поступило письмо Прокуратуры Ленинградской области от 13.09.2018 № 7р-2018 (вх. от 01.10.2018 № 22229-П)

И получил ответ о рассмотрении моего обращения в части вопросов правомерности реализации имущества и земельного участка бывшего аэропорта «Ржевка». По итогам рассмотрения указанного обращения МТУ Росимущества сообщает следующее. Государственным имуществом в городе Санкт-Петербурге и Ленинградской области (МТУ Росимущества в городе Санкт-Петербурге и Ленинградской области)

ООО «Производственная фирма «Фотон», в отношении Земельного участка площадью 166,3 га был заключен договор купли-продажи от 29.10.2007 № 1096-ЗФ; на Земельный участок площадью 166,3 га зарегистрировано право собственности покупателя - ООО «Производственная фирма «Фотон» (свидетельство от 29.12.2007 Серия 78-АВ от 612274).

Воздушный кодекс Статья 7. Принадлежность имущества авиации

Однозначно говорит:- «Аэродромы, находящиеся в государственной или муниципальной собственности, не могут быть отчуждены в собственность

**физических лиц, юридических лиц.**

ООО «Производственная фирма «Фотон», в отношении Земельного участка площадью 166,3 га был заключен договор купли-продажи от 29.10.2007 № 1096-ЗФ; на Земельный участок площадью 166,3 га зарегистрировано право собственности покупателя - ООО «Производственная фирма «Фотон» (свидетельство от 29.12.2007 Серия 78-АВ от 612274).

Мне говорят продали не аэропорт а землю, однако в ответе ясно написано что сперва продали аэропорт а потом выкупили участок земли.

Цена выкупа Земельного участка площадью 166,3 га определена на основании Федеральных законов от 21.12.2001 № 178-ФЗ «О приватизации государственного и муниципального имущества», от 29.11.2004 № 141-ФЗ «О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации

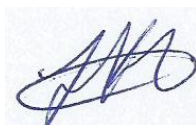
Считаю ответ необоснованным. а продажу аэропорта не законной

Прошу вернуть его в государственную собственность и

Я считаю, что Развитие авиаперевозок и авиастроительной отрасли в Ленинградской области невозможно без создания современной аэропортовой инфраструктуры. Однако существующие проблемы с приватизацией и банкротством аэропортов свидетельствуют о необходимости тщательного анализа и принятия мер для устранения выявленных проблем.

Прошу Вас рассмотреть вопрос об эффективности использования государственной собственности в контексте развития авиаперевозок и принять соответствующие меры.

С уважением и надеждой на понимание.



Генеральный директор

Н.А Кузнецов.

Приложение

Письмо Прокуратуры Ленинградской области о продаже аэропорта «Ржевка» подставной фирме «Фазтон»

**Председателю Счетной палаты Российской Федерации  
Ковальчуку Б.Ю.**

**Первому заместителю Минэкономразвития  
Колесникову М.А.**

Уважаемый Борис Юрьевич!

**Дополнение №3 к письму от 09.11.2025 № -17-17-25**

Об использовании государственной собственности и развитии авиационной инфраструктуры в Ленинградской области

Уважаемый Борис Юрьевич!

Обращаю Ваше внимание на актуальную проблему, требующую всестороннего анализа и оперативного вмешательства. В Ленинградской области наблюдается критическое отсутствие развития инфраструктуры для аэропортов, что существенно ограничивает потенциал роста авиаперевозок и негативно сказывается на развитии региональной авиационной отрасли.

**1. Нормативная необоснованность выводов**

ОАО Российская Авиакомпания «Эрлен» была исключена из рынка авиаперевозок в Пулково, что указывает на ограниченные возможности для новых участников рынка. Недостаток посадочных мест в Пулково объективно свидетельствует о необходимости строительства нового аэропорта. Аэропорт «Маркизово», расположенный в Маркизовой Луже, был зарегистрирован, но строительство так и не было начато. Данный факт вызывает серьезные вопросы относительно эффективности и целесообразности использования государственной собственности.

Продажа аэропорта «Ржевка» вызывает серьезные сомнения с точки зрения экономической обоснованности и правовой корректности. На территории области были ликвидированы аэродромы в Усть-Луге, что также свидетельствует о негативной тенденции в развитии авиационной инфраструктуры региона.

Аэропорт «Ржевка», ранее являвшийся важным элементом региональной транспортной системы, был незаконно продан за 14 млн рублей, при этом только стоимость земельного участка оценивается в 5,4 млрд рублей. Данный факт вызывает обоснованные сомнения в правомерности сделки.

Согласно последним новостям, компания ЛСР выставила на продажу землю под жилую застройку на территории «Ржевки». В коммерческом предложении компании указано, что у нее имеется разрешение на строительство, а общая площадь продаваемой территории составляет 237,8 тыс. м². Потенциальная сумма сделки оценивается в 5,95 млрд рублей, исходя из цены 25 тысяч рублей за квадратный метр.

Данный факт вызывает серьезные вопросы относительно прозрачности и законности сделки,

**2. Проблемные аспекты приватизации и банкротства**

Аэродром «Ржевка» был построен в 1930-х годах и использовался для целей сельскохозяйственной авиации. В 1993 году предприятие было признано нерентабельным и неплатежеспособным. В 1995 году Госкомимущества предприняло попытку продажи аэропорта, однако торги не состоялись.

Директор предприятия Вячеслав Тюкин был уволен, а на его место был назначен Николай Сухов. Однако Сухов не успел подготовить предприятие к приватизации, так как был убит в 1996 году.

**3. Проблемы с проведением открытого аукциона**

Планировалось, что имущество аэродрома «Ржевка» будет продано на открытом аукционе. Общая стоимость имущества составляла более 140 млн рублей.

Областные власти планировали передать аэродром в управление компании ЛСР с целью последующей застройки территории. Однако открытый аукцион по продаже имущества был проведен формально на закрытой территории без допуска независимых участников.

Формально в аукционе приняли участие только две компании: ЛСР и аффилированная с ней компания «Фотон». Данный факт вызывает серьезные сомнения в прозрачности и законности проведения аукциона.

Я обратился в Управление отраслевых организаций и зарубежной собственности Росимущества (далее – Управление Росимущества) рассмотрело мои обращения, поступившие письмами Управления Президента Российской Федерации по работе с обращениями граждан и организаций от 21.06.2021 № А26-02-89196334-СО1 и № А26-02-НО-89370734-СО1, от 22.06.2021 № А26-02-НО-90049134-СО1 и от 25.06.2021 № А26-02-НО91775034-СО1, по вопросам, изложенным в обращениях, и Федеральное агентство по управлению государственным имуществом и получил ответ от 26.12.2018 № ДС10/-43393, в котором указано на выявленные нарушения. Копия ответа прилагается к настоящему письму. В письме есть ссылка на воздушный кодекс

## **Статья 7. Принадлежность имущества авиации**

Имущество гражданской и экспериментальной авиации - воздушные суда, аэродромы, аэропорты, технические средства и другие предназначенные для обеспечения полетов воздушных судов средства - в соответствии с законодательством Российской Федерации может находиться в государственной и муниципальной собственности, собственности физических лиц, юридических лиц, а то же имущество государственной авиации и объекты единой системы организации воздушного движения - только в федеральной собственности. **Аэродромы, находящиеся в государственной или муниципальной собственности, не могут быть отчуждены в собственность физических лиц, юридических лиц.**

**Почему последний абзац был выброшен из текста? не ясно.**

ООО «Производственная фирма «Фотон», в отношении Земельного участка площадью 166,3 га был заключен договор купли-продажи от 29.10.2007 № 1096-ЗФ; на Земельный участок площадью 166,3 га зарегистрировано право собственности покупателя - ООО «Производственная фирма «Фотон» (свидетельство от 29.12.2007 Серия 78-АВ от 612274).

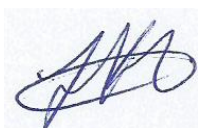
Ответ на данный вопрос очевиден: для сохранения монополии авиакомпания ВВСС и ограничения конкуренции на рынке авиаперевозок. Аэрофлот не заинтересован в появлении хаба рядом с Москвой, что может привести к усилению конкуренции и снижению его доли на рынке. Ответ Генеральной прокуратуры также подтверждает наличие нарушений в процессе приватизации аэродрома. Аэродром находился в государственной собственности и **не мог быть продан.**

Прошу провести проверку доводов Росимущества и прокуратуры по данному вопросу. Также прошу запретить продажу земли под жилую застройку на территории бывшего аэродрома «Ржевка» и принять меры по восстановлению авиационного объекта.

Возникает закономерный вопрос: почему действующий аэропорт «Ржевка» подвергается ликвидации, также как аэродромы Выборг «Сиверский» были разрушены путем демонтажа взлетно-посадочных полос.

, Кому-то крайне невыгодно развитие авиационной отрасли в Ленинградской области, что подтверждается фактами и анализом текущей ситуации.

С уважением и надеждой на понимание.



Генеральный директор

Н.А Кузнецов.

Председателю Счетной палаты  
Российской Федерации  
Ковальчуку Б.Ю.

Дополнение №3 к письму от .09 11.2025 № -17-17-25

**Об использовании государственной собственности и развитии инфраструктуры в Ленинградской области** ответ Россимущества продаже аэропорта с которым я не согласен.

**Уважаемый Борис Юрьевич**

Обращаю Ваше внимание на проблему, требующую немедленного решения. В Ленинградской области отсутствует развитие инфраструктуры для аэропортов, что препятствует росту авиаперевозок и развитию авиационной отрасли.

#### **1. Нормативная необоснованность выводов**

В условиях конкуренции и растущего спроса авиаперевозчики вынуждены реализовывать крупные проекты в одной рыночной нише. Создание аэропортовой инфраструктуры и коммерческой авиации в Ленинградской области является важным элементом социально-экономического развития региона.

Президент Российской Федерации Владимир Путин на встрече с лидерами парламентских фракций 18 сентября в Ново-Огарево подчеркнул стратегическую важность развития местной авиации для прямого сообщения между регионами без пересадок в Москве. Однако в аэропорту Пулково создана система, ориентированная на полеты в Москву.

ОАО Российская Авиакомпания «Эрлен» не допущена на рынок авиаперевозок в Пулково. Отсутствие мест в Пулково свидетельствует о необходимости строительства нового аэропорта.

Аэропорт «Маркизово» в Маркизовой Луже был зарегистрирован, но строительство не разрешено. Это вызывает вопросы об эффективности и целесообразности использования государственной собственности.

Продажа аэропорта «Ржевка», находящегося в федеральной собственности, вызывает серьезные сомнения. На территории области ликвидировали аэродромы в Усть-Луге. Аэропорт «Ржевка», ранее обслуживавший регион, был незаконно продан по цене 14 млн рублей, хотя только его земля стоит 5,4 млрд. Сегодня деловые Новости "ДП" рассказали ЛСР выставила на продажу землю под жильё на Ржевке н. Согласно коммерческому предложению, на руках у компании есть разрешение на строительство, а общая продаваемая площадь на этой территории составляет 237,8 тыс. м2. Сумма потенциальной сделки оценивается почти в 5,95 млрд рублей исходя из цены 25 тыс. рублей за "квадрат" но об этом надо сказать отдельно.

Это свидетельствует о незаконных действиях я прошу проверить доводы росимущества и прокуратуры по этому вопросу.

Аэропорт Выборг был получен бесплатно, но впоследствии продан. Строительство и последующее разрушение аэропорта Усть-Луга также вызывают вопросы.

Аэродром «Сиверский» был предметом попытки продажи, что также вызывает вопросы. Минобороны и само может продать свое оборудование аэропорта, что уже было сделано.

## **2. Проблемные аспекты приватизации и банкротства**

Аэродром «Ржевка» был построен в 1930-х годах и использовался для сельскохозяйственной авиации. В 1993 году он был признан нерентабельным и неплатежеспособным. В 1995 году Госкомимущества пыталось продать аэропорт, но торги не состоялись.

Директор Вячеслав Тюкин был уволен, и на его место назначен Николай Сухов. Однако Сухов не успел подготовить предприятие к приватизации, так как был застрелен в 1996 году.

После смерти Сухова авиапредприятие стало банкротом. Основная деятельность сводилась к сдаче взлетной полосы в аренду.

Депутаты областного ЗакСа обратились к прокурору Ленинградской области с просьбой провести проверку финансовой деятельности авиапредприятия. Народные избранники подозревают, что коммерческие структуры хотят обанкротить аэропорт и сорвать его передачу в областную собственность.

## **3. Проблемы с проведением открытого аукциона**

Предполагалось, что имущество аэродрома «Ржевка» будет продано на открытом аукционе 5 ноября. Общая стоимость имущества составляет более 140 млн рублей.

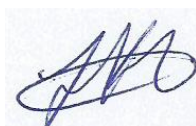
Областные власти передали аэродром ЛСР для застройки. Однако открытый аукцион был проведен формально на закрытой территории без допуска заинтересованных лиц. Формально присутствовали только две компании: ЛСР и аффилированная с ней «Фотон».

### **Заключение**

Развитие авиаперевозок и авиастроительной отрасли в Ленинградской области невозможно без создания современной аэропортовой инфраструктуры. Однако существующие проблемы с приватизацией и банкротством аэропортов свидетельствуют о необходимости тщательного анализа и принятия мер для устранения выявленных проблем.

Прошу Вас рассмотреть вопрос об эффективности использования государственной собственности в контексте развития авиаперевозок и принять соответствующие меры.

С уважением и надеждой на понимание.



Генеральный директор

Н.А Кузнецов.

Приложение - Только в первый адрес  
с

1. Более подробное официальное письмо от .09 11.2025 № -17-17-25
2. О целесообразности использования государственной собственности и развитии инфраструктуры Ленинградской области
3. Письмо Россимущества о праве продаже аэропорта Ржевка подставной фирме «Фазтон»
4. Письмо ФГА Россимущества о праве продаже аэропорта «Ржевка» за подписью Вершинина .
5. Письмо Прокуратуры Ленинградской области о продаже аэропорта Ржевка подставной фирме «Фазтон»
6. \
7. Предложение по программе деятельности развития авиапредприятия "Ржевка"
8. С уважением,
9. Приложение - Только в первый адрес
10. Письмо Россимущества о праве продаже аэропорта Ржевка подставной фирме «Фазтон»
11. Письмо ФГА Россимущества о праве продаже аэропорта «Ржевка» за подписью Вершинина .
12. Письмо Прокуратуры Ленинградской области о продаже аэропорта Ржевка подставной фирме «Фазтон»
- \
13. как продавали «РЖЕВКУ» с видом на аэропорт

Предложение по программе деятельности развития авиапредприятия "Ржевка"

Но возникает  
законный вопрос  
зачем разваливать  
действующие аэропорт  
Ржевка смотрите его  
ниже хорошо Что ВПП  
цельное бетонная ее не  
возможно растащить  
по плитам как  
растащили аэродромы  
Выборг и Сиверский

Ответ очевиден.  
Чтоб сохраните монополию ВВСС  
Аэрофлоту не нужен хаб рядом с Москвой.  
Кому то, очень не хочется, чтоб авиация  
в Ленобласти развивалась  
почему люди должны лететь в Москву ??

---

Вы видите Аэропорт»Ржевка»

---





### **Аэропорт "Ржевка" сохранить нельзя застроить.** Где поставить запятую?.

— Аэропорт "Ржевка" — это историческое место, которое имеет важное значение для Ленинградской области и его транспортной инфраструктуры. Аэропорт был открыт в 1934 году и стал одним из первых в Советском Союзе гражданским аэропортом. В годы Великой Отечественной войны "Ржевка" обеспечивала эвакуацию жителей и доставку грузов, что сыграло ключевую роль в обороне города. Впоследствии он был обанкрочен и продан как аэропорт был закрыт, и на его территории планировалось построить жилой комплекс. Однако жители и активисты выступили против этого проекта, аргументируя свою позицию тем, что "Ржевка" является важным объектом для авиации и не должна быть застроена. В 2006 году было принято решение о сохранении аэропорта в качестве площадки для авиационных и технических нужд, но сегодня "Ржевка" к сожалению он не продолжает работу хотя могла бы функционировать как вспомогательный аэропорт для "Пулково", обеспечивая базирование малой авиации и техническое обслуживание воздушных судов. Аэропорт играет важную роль в развитии транспортной инфраструктуры Ленинградской области для доставки пассажиров в отдаленные районы к которым нет иного вида транспорта кроме авиации и сохранении исторического наследия аэропорта.



**Председателю Счетной палаты Российской Федерации  
Ковальчуку Б.Ю.**

**Первому заместителю Минэкономразвития  
Колесникову М.А.**

Уважаемый Борис Юрьевич!

**Дополнение №4 к письму от 09.11.2025 № -17-17-25**

Об использовании государственной собственности и развитии авиационной инфраструктуры в Ленинградской области

Уважаемый Борис Юрьевич!

**1. Нормативная необоснованность выводов**

ОАО Российская Авиакомпания «Эрлен» была исключена из рынка авиаперевозок в Пулково, что указывает на ограниченные возможности для новых участников рынка. Недостаток посадочных мест в Пулково объективно свидетельствует о необходимости строительства нового аэропорта.

В условиях современной рыночной экономики и растущего спроса на авиаперевозки компании вынуждены реализовывать крупные проекты в одной рыночной нише. В данном контексте аэропортовая инфраструктура выступает ключевым фактором, определяющим конкурентоспособность и эффективность авиаперевозок. Однако, как показывает практика, нормативно-правовая база, регулирующая вопросы использования государственной собственности в сфере авиаперевозок, не всегда соответствует современным требованиям и вызовам.

Это приводит к тому, что реализация крупных инфраструктурных проектов, таких как строительство новых аэропортов или модернизация существующих, сталкивается с рядом препятствий. В частности, нормативно-правовые содержат положения, ограничивающие возможность эффективного использования государственной собственности для развития авиационной инфраструктуры. Так был принят закон об эксклюзивности ООО «ВВСС»

Кроме того, необходимо учитывать, что развитие аэропортовой инфраструктуры является важным фактором для стимулирования авиаперевозок и развития авиастроения в регионе. Отсутствие инвестиций в данную сферу может привести к снижению конкурентоспособности региона на национальном и международном уровнях, а также к снижению поступлений в бюджет.

**2. Проблемные аспекты приватизации и банкротства**

Аэродром «Ржевка» был построен в 1930-х годах и использовался для целей сельскохозяйственной авиации. В 1993 году предприятие было признано нерентабельным и неплатежеспособным. В 1995 году Госкомимущества предприняло попытку продажи аэропорта, 3.

**Проблемы с проведением открытого аукциона**

Планировалось, что имущество аэродрома «Ржевка» будет продано на открытом аукционе. Общая стоимость имущества составляла более 140 млн рублей.

Директор предприятия Вячеслав Тюкин был уволен, В 1996 году директор аэропорта Николай Сухов намеревался выставить на торги контрольный пакет акций "Ржевки",

рассчитывая продать его не менее чем за 100 млрд рублей. Однако 29 января 1996 года **он был убит** киллером на лестничной площадке своего дома. Владимир Подрезов, специалист ЛЕНУГА желал возглавить аэропорт но **умер от инфаркта** в 1999 который ему явно подстроили, но он успел дойти до своей квартиры.

В 9 утра 26 июля 1999 года **застрелен в собственном бронированном «Chevrolet Suburban»**. Это стало одним из самых громких и необычных преступлений. Стрелявших было четверо; двое держали в руках автоматы, двое — одноразовые гранатометы «Муха». Убийство до сих пор не раскрыто. *После его смерти БФПГ возглавил Виталий Рюзин — через два года его найдут мертвым в возрасте 35 лет возможно это связано и с убийством вице-губернатора Санкт-Петербурга Михаила Маневича*

Я Считаю, надо к этому вопросу вернуться. Но для принятия обоснованного решения о целесообразности применения последнего необходимо проведение детальных пред проектных проработок, которые уже были сделаны ранее и проходили согласование транспортной и финансовой моделей на федеральном уровне и в Ленаэропректе. Но к сожалению мне не удастся об этом доложить. Поскольку меня даже не хотят слушать. Поэтому я иду к Вам.

Областные власти планировали передать аэродром в управление компании ЛСР с целью последующей застройки территории. Однако открытый аукцион по продаже имущества был проведен формально на закрытой территории без допуска независимых участников. Формально в аукционе приняли участие только две компании: ЛСР и аффилированная с ней компания «Фотон». Данный факт вызывает серьезные сомнения в прозрачности и законности проведения аукциона.

кодекс

#### **Статья 7. Принадлежность имущества авиации**

**Аэродромы, находящиеся в государственной или муниципальной собственности, не могут быть отчуждены в собственность физических лиц, юридических лиц.**

**Почему последний абзац был выброшен из текста? не ясно.**

Проблемы авиапредприятия можно было бы решить, в частности, и с использованием мер на стадии внешнего управления согласно **Распоряжению ФСДН РФ от 27 августа 1998 г. № 16-р** В соответствии с **постановлением Правительства Российской Федерации от 22 мая 1998 г. № 476 "О мерах по повышению эффективности применения процедур банкротства"** и на основании **п.2 ст.25 Федерального закона "О несостоятельности (банкротстве)"** без продажи основных фондов.

К сожалению, кризис не закончился и, если конкурсная комиссия не отнесется с пониманием к данным предложениям, и как я и предполагал через непродолжительное время конкурсное производство нужно будет вводить снова.

***Эти строки были написаны в 2000 году. Конкурс был лишь формальностью. На нем выбран директором В. Молодниченко. Его задаче было подготовить подготовить аэропорт же за минимальную цену, под конкретного покупателя. Продали все. При его правлении был полностью ликвидирован авиаотряд. К продаже, что можно 3 августа прошел аукцион по продаже части имущества аэропорта – самолетов и вертолетов. Самолет АН-2 продали за 82 тысячи рублей, три вертолета – на общую сумму 294 тыс.с рублей а также трактор за 7 тыс. рублей.***

Аэрофлот не заинтересован в появлении хаба рядом с Москвой, что может привести к усилению конкуренции и снижению его доли на рынке. Ответ Генеральной прокуратуры также подтверждает наличие нарушений в процессе приватизации аэродрома. Аэродром находился в государственной собственности и не мог быть продан.

Таким образом, считаю необходимым провести более детальный анализ нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы использования государственной собственности и развития инфраструктуры в Ленинградской области. Это позволит выявить существующие проблемы и разработать меры по их устранению, что будет способствовать развитию авиационной отрасли

и повышению конкурентоспособности региона.

Минтранс ссылается на отсутствии у авиакомпании сертификата Эксплуатанта. Да. А как **возможно его получить не имея самолетов и Места базирования в следующем письме.** Предложение ремоторизации Як-40МС и модернизации СТР-40Д последующем полным воспроизводством, с

С уважением и надеждой на понимание.

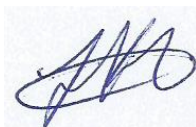
Прошу провести проверку доводов Росимущества и прокуратуры по данному вопросу. Также прошу запретить продажу земли под жилую застройку на территории бывшего аэродрома «Ржевка» и принять меры по восстановлению авиационного объекта.

Возникает закономерный вопрос: почему действующий аэропорт «Ржевка» подвергается ликвидации, также как аэродромы Выборг «Сиверский» были разрушены путем демонтажа взлетно-посадочных полос.

, Кому-то крайне невыгодно развитие авиационной отрасли в Ленинградской области, что подтверждается фактами и анализом текущей ситуации.

С уважением и надеждой на понимание.

Генеральный директор



Н.А Кузнецов.

приложение

Предложение по программе деятельности развития авиапредприятия "Ржевка" с  
которым я выступам на конкурсная комиссия  
Которая меня в Рос авиации даже е выслушала.



МИНФИН РОССИИ  
**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ПО УПРАВЛЕНИЮ  
ГОСУДАРСТВЕННЫМ ИМУЩЕСТВОМ**  
**(РОСИМУЩЕСТВО)**

Кузнецову Н.А.

e-mail: [airlen@mail.ru](mailto:airlen@mail.ru)

Никольский пер., д. 9, Москва, 109012  
тел. (495) 539-58-62, (495) 647-71-77  
факс (495) 647-72-39  
e-mail: [rosim0@rosim.ru](mailto:rosim0@rosim.ru), <http://www.rosim.ru>

20.07.2021 № 08/23716ж

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

О рассмотрении обращения

Уважаемый Николай Алексеевич!

Управление отраслевых организаций и зарубежной собственности Росимущества (далее – Управление Росимущества) рассмотрело Ваши обращения б/д № б/н, поступившие письмами Управления Президента Российской Федерации по работе с обращениями граждан и организаций от 21.06.2021 № А26-02-89196334-СО1 и № А26-02-НО-89370734-СО1, от 22.06.2021 № А26-02-НО-90049134-СО1 и от 25.06.2021 № А26-02-НО-91775034-СО1, по вопросам, изложенным в обращениях, и сообщает.

Согласно ст. 7 Воздушного кодекса Российской Федерации имущество гражданской и экспериментальной авиации - воздушные суда, аэродромы, аэропорты, технические средства и другие предназначенные для обеспечения полетов воздушных судов средства - в соответствии с законодательством Российской Федерации может находиться в государственной и муниципальной собственности, собственности физических лиц, юридических лиц.

Имущество аэропорта «Ржевка» реализовано в рамках процедуры банкротства ФГУАП «Ржевка» по договору купли-продажи имущества, входящего в состав аэродромного комплекса ФГУАП «Ржевка» (лот № 1), от 10.11.2004 № 01Т/05.11.2004, заключенному между ФГУАП «Ржевка» в лице

конкурсного управляющего Тарантова А.Ю. и ООО «Производственная фирма «Фотон».

Ст. 129 Федерального закона от 26.10.2002 № 127-ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)» определено, что с даты утверждения конкурсным управляющим до даты прекращения производства по делу о банкротстве, или заключения мирового соглашения, или отстранения конкурсным управляющим он осуществляет полномочия руководителя должника и иных органов управления должника, а также собственника имущества должника - унитарного предприятия в пределах, в порядке и на условиях, которые установлены вышеуказанным Федеральным законом.

Также Управление Росимущества полагает необходимым отметить, что в соответствии с Положением о Федеральном агентстве по управлению государственным имуществом, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 05.06.2008 № 432, Росимущество не наделено полномочиями по развитию авиационно-транспортного комплекса и конкуренции в области авиации.

В части развития авиационно-транспортного комплекса Ленинградской области Управление Росимущества сообщает, что согласно Положению о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденному постановлением Правительства Российской Федерации 30.07.2004 № 395, Минтранс России является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации.

По вопросу развития конкуренции Управление Росимущества сообщает, что в соответствии с Положением о Федеральной антимонопольной службе, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30.06.2004 № 331, ФАС России является уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по принятию

нормативных правовых актов и контролю за соблюдением антимонопольного законодательства, законодательства в сфере деятельности субъектов естественных монополий, в сфере государственного регулирования цен (тарифов) на товары (услуги), рекламы, контролю за осуществлением иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства, контролю (надзору) в сфере государственного оборонного заказа, в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд и в сфере закупок товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц, а также по согласованию применения закрытых способов определения поставщиков (подрядчиков, исполнителей).

Принимая во внимание вышеизложенное, по указанным в Вашем обращении вопросам полагаем необходимым обратиться в соответствующие федеральные органы исполнительной власти.

Дополнительно сообщаем, что информация о реализации имущества ФГУАП «Ржевка» была направлена в Ваш адрес письмом МТУ Росимущества в городе Санкт-Петербурге и Ленинградской области от 22.10.2018 № 13758-18.

Начальник Управления  
отраслевых организаций и  
зарубежной собственности

А.Ю. Вершинин

Подлинник электронного документа, подписанного ЭП,  
хранится в системе электронного документооборота  
Федерального агентства по управлению государственным имуществом

**СВЕДЕНИЯ О СЕРТИФИКАТЕ ЭП**

Сертификат: 01D70B565E8338B00000000C900060002  
Кому выдан: Вершинин Андрей Юрьевич  
Действителен: с 25.02.2021 до 25.02.2022



017852

МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РОССИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО  
УПРАВЛЕНИЮ ГОСУДАРСТВЕННЫМ  
ИМУЩЕСТВОММЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ  
ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ  
ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА  
ПО УПРАВЛЕНИЮ  
ГОСУДАРСТВЕННЫМ ИМУЩЕСТВОМ  
В ГОРОДЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ  
И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ(МТУ РОСИМУЩЕСТВА  
В ГОРОДЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ  
И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ)ул. Гороховая, д. 2/6, лит. А.  
г. Санкт-Петербург. 191186  
Приемная (812) 643-55-71;  
Отдел делопроизводства и информационно-  
аналитического обеспечения  
(812)643-55-83;  
Факс: (812)494-07-96  
При переписке просьба  
ссылаться на наш исходящий номер

22.10.2018 № 13758-18

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Генеральному директору  
ОАО «Российская авиакомпания  
«ЭРЛЕН»

Н.А. Кузнецову

Загребский 3-5-314,  
г. Санкт-Петербург, 192284

airlen@mail.ru

Копия: Начальнику управления по  
надзору за исполнением  
федерального законодательства  
Прокуратуры  
Ленинградской области  
младшему советнику юстиции

А.М. Гриманову

ул. Торжковская, д. 4,  
г. Санкт-Петербург, 197342

Уважаемый Николай Алексеевич!

В Межрегиональное территориальное управление Федерального агентства по управлению государственным имуществом в городе Санкт-Петербурге и Ленинградской области (далее – МТУ Росимущества) поступило письмо Прокуратуры Ленинградской области от 13.09.2018 № 7р-2018 (вх. от 01.10.2018 № 22229-П) о рассмотрении Вашего обращения в части вопросов правомерности реализации имущества и земельного участка бывшего аэропорта «Ржевка». По итогам рассмотрения указанного обращения МТУ Росимущества сообщает следующее.

МТУ Росимущества образовано в результате реорганизации Территориального управления Федерального агентства по управлению государственным имуществом в Ленинградской области (далее – ТУ Росимущества в ЛО) путем присоединения к Территориальному управлению



Федерального агентства по управлению государственным имуществом в городе Санкт-Петербурге, и в настоящее время действует на основании Положения о МТУ Росимущества, утвержденного приказом Федерального агентства по управлению государственным имуществом от 19.12.2017 № 464.

В адрес ТУ Росимущества по ЛО в феврале 2005 года поступило заявление ООО «Производственная фирма «Фотон» на приватизацию земельного участка, расположенного по адресу: Ленинградская область, Всеволожский район, аэропорт «Ржевка», кадастровый номер 47:07:13-02-195:0007, площадью 196,9 га (далее – Земельный участок площадью 196,9 га), находящегося под объектами недвижимости, являвшимися собственностью ООО «Производственная фирма «Фотон». Согласно представленным документам, объекты недвижимости были приобретены ООО «Производственная фирма «Фотон» в рамках процедуры банкротства ФГУАП «Ржевка» по договору купли-продажи имущества, входящего в состав аэродромного комплекса ФГУАП «Ржевка» (лот № 1) от 10.11.2004 № 01т/05.11.2004, заключенному между ФГУАП «Ржевка», в лице конкурсного управляющего Тарантова А.Ю. и ООО «Производственная фирма «Фотон». В связи с тем, что Земельный участок площадью 196,9 га частично расположен в водоохраной зоне и прибрежной защитной полосе, а также учитывая сложившуюся на тот период времени судебную практику о правомерности отказов уполномоченных органов в отчуждении земельных участков, расположенных в водоохраных зонах, в октябре 2007 года ООО «Производственная фирма «Фотон» обратилось в адрес ТУ Росимущества по ЛО с заявлением и комплектом документов на приватизацию земельного участка, не попадающего в водоохранную зону и прибрежную защитную полосу, расположенного по адресу: Ленинградская область, Всеволожский район, аэропорт «Ржевка», кадастровый номер 47:07:13-02-195:0019, площадью 1 663 174 кв. м, на котором находились объекты недвижимости, являвшиеся собственностью ООО «Производственная фирма «Фотон» (далее – Земельный участок площадью 166,3 га). Рассмотрев представленные ООО «Производственная фирма «Фотон» документы ТУ Росимущества по ЛО в



соответствии со статьей 36 Земельного кодекса Российской Федерации от 25.10.2001 № 136-ФЗ и статьей 28 Федерального закона от 21.12.2001 № 178-ФЗ «О приватизации государственного и муниципального имущества» было принято решение об издании распоряжения о продаже ООО «Производственная фирма «Фотон» Земельного участка площадью 166,3 га (распоряжение ТУ Росимущества в ЛО от 23.10.2007 № 551). Документы по продаже Земельного участка площадью 166,3 га в соответствии с действовавшим на то время законодательством Российской Федерации были направлены в филиал специализированного государственного учреждения при Правительстве Российской Федерации «Российский фонд федерального имущества» в Санкт-Петербурге и Ленинградской области (далее – Филиал РФФИ) для заключения договора купли-продажи данного участка.

Согласно информации, представленной в ТУ Росимущества в ЛО Филиалом, РФФИ и ООО «Производственная фирма «Фотон», в отношении Земельного участка площадью 166,3 га был заключен договор купли-продажи от 29.10.2007 № 1096-ЗФ; на Земельный участок площадью 166,3 га зарегистрировано право собственности покупателя - ООО «Производственная фирма «Фотон» (свидетельство от 29.12.2007 Серия 78-АВ от 612274).

Цена выкупа Земельного участка площадью 166,3 га определена на основании Федеральных законов от 21.12.2001 № 178-ФЗ «О приватизации государственного и муниципального имущества», от 29.11.2004 № 141-ФЗ «О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации и некоторые другие законодательные акты Российской Федерации, а также о признании утратившими силу отдельных законодательных актов (положений законодательных актов) Российской Федерации», постановления Правительства Ленинградской области от 20.12.2001 № 133 «Об установлении цены при продаже земельных участков собственникам зданий строений сооружений, расположенных на территории Ленинградской области», письма Управления Роснедвижимости по Ленинградской области от 24.08.2007 №2982.

11.07.2008 ООО «Производственная фирма «Фотон» обратилось в ТУ Росимущества в ЛО по вопросу приватизации земельного участка,

расположенного по адресу: Ленинградская область, Всеволожский район, аэропорт «Ржевка», с кадастровым номером 47:07:13-02-195:0029, площадью 90229,29 кв. м (далее – Земельный участок площадью 9 га), являющегося изначально частью Земельного участка площадью 196.9 га, на котором расположен имущественный комплекс зданий и сооружений, приобретенных в 2004 году ООО «Производственная фирма «Фотон» в собственность.

По результатам проведенной ТУ Росимущества в ЛО экспертизы представленных заявителем документов, полученных ответов на межведомственные запросы от МО «Всеволожский муниципальный район» от 09.11.2010 № 2727/0510, Невско-Ладожского бассейнового водного управления от 16.06.2010 № р6-28-2565, ввиду отсутствия оснований для отказа в выкупе Земельного участка площадью 9 га, а также в соответствии с поручением Росимущества от 10.08.2010 №ПП-10/23072, между ТУ Росимущества в ЛО и ООО «Производственная фирма «Фотон» был заключен договор №8/2010-ЗУ купли-продажи находящегося в собственности Российской Федерации земельного участка, на котором расположены объекты недвижимости от 29.12.2010. Цена выкупа Земельного участка площадью 9 га определена на основании Федерального закона от 25.10.2001 № 137-ФЗ «О введении в действие Земельного кодекса Российской Федерации», кадастрового паспорта №35/08-3-3119 данного участка, выданного 10.06.2008 Управлением Роснедвижимости по Ленинградской.

Учитывая вышеизложенное, передача в собственность ООО «Производственная фирма «Фотон» земельных участков бывшего аэропорта «Ржевка», включая определение выкупной цены участков, была осуществлена в соответствии с действующим законодательством.

Заместитель руководителя

Исп. Фомиченкова А.А. тел. 643-55-80 (доб. 7105)  
Шишло М.Э. тел.490-77-61 (доб. 3100)

С.И. Шульженко



МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РОССИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ПО УПРАВЛЕНИЮ  
ГОСУДАРСТВЕННЫМ ИМУЩЕСТВОМ

(РОСИМУЩЕСТВО)

ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ

Никольский пер., д. 9, Москва, 109012  
тел. (495) 539-58-62, (495) 647-71-77  
факс (495) 606-11-19  
e-mail: [rosim0@rosim.ru](mailto:rosim0@rosim.ru)  
<http://www.rosim.ru>

Генеральному директору  
ОАО «Российская авиакомпания «ЭРЛЕН»

Кузнецову Н.А.

[airlen@mail.ru](mailto:airlen@mail.ru)

28.12.2018 № 20-10/43993 м

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

О рассмотрении обращения

Уважаемый Николай Алексеевич!

Федеральное агентство по управлению государственным имуществом рассмотрело Ваше от 30.10.2018 № 1860553 (далее – Обращение), поступившее письмом Генеральной прокуратуры Российской Федерации от 08.11.2018 № 73/1–р–2018, по вопросу, связанному с предоставлением прав на федеральный земельный участок, и сообщает, что Межрегиональным территориальным управлением Росимущества в городе Санкт–Петербурге и Ленинградской области письмом в Ваш адрес от 22.10.2018 № 13758-18 (копия прилагается) представлен окончательный ответ на указанный в Обращении вопрос.

Приложение: на 4 л. в 1 экз.



Д.А. Солодовников



017852

МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РОССИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО  
УПРАВЛЕНИЮ ГОСУДАРСТВЕННЫМ  
ИМУЩЕСТВОМ

МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ  
ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ  
ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА  
ПО УПРАВЛЕНИЮ  
ГОСУДАРСТВЕННЫМ ИМУЩЕСТВОМ  
В ГОРОДЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ  
И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

(МТУ РОСИМУЩЕСТВА  
В ГОРОДЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ  
И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ)

ул. Гороховая, д. 2/6, лит. А.  
г. Санкт-Петербург, 191186  
Приспая (812) 643-55-71;

Отдел делопроизводства и информационно-  
аналитического обеспечения  
(812) 643-55-83;

Факс: (812) 494-07-96

При переписке просьба  
ссылаться на наш исходящий номер

22.11.2018 № 13758-18

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Генеральному директору  
ОАО «Российская авиакомпания  
«ЭРЛЕН»

Н.А. Кузнецову

Загребский 3-5-314,  
г. Санкт-Петербург, 192284

airlen@mail.ru

Копия: Начальнику управления по  
надзору за исполнением  
федерального законодательства  
Прокуратуры  
Ленинградской области  
младшему советнику юстиции

А.М. Гриманову

ул. Торжковская, д. 4,  
г. Санкт-Петербург, 197342

Уважаемый Николай Алексеевич!

В Межрегиональное территориальное управление Федерального агентства по управлению государственным имуществом в городе Санкт-Петербурге и Ленинградской области (далее – МТУ Росимущества) поступило письмо Прокуратуры Ленинградской области от 13.09.2018 № 7р-2018 (вх. от 01.10.2018 № 22229-П) о рассмотрении Вашего обращения в части вопросов правомерности реализации имущества и земельного участка бывшего аэропорта «Ржевка». По итогам рассмотрения указанного обращения МТУ Росимущества сообщает следующее.

МТУ Росимущества образовано в результате реорганизации Территориального управления Федерального агентства по управлению государственным имуществом в Ленинградской области (далее – ТУ Росимущества в ЛО) путем присоединения к Территориальному управлению

Федерального агентства по управлению государственным имуществом в городе Санкт-Петербурге, и в настоящее время действует на основании Положения о МТУ Росимущества, утвержденного приказом Федерального агентства по управлению государственным имуществом от 19.12.2017 № 464.

В адрес ТУ Росимущества по ЛО в феврале 2005 года поступило заявление ООО «Производственная фирма «Фотон» на приватизацию земельного участка, расположенного по адресу: Ленинградская область, Всеволожский район, аэропорт «Ржевка», кадастровый номер 47:07:13-02-195:0007, площадью 196,9 га (далее – Земельный участок площадью 196,9 га), находящегося под объектами недвижимости, являвшимися собственностью ООО «Производственная фирма «Фотон». Согласно представленным документам, объекты недвижимости были приобретены ООО «Производственная фирма «Фотон» в рамках процедуры банкротства ФГУАП «Ржевка» по договору купли-продажи имущества, входящего в состав аэродромного комплекса ФГУАП «Ржевка» (лот № 1) от 10.11.2004 № 01т/05.11.2004, заключенному между ФГУАП «Ржевка», в лице конкурсного управляющего Тарантова А.Ю. и ООО «Производственная фирма «Фотон». В связи с тем, что Земельный участок площадью 196,9 га частично расположен в водоохраной зоне и прибрежной защитной полосе, а также учитывая сложившуюся на тот период времени судебную практику о правомерности отказов уполномоченных органов в отчуждении земельных участков, расположенных в водоохраных зонах, в октябре 2007 года ООО «Производственная фирма «Фотон» обратилось в адрес ТУ Росимущества по ЛО с заявлением и комплектом документов на приватизацию земельного участка, не попадающего в водоохранную зону и прибрежную защитную полосу, расположенного по адресу: Ленинградская область, Всеволожский район, аэропорт «Ржевка», кадастровый номер 47:07:13-02-195:0019, площадью 1 663 174 кв. м, на котором находились объекты недвижимости, являвшиеся собственностью ООО «Производственная фирма «Фотон» (далее – Земельный участок площадью 166,3 га). Рассмотрев представленные ООО «Производственная фирма «Фотон» документы ТУ Росимущества по ЛО в



соответствии со статьей 36 Земельного кодекса Российской Федерации от 25.10.2001 № 136-ФЗ и статьей 28 Федерального закона от 21.12.2001 № 178-ФЗ «О приватизации государственного и муниципального имущества» было принято решение об издании распоряжения о продаже ООО «Производственная фирма «Фотон» Земельного участка площадью 166,3 га (распоряжение ТУ Росимущества в ЛО от 23.10.2007 № 551). Документы по продаже Земельного участка площадью 166,3 га в соответствии с действовавшим на то время законодательством Российской Федерации были направлены в филиал специализированного государственного учреждения при Правительстве Российской Федерации «Российский фонд федерального имущества» в Санкт-Петербурге и Ленинградской области (далее – Филиал РФФИ) для заключения договора купли-продажи данного участка.

Согласно информации, представленной в ТУ Росимущества в ЛО Филиалом, РФФИ и ООО «Производственная фирма «Фотон», в отношении Земельного участка площадью 166,3 га был заключен договор купли-продажи от 29.10.2007 № 1096-ЗФ; на Земельный участок площадью 166,3 га зарегистрировано право собственности покупателя - ООО «Производственная фирма «Фотон» (свидетельство от 29.12.2007 Серия 78-АВ от 612274).

Цена выкупа Земельного участка площадью 166,3 га определена на основании Федеральных законов от 21.12.2001 № 178-ФЗ «О приватизации государственного и муниципального имущества», от 29.11.2004 № 141-ФЗ «О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации и некоторые другие законодательные акты Российской Федерации, а также о признании утратившими силу отдельных законодательных актов (положений законодательных актов) Российской Федерации», постановления Правительства Ленинградской области от 20.12.2001 № 133 «Об установлении цены при продаже земельных участков собственникам зданий строений сооружений, расположенных на территории Ленинградской области», письма Управления Роснедвижимости по Ленинградской области от 24.08.2007 №2982.

11.07.2008 ООО «Производственная фирма «Фотон» обратилось в ТУ Росимущества в ЛО по вопросу приватизации земельного участка,

расположенного по адресу: Ленинградская область, Всеволожский район, аэропорт «Ржевка», с кадастровым номером 47:07:13-02-195:0029, площадью 90229,29 кв. м (далее – Земельный участок площадью 9 га), являющегося изначально частью Земельного участка площадью 196,9 га, на котором расположен имущественный комплекс зданий и сооружений, приобретенных в 2004 году ООО «Производственная фирма «Фотон» в собственность.

По результатам проведенной ТУ Росимущества в ЛО экспертизы представленных заявителем документов, полученных ответов на межведомственные запросы от МО «Всеволожский муниципальный район» от 09.11.2010 № 2727/0510, Невско-Ладожского бассейнового водного управления от 16.06.2010 № рб-28-2565, ввиду отсутствия оснований для отказа в выкупе Земельного участка площадью 9 га, а также в соответствии с поручением Росимущества от 10.08.2010 №ПП-10/23072, между ТУ Росимущества в ЛО и ООО «Производственная фирма «Фотон» был заключен договор №8/2010-ЗУ купли-продажи находящегося в собственности Российской Федерации земельного участка, на котором расположены объекты недвижимости от 29.12.2010. Цена выкупа Земельного участка площадью 9 га определена на основании Федерального закона от 25.10.2001 № 137-ФЗ «О введении в действие Земельного кодекса Российской Федерации», кадастрового паспорта №35/08-3-3119 данного участка, выданного 10.06.2008 Управлением Роснедвижимости по Ленинградской.

Учитывая вышеизложенное, передача в собственность ООО «Производственная фирма «Фотон» земельных участков бывшего аэропорта «Ржевка», включая определение выкупной цены участков, была осуществлена в соответствии с действующим законодательством.

Заместитель руководителя

Неп. Фомиченкова А.А. тел. 643-55-80 (доб. 7105)  
Шинцов М.Э. тел.490-77-61 (доб. 3100)



С.И. Шульженко

# **Предложение по программе деятельности развития авиапредприятия "Ржевка"**

**Кузнецова Николая Алексеевича**

**Генерального директора**

**ОАО "Российской авиакомпании "Эрлен"**

*Данный проект был подготовлен мною для участия в конкурсе. В соответствии с распоряжением Министерства транспорта РФ от 28 сентября 2000 года № 2-р была образована комиссия по проведению конкурса на замещения должности руководителя ФГУАП «Ржевк»а на вакантную должность Генерального директора ФГАП «РЖЕВКА». к сожалению конкурс был лишь спектаклем поэтому в данный момент аэропорт опять находится в стадии банкротства. Часть проекта доработана и адаптирована к сегодняшнему дню В настоящее время имущество авиапредприятие «Ржевка» продано на «открытом» аукционе 5 ноября. С ценой продажи 14 625 700.00 рублей Общая стоимость имущества более 140 млн. рублей. ОАО «ЭРЛЕН» Неоднократно убеждало различные государственные органы и заинтересованные предприятия о перспективности развития аэропорта «Ржевка». наша авиакомпания уверена в перспективности аэропорта и предлагает В целях сохранения и развития аэропорта Предложить в соответствии со Статьями ГК 287 и 297.п.2 изъять, ненадлежащего использования участка земли, а также неиспользуемое и используемое не по назначению имущество бывшего ФГУАП «Ржевка» и передать его в хозяйственное ведение ОАО «Российская авиакомпания «Эрлен» или предложить совместное участие в проект, который может представлять значительный интерес, как для нас, так и для других авиакомпаний. Особый интерес может представлять для развития туризма. Что очень Важно для нашего города. Который недополучает около 25 млн. туристов в год.*

**Санкт Петербург 2010 год**



## Введение

Авиапредприятие "Ржевка", занимая выгодное стратегическое положение, с точки зрения привлечения пассажиропотоков в течение ряда лет не использует свои уникальные возможности в полной мере, сегодня находится в кризисном состоянии.

Мной опубликован целый комплекс предложений по кардинальному улучшению функционирования аэропорта "Ржевка" (перечень которых приведен в Приложении 3 к данному документу). Эти предложения были переданы в Правительство Ленобласти, которое их одобрило и обещало оказать содействие в их реализации.

### Прогноз объемов Перевозок

Из-за монополии "Пулково" значительная часть транзита идет через Москву и Хельсинки, . Всего объем перевозок - 33,5 млн. пассажиров в результате чего С. - Петербург недополучает пассажиропоток около **7 млн. человек**.

Учитывая, что С. – Петербург является культурной столицей дешевле Москвы и не хуже Хельсинки то возможное увеличение пассажиропотока не предел, к примеру, По подсчетам Airports Council International (ACI), Дубай в 2008 год стал шестым по размерам авиационным узлом мира, обойдя аэропорт Чанги в Сингапуре.

Рейтинг топ-аэропортов мира по итогам 2008 года выглядит так:

Хитроу - 61,3 млн (спад на 1,2% по сравнению с предыдущим годом),

Шарль де Голль (Париж) (55,8 млн, + 1,6%),

Шипхол (Амстердам) (47,3 млн, спад на 0,7%),

Гонконг (47,2 млн, + 2,0%),

Франкфурт (46,7 млн, - 0,8%),

Дубай (36.6 млн, + 9,3%),

Сингапур (36,3 млн, + 3,0%),

Токио (32,2 млн, - 5,0%),

Гэтвик (Лондон) (30,4 млн, -2,3%).

Барахас (Мадрид) (30,1 млн, + 2,7%)

Следовательно, даже если Петербургу не грозит вновь стать столицей, 2 ой аэропорт ему бесспорно нужен.

**. По международным стандартам и статистики объем перевозок в аэропортах в 6 раз превышает количество населения в городе. Судя этой статистики город Санкт-Петербург не дополучает 25 млн пассажиров. Напрашивается вывод; Если с экономикой этого города все в порядке значит не в порядке с политикой.**

Авиапредприятие "Ржевка" ранее имела 30 % пассажиропотоков региона, что безусловно можно реализовать и в настоящее время.

Ко мне поступает много предложений по инвестициям в аэропорт "Ржевка". Кроме того аэропорт вполне может развиваться за счет самофинансирования, эмиссии, увеличения уставного капитала вновь образованного акционерного общества.

## 1.Анализ причин кризисного состояния авиапредприятия "Ржевка".

### 1.1. Сворачивание пассажирских перевозок и сокращение потребностей в работах ПАНХ.

С 1982 года волевым решением была свернута программа регулярных пассажирских рейсов через аэропорт "Ржевка". В итоге доход от эксплуатации аэропорта снизился в 30 раз. В начале 90-х годов в связи с реконструкцией одной из ВПП аэропорта "Пулково" часть рейсов была восстановлена, но инерционность пассажиропотоков и отсутствие оперативно принятых мер не позволили быстро

восстановить пассажиропоток. Однако, даже и в этот период аэропорт выполнял отправку более 1,5 млн. пассажиров в год и занимал 3 место в ЛенУГА. В 1995 году по мнению экспертов потери доходов составили до 60 млн. руб. в день.

### 1.2. Нарушение организационной структуры управления.

Нарушен главный принцип: кто производит, тот не управляет, а кто управляет, тот не производит. Именно по этому принципу работало бывшее министерство ГА. Его основными функциями были контроль, постановка целей, планирование, анализ, управляющее воздействие. Часть этих функций МГА делегировало региональным управлениям ГА. Авиапредприятие "Ржевка" выполняло лишь функции производства. После распада МГА авиапредприятие "Ржевка" осталось без управления и не имея опыта управления оказалось в состоянии развала.

### 1.3. Просчеты кадровой политики.

Отсутствие собственного эффективного аппарата управления повлияло на кадровую политику. Вместо того, чтобы создать аппарат управления, увеличить объем и улучшить качество услуг, авиапредприятие начало сокращать свои кадры. Вместо опытного командира В.И. Черных коллектив выбрал менее опытного В. Тюкина, т.к. он был председателем трудового коллектива. Возник конфликт между интересами коллектива и интересами производства, который также способствовал развалу и банкротству авиапредприятия "Ржевка".

В дальнейшем создавалось такое впечатление, что каждый последующий руководитель не был заинтересован в выводе авиапредприятия из кризиса, а продажа авиатехники, хотя и решила часть проблем авиапредприятия, но ясно что не является кардинальной мерой по выводу его из банкротства. Проблемы авиапредприятия можно было бы решить, в частности, и с использованием мер на стадии внешнего управления согласно [Распоряжению ФСДН РФ от 27 августа 1998 г. № 16-р](#) В соответствии с [постановлением Правительства Российской Федерации от 22 мая 1998 г. № 476 "О мерах по повышению эффективности применения процедур банкротства"](#) и на основании [п.2 ст.25 Федерального закона "О несостоятельности \(банкротстве\)"](#) без продажи основных фондов.

К сожалению, кризис не закончился и, если конкурсная комиссия не отнесется с пониманием к данным предложениям, и как я и предполагал через непродолжительное время конкурсное производство нужно будет вводить снова.

*Эти строки были написаны в 2000 году. Конкурс был лишь формальностью. На нем выбран директором В. Молодниченко. При его правлении был полностью ликвидирован авиаотряд. Продали все, что можно 3 августа прошел аукцион по продаже части имущества аэропорта – самолетов и вертолетов. Самолет АН-2 продали за 82 тысячи рублей, три вертолета – на общую сумму 294 тыс.с рублей а также трактор за 7 тыс. рублей.*

### 1.4. Недооценка возможностей аэропортового комплекса.

В 1995 году произведен анализ соответствия авиапредприятия "Ржевка" НГЭА, подготовки доказательной документации на получение международного сертификата, заказан и в последствии был сделан первый этап – эскизный проект реконструкции здания и тренажерного комплекса под зону обслуживания пассажирских международных авиалиний. Второй этап этого проекта не был реализован.

Руководство авиапредприятия сократило большинство людей обслуживающих аэропортовый комплекс и, в основном, сосредоточилось на работах ПАНХ, как практически единственной возможности получения прибыли. Единственным, что немного поддерживало аэропортовый комплекс, была авиация общего назначения. Которая с приходом нового директора была ликвидирована..

ОАО ««ЭРЛЕН» в 1996 подготовило бизнес план и договорилось с финским партнером на получения инвестиций в реконструкцию аэропорта и согласовано с правительством (письмо от 30.08 96 № 1509-8-13)

ОАО «ЭРЛЕН» в 1996 провела с «Ленаэропроектом» исследования и пришла к выводу о возможности в аэропорту «Ржевка» использовать самолеты типа ДС-9 на 130 пассажирских мест. (Письмо Ленаэропроекта от 15.08.96 №530.) Однако руководство аэропорта «Ржевка» не смогла или

не захотела исправить те не значительные недостатки, которые были указаны «Ленаэропроектом» это не дало ОАО «ЭРЛЕН» использовать самолеты ДС-9 которые мы договорились взять в лизинг..

23.09. 1999г. Договор был подписан с внешним управляющим Истоминым С.А., Мы намеривались использовать самолеты SAAB-340 и ATR-42 Однако Истомин С.А к сожалению не успел подготовить аэропорт к регулярным полетам. Так как на его место пришел новый управляющий Коваленко который хоть и вывел авиапредприятие из банкротства за счет продажи имущества, но не принял меры к восстановлению аэровокзального комплекса (его идеей было создать на базе аэропорта колледж). это обстоятельство не позволило получить свидетельство эксплуатанта ОАО «ЭРЛЕН» поскольку к приему регулярных перевозок аэропорт не был готов.

## **2. Предложение по программе деятельности и перехода к устойчивому развитию авиапредприятия "Ржевка".**

Предлагается следующая программа.

### **2.1. Восстановление организационной структуры.**

Необходимо привлечь к управлению аэропортом высокопрофессиональные кадры специалистов в области рыночной экономики, авиации, консалтинга.

Главный акцент должен быть сделан на создание открытого акционерного общества. Это можно было сделать еще на стадии внешнего управления согласно [Распоряжению ФСДН РФ от 27 августа 1998 г. № 16-р.](#) В соответствии с [постановлением Правительства Российской Федерации от 22 мая 1998 г. № 476 "О мерах по повышению эффективности применения процедур банкротства"](#) и на основании [п.2 ст.25 Федерального закона "О несостоятельности \(банкротстве\)"](#), это могло бы решить практически все проблемы.

На сегодня я предложил бы собственнику в соответствии со Статьями 287 и 297.п.2 изъять, ненадлежащего использования участка земли, а также неиспользуемое и используемое не по назначению имущество ГУАП «Ржевка» и передать его в хозяйственное ведение ОАО «Российская авиакомпания «Эрлен».

Возможен и другой вариант, он в принципе, прост :

Необходимо создать акционерное общество, 100% акций которого будет находиться в собственности государства. Возможно что некоторых кредиторов можно включить в состав акционеров. Погасив таким образом долг Сам аэропорт останется государственным это соответствует общей концепции государства. Топливный комплекс я бы передал «ПТК» которая , стремится захватить аэропорт и которой нужна как мне кажется нужен лишь топливный комплекс. Авиаационно-техническую базу я бы предложил выделить и передать в ОАО «ЭРЛЕН»

. Ранние я не предлагал ликвидировать само эксплуатационное авиапредприятие ПАНХ, на которое было возложена непосильная задача обеспечения финансовых потребностей всего аэропорта. Такое положение ещё как-то могло выполняться летом, но зимой приводит к возникновению убытков. Я предлагал пустить его в автономное плавание, выделить в отдельные юридические лица аэропорт и авиапредприятие ПАНХ, и я уверен, сейчас бы это предприятие ПАНХ имело бы сейчас хороший результат. Увы, теперь об этом говорить поздно.

Для привлечения инвестиций, я предлагаю изъять принадлежащие ПТК имущество аэропорта как используемое не по назначению и передать в доверительное управление ОАО « Российская авиакомпания ЭРЛЕН. Либо создать ОАО со 100% долей государства . А в дальнейшем созданное ОАО "Ржевка" сможет продать часть своих акций на бирже, где определяется рыночная цена, после чего регистрируется вторая эмиссия и привлекаются заинтересованные инвесторы, которые будут бороться за каждую акцию. И таким образом не надо искать инвесторов, т.к. желающих инвестировать больше чем достаточно. Со стороны банковских структур по привлечению кредитов тоже не будет проблем.. Будет как ранние говорил Б Г..Демченко: "Банкиры уже подталкивают меня к подписи, но я буду сначала тщательно изучать все документы. Общая стоимость проекта - \$60 млн., из них около 20% будет профинансировано из наших средств, остальное - кредит на 10 лет под 7% годовых. Но мы еще поторгусь и по срокам, и по ставке. Хотя условия и так весьма неплохие".

Это оптимальный вариант, к этому приходит каждая процветающая компания. Десятилетний опыт руководства акционерным обществом, проведения трех эмиссий, прохождения процедуры листинга на внебиржевом рынке позволяет мне это утверждать со всей ответственностью

***В действительности. «Ржевка» более перспективный аэропорт чем «Пулково» именно поэтому кто то очень хочет его развалить до основания. Что уже и сделали.***

## **2.2.Развертывание пассажирских перевозок, создание системы управления качеством обслуживания пассажиров и авиации общего назначения.**

К данной главе прилагается сокращенный вариант бизнес-плана ОАО «Российская авиакомпания "Эрлен"» (AIRLEN Russian Airlines Corp.) «Развитие пассажирских перевозок в аэропорту "Ржевка"», разработанный под моим руководством, и размещенное на сервере "Инвестиционные возможности России" бизнес-предложение "Развитие пассажирских авиаперевозок"

Важнейшим фактором повышения прибыльности аэропорта является создание благоприятных условий для пассажиров. При этом надо иметь ввиду, что самый лучший аэропорт тот, в котором пассажир не задерживается, что вполне выполнимо в аэропорту "Ржевка" при использовании предлагаемого варианта бизнес-плана. При создании системы качества в первую очередь будут учитываться интересы пассажира, чему в решающей мере будет способствовать сосредоточение управляющих функций в едином центре управления. Одним из решений для создания вышеназванных условий является совмещение Ладожского вокзала с аэропортом по имеющейся Ж.Д ветке, а в дальнейшем сооружения скоростной монорельсовой дороги между аэропортом и ладожским вокзалом. Там всего 4 км. Причем время прохождения маршрута всего 5 минут. Что сравнительно с временем автобуса. перевозящего пассажира от аэровокзала до самолета.

Можно привести ряд примеров, хорошо знакомых потребителям услуг ГА (от длительного ожидания трапа на борту прибывшего самолета до проблем с приездом в центральные районы города), которые будут в значительной мере ликвидированы в случае принятия данных предложений. И оптимальной стыковки монорельса с самолетом.

Необходимо также создать условия для развития авиации общего назначения (АОН). В США, например, аэропорты до 60% доходов имеют от АОН. Аэропорт "Ржевка" имеет доход от АОН, для этой цели можно также использовать площадку в «Манушкино» и приписные аэропорты в области. АОН – такой же потребитель услуг аэропорта, как и пассажир и должен получать такие же качественные услуги. Представляется целесообразным включение в Совет директоров будущего ОАО "Ржевка" представителей руководства АОН с возложением на них функций качественного обслуживания АОН.

Необходимо также организовать в аэропорту систему качества, т.к. в аэропорту не используется система качества. А она не обходима.

## **2.3. Реконструкция аэропорта для приема самолетов типа DC-9, B-737, A-319, Як-42 и доведение его до класса "В".**

В 1992 году "ЛЕНАЭРОПРОЕКТ" на госбюджетные средства сделал анализ соответствия аэродрома аэропорта "Ржевка" нормам годности с выдачей рекомендаций по доведению его до соответствия классу "В". В оценке соответствия использовались самолеты ИЛ-76 и ЯК-42. В проекте показано, что ещё в то время ЯК-42 мог садиться в аэропорт "Ржевка" с небольшими ограничениями, а ИЛ-76 также мог использоваться, но только в зимнее время. В 1996 году по заказу ОАО "Российская авиакомпания "Эрлен" было дано заключение о возможности использования самолета DC-9-32 взлетной массой 49,44 тонны. Заключение прилагается. Также возможно использование самолетов Боинг-737 – 300 и выше, а также самолетов А-319 А-320 после незначительной реконструкции полосы с небольшими ограничениями. Взлетно-посадочные характеристики прилагаются (Приложение 3).

Исходя из вышесказанного, предлагается:

- продолжить работы с предприятием "ЛЕНАЭРОПРОЕКТ" по доведению аэропорта «Ржевка» до соответствия классу "В";
- Согласовать возможность строительства Монорельсовой дороги Между аэропортом и Ладожским вокзалом..

- выполнить торой этап этого эскизного проекта по реконструкции здания и тренажерного комплекса под зону обслуживания пассажирских международных авиалиний;
- произвести анализ соответствия авиапредприятия "Ржевка" НГЭА и подготовки доказательной документации на получение международного сертификата;
- создать условия для привлечения иностранных авиакомпаний к выполнению полетов через аэропорт "Ржевка";
- подготовить необходимые документы в соответствии с **ПОСТАНОВЛЕНИЕМ от 22 ноября 1997 г. № 1470 (в ред. Постановлений Правительства от 20.05.98 № 467, от 03.09.98 № 1024)** для получения государственных гарантий, выдаваемых кредитором лизингодателя, до 40 процентов фактически предоставляемых для реализации лизинговой операции средств; остальные 60% предполагается получить от "ЭксИмБанка" в соответствии с его предложением.

Основной целью предоставления государственных гарантий является стимулирование более широкого привлечения частных инвестиций в сферу финансового лизинга как одной из форм инвестиционной деятельности.

### **Заключение.**

Предложенный вариант развития авиапредприятия "Ржевка" дает возможность значительного увеличения пассажиропотока и частичного передела рынка авиаперевозок. Может возникнуть вопрос нужен ли еще один аэропорт в нашем регионе. Понятно, что по этому поводу могут быть разные точки зрения, определяемые разными интересами и целями лиц принимающих решение по этому вопросу. Однако, объективные факторы и предложенные решения являются достаточно вескими аргументами в пользу развития авиапредприятия "Ржевка". В начале я упоминал, что город недополучает 7 млн (а если считать международную статистику то 25 млн пассажиров 4 из которых могли бы проходить через аэропорт «Ржевка»

*К сожалению конкурсная комиссия, не смогла, оценить данное предложения и принять компетентное решение в интересах С.-Петербурга и Ленинградской области, с учетом интересов населения нашего региона, Я считаю что нет смысла .продавать аэропорт особо надо сказать о намерении ЗАО «Петербургская топливная компания». Маловероятно что ЗАО «Петербургская топливная компания». будет Развивать авиабизнес на «Ржевке» хоть она и намеревается это делать. Главное что ЗАО «Петербургская топливная компания». хочет иметь там, так это имеющийся в аэропорту топливный комплекс. Ну и трубу из за которой весь сыр бор. Аэропорт им не нужен они его ликвидируют. Их человек В. Ю Молодниченко, занимался этим 3 года пока его не остановили. Но он успел ликвидировать авиаотряд и многое другое. То что ПТК, скорее всего, будет развивать «Ржевку» без содействия Ленобласти говорит также о том что развивать Аэропорт им не нужен и развивать они его не будут*

ОАО «ЭРЛЕН» Неоднократно убеждало различные государственные органы и заинтересованные предприятия о перспективности развития аэропорта «Ржевка». Однако руководство аэропорта как будто специально препятствовало его развитию, чем нанесло собственнику аэропорта и ОАО «ЭРЛЕН» значительные убытки. В случае развитие аэропорта бюджетные доходы Ленинградской области могли бы возрасти на миллионы долларов.

Согласно нашей концепции развития аэропорта даже без реконструкции. Только от 4х самолетов АТР-42 аэропорт получил бы более 6 млн. долларов доходов в год.

Незаконные действия руководства выразилось в не возможности выполнение пассажирских полетов в Аэропорту «Ржевка» нанесло Российской авиакомпании ЭРЛЕН значительный материальный ущерб

Материальные убытки авиакомпании составили **26000 руб.** ( двадцать шесть тысяч рублей) . Недополученная прибыль авиакомпании составила 348 млн. рублей.

**На основании ст. 980 ГК РФ В целях сохранения и функционирования аэропорта и предотвращение угрозы ущерба его имуществу исходя из очевидной выгоды и**

пользы заинтересованных лиц по обстоятельствам дела заботливостью о необходимости развития аэропорта.

**Прошу:**

**Признать что руководство аэропорта использовало его** не по назначению чем и спровоцировало банкротство ФГУАП «Ржевка»

1. Предложить в соответствии со Статьями ГК 287 и 296.п.2 изъять, ненадлежащего использования участка земли, а также неиспользуемое и используемое не по назначению имущество ФГУАП «Ржевка» и передать его в хозяйственное ведение ОАО «Российская авиакомпания «Эрлен».

Генеральный директор  
ОАО «Российская авиакомпания «ЭРЛЕН»»  
03.08.2010г.

Кузнецов Н.А



**МИНИСТЕРСТВО  
ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РОССИИ)**

Пресненская наб., д. 10, стр. 2, Москва, 123112  
Тел. (495) 870-70-12, Факс (495) 870-70-06  
E-mail: mineconom@economy.gov.ru  
<http://www.economy.gov.ru>

20.11.2025 № Д18и-37715

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Минтранс России

О рассмотрении обращения  
Кузнецова Н.А.

Департамент секторов экономики Минэкономразвития России рассмотрел в рамках компетенции обращение генерального директора ОАО «Российская авиакомпания «ЭРЛЕН» и ООО ММА «Маркизово» Кузнецова Н.А. по вопросам целесообразности использования государственной собственности и развития аэропортовой инфраструктуры Ленинградской области, включая предложение по развитию грузового аэродрома «Усть-Луга» либо «Сиверский» (далее – обращение).

Отмечаем, что Минэкономразвития России осуществляет свою деятельность в соответствии с полномочиями, определенными нормативно-правовыми актами Российской Федерации, в том числе Положением о Министерстве экономического развития Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 5 июня 2008 г. № 437 «О Министерстве экономического развития Российской Федерации» (далее – Положение).

В соответствии с Положением, Минэкономразвития России не уполномочено оказывать влияние на деятельность хозяйствующих субъектов, не осуществляет функции надзора и контроля за действиями физических и юридических лиц, а также за действиями и решениями других органов исполнительной власти, за исключением контроля находящихся в его ведении федеральных служб.

При этом, согласно пункту 1 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395, Минтранс России является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции



по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

В этой связи, а также в соответствии с частью 3 статьи 8 Федерального закона от 2 мая 2006 г. № 59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации» направляем данное обращение для рассмотрения и ответа заявителю.

О результатах рассмотрения обращения просим проинформировать Кузнецова Н.А.

Приложение: на 81 л. в 1 экз.

Директор Департамента  
секторов экономики

К.В. Дождиков

Подлинник электронного документа, подписанного ЭП,  
хранится в системе электронного документооборота  
Министерства экономического развития Российской Федерации

**СВЕДЕНИЯ О СЕРТИФИКАТЕ ЭП**

Сертификат: 009F78A314A507E6A4F233D43B7C26F603  
Владелец: Дождиков Кирилл Владимирович  
Действителен: с 16.04.2025 по 10.07.2026



## Сообщение гражданина

### 1. Ваши персональные данные

Фамилия

Кузнецов

Имя

Николай

Отчество

Алексеевич

Email

airlen@mail.ru

Контактный телефон

+7(999)2177336

### 2. Сообщение

Регион

Санкт-Петербург

Категория сообщения

Иное

Подкатегория сообщения

Иное

Место нахождения объекта, связанного с сообщением

-

Суть проблемы или предложения

Первому заместителю Минэком развития.

Колесникову М А

Уважаемый Максим Андреевич!

Анализируя авиа инфраструктуру Ленинградской области, хочу обратить внимание на ряд системных проблем.

Авиакомпания ЭРЛЕН ограничена в доступе к рынку из-за отсутствия разрешений, несмотря на наличие ресурсов и компетенций.

Проект аэропорта Маркизово зарегистрирован, но строительство не начато. Смотрите обоснование в приложении. Аналогично с аэропортом Ржевка, незаконно проданным за 14 млн рублей. По данному факту направлено обращение в Счетную палату.

Проект развития аэропорта Вещево как международного грузового хаба остановлен. Необходимо рассмотреть его возобновление для удовлетворения растущих потребностей рынка.

Отсутствует грузовой аэропорт для крупнотоннажных судов. Строительство такого аэропорта с портом Усть-Луга создаст транспортный хаб для внутренних и международных перевозок. прилагатся

Необходимо рассмотреть создание авиационного производства или промышленной сборки судов на территории бывшего аэродрома у границы с Финляндией. Это обеспечит экспортные поставки и обслуживание авиатехники.

Монополизация рынка авиаперевозок ВВСС ограничивает конкуренцию и качество обслуживания. Необходимо создать условия для демополизации, как это произошло с аэропортом Пулково-2.

Развитие авиаинфраструктуры критически важно для региона. Необходимо устранить существующие проблемы и создать условия для конкуренции.

С уважением,  
Николай Кузнецов

---

### 3. Организация-исполнитель сообщения

Организация, в которую направлено сообщение

МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ

---

### 4. Дополнительные данные

Код ИФНС

7816

---

### 5. Файлы, приложенные к сообщению

миноборогы о сиверской.pdf

---

на бланке заявка 7-1.pdf

---

бланк маркизово об аэродромах.doc

---

Маркизово Обоснование.pdf

---

Фас 10 16по вопросу аэропорта - копия.pdf

---

ГРУЗОВОЙ АЭРОПОРТ план.doc

---

оригСоставorig материалов декларации1.pdf

---

26 ком по инвест..pdf

---

история Аэропортов ленобласти.doc

---

ориг Заявка МИНЭкон як-40 марк усть л.pdf

---

**ООО**  
**“Международный морской**  
**Аэропорт “Маркизово””**

192284 Санкт-Петербург  
Загребский бульвар 5-3-314  
факс 812-7733735  
тел 8 9516871315  
<markiizovo@mail.ru>  
ИНН 7841347797  
ОГРН 50678575922463  
ОАО «Т Банк»  
р.сч.4079281000005550000107  
Кор .сч. 30101810600000000809  
БИК 044030809  
№ 31 7-02 от 10.12. 2025  
на № \_\_\_\_ от

В подкомиссию Межведомственной  
комиссии  
Министерство экономического  
развития.

**СПРАВКА**

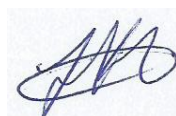
Настоящим подтверждаем, что **Общество с ограниченной ответственностью**  
**“Международный морской аэропорт “Маркизово”** на 01. 10. 2025г:

- а) обладает статусом налогового резидента Российской Федерации;
- б) не имеет просроченной задолженности по возврату в федеральный бюджет субсидий, бюджетных инвестиций, предоставленных из федерального бюджета, и иной просроченной (неурегулированной) задолженности по денежным обязательствам перед Российской Федерацией;
- в) не находится в процессе реорганизации (за исключением реорганизации в форме присоединения к заемщику другого юридического лица), ликвидации, в отношении него не введена процедура банкротства, а также деятельность не приостановлена в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации;
- г) в реестре дисквалифицированных лиц отсутствуют сведения о дисквалифицированных руководителе, членах коллегиального исполнительного органа, лице, исполняющем функции единоличного исполнительного органа, или главном бухгалтере (при наличии);
- д) не находится в перечне организаций и физических лиц, в отношении которых имеются сведения об их причастности к экстремистской деятельности или терроризму, либо в перечне организаций и физических лиц, в отношении которых имеются сведения об их причастности к распространению оружия массового уничтожения;
- е) не является стороной другого кредитного договора (соглашения), заключенного в соответствии с Правилами предоставления субсидии, утверждёнными постановлением Правительства Российской Федерации от 22 февраля 2023 г. № 295, в целях финансирования одного и того же инвестиционного проекта или направленного на производство одной и той же

приоритетной продукции (в соответствии с ОКПД 2) (за исключением договора синдицированного кредита);

ж) является российским юридическим лицом, в уставном (складочном) капитале которого доля прямого или косвенного (через третьих лиц) участия иностранных юридических лиц, в том числе местом регистрации которых является государство или территория, включенные в утверждаемый Министерством финансов Российской Федерации перечень государств и территорий, используемых для промежуточного (офшорного) владения активами в Российской Федерации, в совокупности превышает 50 процентов, но осуществляет свою операционную деятельность на территории Российской Федерации.

Генеральный директор



Кузнецов Николай  
Алексеевич ФИО

МП



**ООО**  
**“ Международный морской**  
**Аэропорт “ Маркизово ””**

факс 812-7733735  
тел- 8 951 6871315  
What AP +79778965773  
[markizovo@mail.ru](mailto:markizovo@mail.ru)  
Загребский-5-3-314  
192284 Санкт-Петербург  
ИНН- 7841347797  
КПП-784101001  
ОГРН- 5067847522463  
ОКАТО-402895563000.  
АО «Банк Тинькофф»  
р/с 4070281000005550000107  
кор/счет 3010181014520000974  
БИК 04525974  
ОКПО ,96774350 ОКВЕД 45-1. 63-23.1  
№ 4-8-25 от 14.11.2025

Первому заместителю Минэком развития.  
Колесникову М А

Председателю Счетной палаты Российской  
Федерации  
Ковальчуку Б.Ю.

Копия:  
Губернатору Ленинградской области  
Дрозденко А.Ю.

**О целесообразности использования государственной собственности и развитии  
инфраструктуры Ленинградской области**

Уважаемый Михаил Андреевич!

Обращаю Ваше внимание на проблему, которая, по моему мнению, требует более детального рассмотрения и, возможно, принятия соответствующих мер на федеральном уровне. Речь идет о блокировке развития аэропортовой инфраструктуры Ленинградской области, что негативно сказывается на авиационной отрасли региона и перспективах ее дальнейшего роста.

Прошу вас обратить внимание на эффективность использования государственной собственности и целесообразность развития аэропортовой инфраструктуры в Ленинградской области.

Следует отметить, что ситуация в авиационной отрасли является гораздо более сложной, чем это представляется на первый взгляд. Для более глубокого понимания причин, препятствующих развитию аэропортовой инфраструктуры, необходимо рассмотреть нормативно-правовую базу, регулирующую данный вопрос.

В Ленинградской области отсутствует аэропортовая инфраструктура и коммерческие авиаперевозки, хотя регион имеет труднодоступные районы, где авиация необходима.

На территории области ликвидировали аэродромы Выборг в Усть-Луге. Аэропорт «Ржевка», ранее обслуживавший регион, был незаконно продан по цене 14 млн рублей, хотя только его земля стоит 5,4 млрд. Сегодня деловые Новости"ДП" рассказали ЛСР выставила на продажу землю под жильё на Ржевке н. Согласно коммерческому предложению, на руках у компании есть разрешение на строительство, а общая продаваемая площадь на этой территории составляет 237,8 тыс. м2. Сумма потенциальной сделки оценивается почти в 5,95 млрд рублей исходя из цены 25 тыс. рублей за "квадрат" но об этом надо сказать отдельно.

**Предполагалось что Имущество аэродрома «Ржевка» продадут на открытом аукционе. Общая стоимость имущества более 140 млн рублей,** Развивать авиабизнес в на «Ржевке» намеревается ЗАО «Петербургская топливная компания».

Один из них – имущество, входящее в состав аэродромного комплекса, в том числе, (полоса, рулежные дорожки, вокзал, склад ГСМ). **Стартовая цена лота – 13,6 млн рублей.**

В пресс-службе ПТК со ссылкой на вице-президента Юрия Антонова сообщили: «Сейчас можно сказать можно только одно – в настоящий момент «Петербургская топливная компания ведет подготовку» технических условий по развитию аэропорта «Ржевки», в котором статус аэропорта сохраняется. КУГИ Ленобласти, который совместно с ПТК намеревался развивать «Ржевку» как аэропорт, ситуацию не комментирует. Из чего можно сделать вывод, что несмотря на то, что договор о создании совместной компании, которая выкупит имущество аэропорта, эта организация еще не зарегистрирована. И ПТК, скорее всего, будет развивать «Ржевку» без содействия Ленобласти.

**Но не срослось.**

В 1996 году директор аэропорта Николай Сухов намеревался выставить на торги контрольный пакет акций "Ржевки", рассчитывая продать его не менее чем за 100 млрд рублей. Однако 29 января 1996 года **он был убит** киллером на лестничной площадке своего дома. Владимир Подрезов, специалист ЛЕНУГА желал возглавить аэропорт но **умер от инфаркта** в 1999 который ему явно подстроили, но он успел дойти до своей квартиры.

В 9 утра 26 июля 1999 года **застрелен в собственном бронированном «Chevrolet Suburban»**. Это стало одним из самых громких и необычных преступлений. Стрелявших было четверо; двое держали в руках автоматы, двое — одноразовые гранатометы «Муха». Убийство до сих пор не раскрыто. *После его смерти БФПГ возглавил Виталий Рюзин — через два года его **найдут мертвым** в возрасте 35 лет возможно это связано и с убийством вице-губернатора Санкт-Петербурга Михаила Маневича*

Я Считаю, надо к этому вопросу вернуться. Но для принятия обоснованного решения о целесообразности применения последнего необходимо проведение детальных пред проектных проработок, которые уже были сделаны ранее и проходили согласование транспортной и финансовой моделей на федеральном уровне и в Ленаэропректе. Но к сожалению мне не удастся об этом доложить. Поскольку меня даже не хотят слушать. Поэтому я иду к Вам.

В условиях современной рыночной экономики и растущего спроса на авиаперевозки компании вынуждены реализовывать крупные проекты в одной рыночной нише. В данном контексте аэропортовая инфраструктура выступает ключевым фактором, определяющим конкурентоспособность и эффективность авиаперевозок. Однако, как показывает практика, нормативно-правовая база, регулирующая вопросы использования государственной собственности в сфере авиаперевозок, не всегда соответствует современным требованиям и вызовам.

Это приводит к тому, что реализация крупных инфраструктурных проектов, таких как строительство новых аэропортов или модернизация существующих, сталкивается с рядом препятствий. В частности, нормативно-правовые содержат положения, ограничивающие возможность эффективного использования государственной собственности для развития авиационной инфраструктуры.

Кроме того, необходимо учитывать, что развитие аэропортовой инфраструктуры является важным фактором для стимулирования авиаперевозок и развития авиастроения в регионе. Отсутствие инвестиций в данную сферу может привести к снижению конкурентоспособности региона на национальном и международном уровнях, а также к снижению поступлений в бюджет.

### **Анализ демографической ситуации и транспортной инфраструктуры Ленинградской области: перспективы развития авиационной отрасли**

На 14 октября 2010 года численность населения Ленинградской области составляла 1712,7 тыс. человек, что, согласно данным Всероссийской переписи населения, составляет 1,20% от общей численности населения Российской Федерации. По этому показателю регион занимает 27-е место в стране. С 2002 года, согласно официальным статистическим данным, наблюдается положительная динамика численности населения, которая увеличилась на 43,5 тыс. человек.

Плотность населения в Ленинградской области составляет 22,01 человека на квадратный километр. Наиболее густонаселёнными являются районы, расположенные в непосредственной близости от Санкт-Петербурга, в то время как восточные районы характеризуются низкой плотностью населения.

Демографическая ситуация в регионе характеризуется крайне низким уровнем рождаемости (9,2‰ в 2009 году) и относительно высоким уровнем смертности (17,0‰). Эти показатели свидетельствуют о необходимости разработки и реализации комплексных мер демографической политики. Ожидаемая продолжительность жизни при рождении на 2007 год составляла 64,58 года, что также требует внимания со стороны органов государственной власти.

Анализ демографической динамики и текущего состояния транспортной инфраструктуры позволяет сделать вывод о необходимости развития авиационной отрасли в Ленинградской области. Учитывая стратегическое положение региона, граничащего с Санкт-Петербургом и Финляндией, создание новых аэропортов и модернизация существующих может стать важным фактором социально-экономического развития.

Одним из ключевых аспектов развития авиационной инфраструктуры является обеспечение её финансовой устойчивости. Для привлечения инвесторов необходимо разработать комплексные программы поддержки, включающие налоговые льготы, государственные субсидии и гарантии. Важно также учитывать международные стандарты и технологии для обеспечения высокого уровня безопасности и комфорта пассажиров.

Создание новых маршрутов и увеличение частоты рейсов позволит более эффективно использовать воздушное пространство и снизить нагрузку на существующие аэропорты. Это создаст дополнительные возможности для развития туризма, деловых поездок и международного сотрудничества.

В контексте реализации Федерального проекта «Государство для людей», выдвинутого Председателем Правительства Российской Федерации Михаилом Владимировичем Мишустиним, развитие авиационной отрасли приобретает особую значимость. Клиентоцентричный подход предполагает решение проблем человека без его участия, что может быть достигнуто путём создания современной и доступной транспортной инфраструктуры., создание аэропортовой инфраструктуры и развитие коммерческой авиации в Ленинградской области является важным шагом на пути к улучшению социально-экономической ситуации в регионе. Эти инициативы не только способствуют привлечению туристов и инвесторов, но и создают условия для устойчивого экономического роста и международного сотрудничества.

Таким образом, считаю необходимым провести более детальный анализ нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы использования государственной собственности и развития инфраструктуры в Ленинградской области. Это позволит выявить существующие

проблемы и разработать меры по их устранению, что будет способствовать развитию авиационной отрасли и повышению конкурентоспособности региона.

. Ранее я писал О ремоторизации Як-40М, модернизации самолетов и о воспроизводстве СТР-40ДТ, который можно воспроизводить на одном из этих аэродромов.

С уважением и надеждой на понимание.

Генеральный директор

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized, overlapping letters, likely representing the initials of the signatory.

Н.А Кузнецов.



# Международный морской аэропорт "Маркизово"

---

Россия 192284 Санкт-Петербург Загребский 5-3-314  
Тел +7 9516871315 Fax+7-812-7733735  
<[markizovo@mail.ru](mailto:markizovo@mail.ru)>.

К заявлению о согласовании  
разрешения на создание  
искусственного земельного  
участка на водном объекте,  
находящимся в федеральной  
собственности.

№ 14 от 01.04.2013  
Согласно Приложению 2  
к приказу Минприроды России  
от 29 июня 2012 г. N 198

Утверждаю:  
Генеральный директор  
ООО ММА «Маркизово»  
«\_\_\_\_\_» Н.А. Кузнецов  
«01» апреля 2013 года

**Обоснование создания искусственного земельного участка на водном объекте.**



---

Санкт-Петербург

## Содержание

<b>Предисловие</b>	<b>4</b>
<b>1. Сведения о местоположении и планируемых границах искусственного земельного участка:</b>	<b>4</b>
а) местоположение искусственного земельного участка (наименование субъекта Российской Федерации, муниципального района, ближайшего населенного пункта - для водных объектов, расположенных в границах субъекта (субъектов) Российской Федерации; наименование моря (в том числе проливов, заливов, бухт, лиманов, губ территориального моря) - для водных объектов, не расположенных на территориях субъектов Российской Федерации);	5
а-1. -предполагаемое место размещения объекта	6
а-2. -обоснование примерного размера земельного участка:	6
а-3.- испрашиваемое право на земельный участок:	6
б) сведения о водном объекте, находящемся в федеральной собственности, или его части, на которых планируется создание искусственного земельного участка (наименование водного объекта, наименование и код водохозяйственного участка), основания выбора местоположения искусственного земельного участка;в) категория земель, в состав которых планируется перевести земли водного фонда, наименование населенного пункта, к которому планируется отнести земли искусственного земельного участка (в случае перевода в земли поселений);	7
в) категории земель в состав которых планируется перевести земли водного фонда	8
г) планируемые границы искусственного земельного участка (географические координаты характерных точек границ	8
д) основные характеристики искусственного земельного участка (площадь; средняя, максимальная, минимальная высота (абсолютные отметки над уровнем моря с указанием системы высот.	9
<b>2. Планируемое использование искусственного земельного участка:</b>	<b>9</b>
2.1.Нужен ли еще один аэропорт Санкт- Петербургу ?	10
2.2. Актуальность строительства нового аэропорта	10
2.3. Монополия. Нужна ли она Санкт-Петербургу?	11
2.4 –преимущества	12
2.5. Рынок и мощность предприятия.	12
А) Краткие данные об использовании искусственно созданного участка	14
В) Объект капитального строительства, возможность передачи	15
<b>3. Планируемые сроки начала и окончания работ по созданию искусственного земельного участка.</b>	<b>15</b>
<b>4. Планируемый срок начала использования искусственного земельного участка.</b>	<b>16</b>
<b>5. Сведения о технологиях и технических средствах, планируемых к использованию при создании искусственного земельного участка:</b>	<b>17</b>
а) технологии, планируемые к использованию при создании искусственного земельного участка: путем намыва или отсыпки грунта либо использованием иных технологий	17
б) сведения о технических средствах, в том числе судах и иных плавучих средствах, которые предполагается использовать при выполнении работ по созданию искусственного земельного участка.	

<b>6. Оценка воздействия планируемого создания искусственного земельного участка на водном объекте на окружающую среду:</b>	<b>17</b>
6.1. Оценка окружающей природной среды в районе предполагаемого строительства.	17
а) информация о характере и масштабах воздействия на окружающую среду	18
Карта распространения загрязнений в донных осадках Невской губы	19
Западный скоростной диаметр - Крестовский и Васильевский острова	20
Шумовое воздействие от аэропорта	21
б) меры по предотвращению и/или снижению возможного негативного воздействия искусственного земельного участка на окружающую среду и рациональному использованию природных ресурсов, восстановлению водных биологических ресурсов;	22
в) планируемые меры по предотвращению аварийных ситуаций и ликвидации их последствий в период создания искусственного земельного участка, а также в период строительства и эксплуатации и выводу из эксплуатации объектов капитального строительства, которые планируется разместить на создаваемом земельном участке;	24
управление отходами	25
г) мероприятия по охране окружающей среды, восстановлению природной среды, рациональному использованию и воспроизводству природных ресурсов, обеспечению экологической безопасности.	25
Воздействие на животный мир.	26
Выводы и предложения	26
Общие предложения	27
<b>Послесловие</b>	<b>28</b>

## Предисловие.

Обоснование создания искусственного земельного участка состоит из разделов, содержащих ниже изложенные сведения. Было написано еще до того как МИНИСТЕРСТВО ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ И ЭКОЛОГИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ издало ПРИКАЗ от 29 июня 2012 г. N 198 и Зарегистрировано в Минюсте России 10 августа 2012 г. N 25174.

Предыдущее обоснование которое было представлено в Администрацию Санкт Петербурга и Федеральное агентство водных ресурсов, было более полное и лишь отсутствовал порядок изложение не соответствовал 198 приказу. Данное обоснование было передано на рассмотрение в администрацию морского порт Большой порт Санкт-Петербург. Но вероятно они побоялись брать на себя ответственность за столь серьезный проект. Хотя как я понял идея им понравилась.

В соответствии с Вашим письмом от 13.03.2013 № ИИ-31/2432 Предлагаем вам к рассмотрению измененный вариант, соответствующий требованию.

### 1. Сведения о местоположении и планируемых границах искусственного земельного участка:

Прежде чем назвать местоположения для того чтоб понять, почему мы выбрали именно это место для строительства нового аэропорта, начнем с истории.

История развития нового аэропорта началась 32 года назад, когда в 1980 году ГОС НИИ ГА, ГПИ НИИ ГА "Ленаэропроект" и Ленинградским Управлением гражданской авиации была разработана комплексная программа развития Ленинградского аэроузла до 1990 года, получившая одобрение местных и центральных органов власти. Важнейшей ее частью являлось развитие аэропортовой сети на длительную перспективу. Предполагалось ликвидировать аэропорт «Пулково и построить аэропорт за пределами города. Строительство нового аэропорта первого класса в Тосненском районе также было в этой концепции, которая, как я уже писал, предусматривала постепенная ликвидацию аэропорта «Пулково». И вывод аэропорта за пределы города. Была проделана большая работа, и выделен земельный участок. Однако, в конце 90-х годов не удалось начать практические шаги по сооружению нового аэропорта в связи с началом перестройки всей системы управления страной. Всероссийская авиакомпания «ЭРЛЕН» пыталось спасти ситуацию. Проект был нами согласован во всех Министерствах и ведомствах, включая местные власти (приложение 1-4) Свое согласие на участие в проекте дал начальник ПСМО Ленгидроэнергоспецстрой Ю.К. Севернард, со своим «ноу-хау» на 200 миллионов долларов США. Со стороны инвестора и подрядчика выступила известная фирма из США "LOCKHEED Air Terminal, inc" с которой у "ЭРЛЕН" в 1990г. был подписан протокол о намерениях. Интерес был у очень многих солидных компаний к примеру «Thomson international» Но это вызвало сильное противостояние авиационных властей, державшихся за свою монополию.

Дальнейшее резкое падение интенсивности полетов в последующие годы сняло остроту проблем с ними связанных (массовые жалобы населения на шумы от самолетов, не соблюдение норм и отраслевых стандартов обеспечения безопасности полетов). Однако

с ростом перевозок эти проблемы уже возникли вновь, и я не уверен, что они исчезнут с введением нового терминала.

В настоящее время Санкт-Петербург и Ленинградская область располагают одним современным аэропортом.

Перед саммитом в срочном порядке была реконструирована одна из ВПП аэропорта «Пулково». Затраты составили 5,3 млрд. рублей и, как озвучено на одном из совещаний, требуются еще 27 млрд. рублей.

---

Между тем, Аэропорт «Пулково» зажат между Пулковскими высотами и городом, дальнейшее его развитие невозможно, а земля вокруг аэропорта передана в частные руки. Древняя поговорка гласит, что если ребенок вырос из рубашки, то нужно шить новую, а не наставлять рукава. Так же с аэропортом. Согласитесь, что за такие деньги можно построить новый аэропорт, вот только где. Ранее выделенный участок уже застроен. Да и нет смысла выносить аэропорт за пределы города. Чем ближе к центру города, тем больше спрос.

В течение 20 лет компания не смогла выйти на рынок из за монополии «Пулково». Поэтому была разработана концепция развития Аэропорта «Ржевка». **(приложение -8-9)** К сожалению, аэропорт «Ржевка», перевозивший ранее 35% всего потока авиапассажиров, объявлен банкротом, развален и продан, за всего за 14 млн.рублей а сейчас его превратили в кладбище автомобилей. Позже была предложена концепция развития аэродрома « Левашово» в Курортном районе Санкт-Петербурга. Но главнокомандующий ВВС А. Зелин **(приложение 10)** отказал в его использовании. Другой областной аэропорт - ОАО аэропорт «Выборг» создан в поселке «Вещево», являющимся собственностью Ленинградской области, также полностью развален. Было утверждение, что аэропорт будет обеспечивать перевозку 400 тыс. тонн груза в год и может использоваться в качестве запасного для самолетов, выполняющих полеты по транссибирской магистрали. Бывший губернатор Густов был заинтересован в его развитии и аэропорт был практически готов. Однако. После того, как был совершен первый технический рейс в аэропорт «Выборг», и комиссия отметила несколько замечаний, которые вполне можно было бы устранить и начать работу, и после того как заинтересованного в развитии аэропорта губернатора Густова переводят в Москву. Воздействуют на кредиторов, под влиянием которых имущество аэропорта распродается за бесценок до последней аэродромной плиты.

Правильно говорят, что лучше иметь журавля в руках, чем синицу в небе. Исходя из этого, было принято решение создать более удобный аэропорт, который был бы равно удален от большинства районов города, имел близлежащую инфраструктуру, и уже готовый пассажирский терминал. К тому же был бы совмещен с морским портом. Так родилась идея по строительству и эксплуатации Международного морского аэропорта «Маркизово», она заключается в организации эффективного авиационно-наземного транспортного обслуживания на базе современных технических средств и ноу-хау в области организации транспортного процесса и транспортных технологий. Значительное сокращение времени обслуживания за счет более близкого аэропорта и значительное повышение его качества. Использование развитой инфраструктуры (проходящее рядом ст. метро, ж\д и ЗСД), а также совмещенный морской порт и его пассажирские и грузовые терминалы в единый узел, использование только экологически чистых новейших самолетов российского и иностранного производства с ограничением по шуму по примеру Европы. Стыковка пассажирских терминалов Балтийского, Финляндского и Ладожского вокзалов, соединенного подземными путями с высокоскоростными магистралями.

**Транспортная система – это та необходимая составляющая, без которой невозможно эффективное функционирование всего хозяйства региона в целом.**

Транспорт обеспечивает недостающие звенья в цепочке производства, поддерживает деятельность социальной сферы и т.д. связав морской порт с воздушным, мы получим лучший логистический комплекс в Европе

а) местоположение искусственного земельного участка (наименование субъекта Российской Федерации, муниципального района, ближайшего населенного пункта - для водных объектов, расположенных в границах субъекта (субъектов) Российской Федерации; наименование моря (в том числе проливов, заливов, бухт, лиманов, губ территориального моря) - для водных объектов, не расположенных на территориях субъектов Российской Федерации);

Предполагаемый выбранный мной участок находится почти в географическом центре Санкт-Петербурга с развитой вокруг него по берегам инфраструктурой. Участок аэропорта будет автономным искусственным островом.

Вы спросите, ну а как же будут добираться туда люди? Точно также как в аэропорту «Шарль де Голь». От метро добираются до терминала 3 по узкоколейному подземному туннелю.

Ну а какое удовольствие будет летом добраться от аэропорта до Дворцовой набережной на «Метеоре» за 20 минут. Или на водном такси.

Уместно спросить: - Почему в Париже, пассажиропоток около 100 000 пассажиров в год, а в Петербурге только 7 млн. пассажиров? Может, из за неразвитости транспортной сети?

Тем не менее, остальные виды транспорта особенно в сторону Финляндии, хорошо развиты и продолжают развиваться, что способствует перетеканию потока авиапассажиров, летающих через Москву, летать через Лаппеенранту и Хельсинки. С пуском скоростного поезда «АЛЛЕГРО» число пассажиров аэропорта Ванта резко увеличилось с 6 млн. пассажиров в год до 13. Консульство Финляндии выдало более миллиона годовых многоразовых виз, это решило визовую проблему практически всего подвижного населения города.

*Проведя Сопоставление вариантов, отбор и обоснование наиболее предпочтительного земельного участка на основе анализа экономических и стоимостных показателей намываемых земель, протяженности транспортных сетей и инженерных коммуникаций, оценки экономических условий, социально-экономической структуры и других факторов, сложившихся в районе предполагаемого размещения объекта. Обозначим Характеристики района и участка строительства*

#### **а-1. -предполагаемое место размещения объекта:**

Местоположение. В данном проекте предлагается создать. Международный аэропорт в центральной части Невской Губы. С координатами контрольной точки аэродрома (КТА) «Маркизова» 59 градусов 57 мин. 30 градусов 00 мин. Ограниченного с юга 0.5 км от Санкт - Петербургского морского канала не доходя Корабельного канала м и 9 км от КТА южнее береговой черты «Стрельна». С запада Кронштадским фарватером и фарватером № 11 на расстоянии От КТА.11 км до Кронштадта. И 18 км до дамбы. С севера 6 км от береговой черты Лисьего Носа С востока 11 км КТА от береговой черты Васильевского и 13 км до берега морского порта Санкт Петербург.

#### **а-2. -обоснование примерного размера земельного участка:**



Примерный размер земельного участка для строительства Аэропорта 3 кв. км - это менее 1% от 329 кв.км Невской губы. Фактически на начальном этапе нужно еще меньше земли -750 тысяч кв.метров (75 Га), не считая подземных сооружений.

### **а-3.- испрашиваемое право на земельный участок:**

Инициатор проекта в соответствии пункт 3 -1 статьи 4 ФЗ 246 испросил разрешение на планируемое использование искусственно созданного земельного участка для целевого назначения, которым является обслуживание пассажиров и груза, в том числе, обслуживание новейших самолетов российского и иностранного производства.

На первом этапе создается одна взлетно -посадочная полоса (ВПП) и подземный транзитный терминал. С возможным использованием уже действующего таможенного терминала комплекса Морской фасад.

### **Целесообразность строительства**

Планируемый объем продаж (пассажиропоток) первой очереди - 3 800 000 пассажиров в год.

Средняя пропускная способность терминалов - 750 пассажиров в час. Суммарный поток в городе к 2014 планируем максимум 22 млн. пассажиров. Судя по вышесказанному - это далеко. Далеко до потенциально возможного - 54 млн. пассажиров в год. Следовательно, это будет востребовано.

### **б) сведения о водном объекте, находящемся в федеральной собственности, или его части, на которых планируется создание искусственного земельного участка (наименование водного объекта, наименование и код водохозяйственного участка),**

Водный участок федеральной собственности находится по сведениям правительства вне территории Санкт-Петербурга Хотя и внутри его. **Его название - НЕВСКАЯ ГУБА́** — крайняя вост. часть Финского залива. Н. Г. в шутку называют "Маркизовой лужей в память об адмирале русского флота маркизе де Траверсэ, который в период царствования Александра I приказал обучать молодых моряков морскому делу только в пределах Н. Г. " Отсюда и название аэропорта «Маркизово» по привязке к местности. (Конечно лучше бы привязать к названию города. С востока ее границей служит устье Невы, на западе граница проходит по линии Лисий Нос — Кронштадт — Ломоносов (б. Ораниенбаум). Длина губы 21 км, наиб. ширина 15 км, площадь водного зеркала 329 кв. км, преобладающая глубина 3—5 м. С остальной частью Финского залива Н. Г. сообщается через два пролива у о-ва Котлин, именуемых Сев. и Юж. воротами. В настоящее время на естественных отмелях, отделяющих Н. Г. от Финского залива, возводится дамба, которая, по мнению авторов проекта, должна прекратить пагубное влияние штормовых нагонов. Со строительством новой столицы Рос. имп., "окна в Европу", г. Санкт-Петербурга, Н. Г. стала одним из самых оживленных мест судоходства. В год в нее заходило до 500 судов с товарами. Это потребовало сооружения в 1874—85 чуда гидротехнического строительства — отрезка Мор. канала, который прорезает Н. Г. с вост. на зап., имея шир. 80—100 м и глубину 12 м. Почти две трети береговой линии Н. Г. застроены. По замыслу Петра I, Н. Г. с ее берегами должна была уподобиться Парадизу, приняв облик водоема посреди райского сада. Во исполнение этого замысла были созданы сады в Стрельне, Петергофе и Ораниенбауме и др

В начале уже было изложено, основание выбора добавлю. Подбор участка, обеспечивающего минимум затрат, по его освоению и эксплуатации аэропорта, (минимальная протяженность подлежащих строительству транспортных и инженерных коммуникаций, необходимость устройства и содержания дренажного хозяйства,) и

строительства других, инженерных сооружений, малая удаленность площадки от мест проживания потенциальных работников и клиентов, удаленность и мощность базы стройиндустрии и др. - очень сложная задача. Поэтому с уверенностью можно сказать, что наше решение, по выбору примыкающее к морскому Фасаду и совмещение морским пассажирским портом оптимальное и экономически обосновано.

Принимая во внимание информацию, представленную Губернатором Санкт-Петербурга В. И. Матвиенко в ФАС России о том, что согласно положениям документов государственного планирования социально-экономического развития и территориального планирования, с учетом плотной застройки города федерального значения Санкт-Петербурга и отсутствия резерва свободных территорий, создание иного аэропорта в городе невозможно, **можно с уверенностью сказать ДА. Но, добавить кроме акватории Невской губы - другого места под аэропорт нет.**

**в) категория земель, в состав которых планируется перевести земли водного фонда, наименование населенного пункта, к которому планируется отнести земли искусственного земельного участка**

Земли транспорта расположены в Санкт-Петербурге. Как субъекта федерации **(в случае перевода в земли поселений);**

Поселений не будет.

**г) планируемые границы искусственного земельного участка (географические координаты характерных точек границ.**

**Оптимальный основной вариант, который мы представили на рассмотрение.** примыкающее к морскому Фасаду и совмещение морским пассажирским портом.

**Район акватории восточной части Невской губы проходит по территории морского порта Санкт-Петербург.** С координатами контрольной точки аэродрома (КТА) «Маркизова» 59 градусов 57 мин. 30 градусов 00 мин. **ограничен.**

с юга 0.5 км от Санкт - Петербургского морского канала не доходя Корабельного канала м и 9 км от КТА южнее береговой черты «Стрельна». С запада Кронштадским фарватером и фарватером № 11 на расстоянии От КТА.11 км до Кронштадта. И 18 км до дамбы. С севера 6 км от береговой черты Лисьего Носа С востока 11 км КТА от береговой черты Васильевского и 13 км до берега морского порта Санкт Петербург.

Конечно, можно найти землю под аэропорт вдали от Петербурга. В Ленинградской или Новгородской области. Но затраты на осушение болот, расселение населения, выкуп земель и создание инфраструктуры может на несколько порядков увеличить стоимость строительства. И потребует времени. Но главный вопрос в том, поедут ли туда пассажиры?

При такой постановке вопроса, легче взять близлежащий готовый международный аэропорт «Лаппеенранта». Как говорит пословица; - «Что нам стоит дом построить у соседа отберем.) Финны будут только рады. **Вот только доходы будет получать даже не другой субъект Федерации. А другая страна. Что она сейчас уже и делает.**

**д) основные характеристики искусственного земельного участка (площадь; средняя, максимальная, минимальная высота (абсолютные отметки над уровнем моря с указанием системы высот)).**



**Д-1 Характеристика площадки строительства, планировочные решения, инженерная подготовка участка, организация рельефа, благоустройство, озеленение, ландшафтно-архитектурная оценка.**

Все строительство кроме ВПП и РД предполагается ниже ватерлинии, чтобы не портить вид акватории Финского залива и исторической части Санкт - Петербурга. За линей горизонта аэропорт будет практически не виден.

Взлетно-посадочная полоса и рулежные дорожки будут засыпаны на уровне высоты засыпки участка Морского фасада.

*После создания устойчивого бизнеса по обоим направлениям (пассажирский и грузовой) на основе анализа собственной деятельности и ситуации на рынке будут определяться дальнейшие приоритеты развития.*

**Д.2.Обоснование размещения объектов на схеме генплана (в соответствии с принятой технологической схемой, розой ветров, уклоном местности)**

19 апреля в ВК «Ленэкспо» , на XII Международном конгрессе по строительству IBC 2012 и в рамках XVIII Международного строительного форума «Интерстройэкспо», состоялась панельная дискуссия по тематике – **«Транспортное строительство – стратегическое направление развития транспортной инфраструктуры России на примере Северо-Запада»**. Где обсуждалось именно подземное строительство. Основное обслуживание и доставка пассажиров будет осуществляться под землей. Есть очень много примеров целого подземного строительства. Обратите внимание на эту вертолетную площадку и отель, они почти не занимают водную территорию.



Тут тоже нет ничего нового. Очень многие города имеют гигантские подземные терминалы с галереей магазинов. Даже можно, к примеру, привести Москву рядом с Красной площадью. А многие аэропорты превращены в огромные супермаркеты. Совмещение дает удобство для пассажиров и доход аэропорту, чем уменьшает время его окупаемости.

**Д.3. Определение точек подключения предприятия к внешним сетям и коммуникациям.**

Основное энергообеспечение будет автономным за счет ветрового режима и изменение уровня воды в Невской губе. Аэропорт полностью будет работать автономно и не требовать никакого дополнительного подключения со стороны города. Однако возможно создание собственной подстанции. И проводка подводного кабеля.

#### **Д.4 Схема генплана с основными данными по генплану**

Комитет по градостроительству и архитектуре своим письмом от 1-4-74780/юр от 06.12 2011г. сообщил мне, что с 01.01 2011г Полномочия по принятию решения о предварительном согласовании места распоряжения объектов у него отобрали. И сообщено, что формирование градостроительной политики Санкт-Петербурга возможно после определения земельного участка для строительства в соответствии положением о порядке взаимодействия исполнительных органов государственной власти.  
**(Приложение17)**

Структура управления предприятием, предложения по кадровому составу; не входит в данное обоснование и будет определена отдельно.

- 2. Планируемое использование искусственного земельного участка:** и Оценка целесообразности выделения очередей строительства и предложения по группе объектов первой очереди. Но прежде всего надо определить а нужен ли второй аэропорт. Городу, стране, Европе.

#### **Обоснование необходимости строительства второго аэропорта в Санкт-Петербурге.**

##### **2.1.Нужен ли еще один аэропорт Санкт- Петербургу?**

Минтранс и Правительство Санкт- Петербурга официальными письмами утверждают, что не нужен. Я с этим не согласен.

##### **Хочу пояснить свою теорию :**

Несколько лет назад Правительство Матвиенко все-таки поинтересовалось. Как сделать туристскую столицу России — Санкт-Петербург более привлекательной?

Оказывается, на такой вопрос может дать ответ только консалтинговая группа из США, а именно «Бостон консалтинг групп». Всего за 600 тыс. долларов США власть, заказав маркетинговое исследование, через год узнала прописные истины (не много ни мало как 17 истин)

Чтобы иностранцы валом валили в Питер, надо построить новые гостиницы, создать новый бренд города, улучшить транспортные проблемы, купить новые туристские автобусы, построить рестораны, пустить водное такси, а также такси к аэропорту, **построить новый аэропорт и т.д.** Все это я говорю Вам давно и причем бесплатно.

Тем не менее. В настоящее время Санкт-Петербург и Ленинградская область располагают одним современным аэропортом. Вместе с тем, рост авиаперевозок ежегодно значительно и стабильно возрастает, и рынок уже сейчас испытывает потребности в новых аэропортах.

Аэропорт « Ржевка» в свое время перевозил 35% региона (а это тогда равнялось трем млн. пассажиров) превращен в кладбище автомобилей. Фирма, которая его купила и обещавшая продолжать там авиационную деятельность, даже не соизволила подать документы на сертификацию данного аэропорта, и аэропорт практически исчез. И что теперь?

Сложившаяся без учета мирового опыта практика раздельного ведения городом и областью вопросами гражданской авиации себя не оправдывает. Область сегодня вообще не заинтересована в развитии авиаперевозок. Как известно, пользование аэропортами и аэродромами не связано с административным делением. В конечном итоге максимальная пропускная возможность аэропорта, как «Пулково» так и других аэродромов, будет определяться не набором его сооружений, а близостью городской застройки и зон отдыха населения (воздействием шумов от самолетов, которое вы правильно пытаетесь ограничить, ликвидировав советские самолеты).

Европейские самолеты, SAAB-340 , ATR -42 и многие другие этого класса, имея малую вместимость и меньшую скорость полета, в значительной степени снижают пропускную

возможность аэропорта «Пулково» и могли бы использоваться в новом аэропорту после его строительства и сертификации.

Поэтому, думаю, не стоит ждать приближения к расчетной пропускной способности аэропорта «Пулково», интенсивность полетов может резко возрасти, в связи с его демонополизацией (по любому виду ограничений), возникнет необходимость прекращения обеспечения им полетов самолетов местных воздушных линий.

Конечно, необходима научно-обоснованная концепция развития авиационного узла на длительную перспективу с конкретным вариантом ее исполнения: количество аэропортов (аэродромов), их специализация и месторасположение, очередность, сроки и ориентировочная стоимость строительства или реконструкции. Но та концепция, которую взяло правительство Санкт -Петербурга за основу, не выдерживает никакой критики.

## **2.2. Актуальность** строительства нового аэропорта очевидна уже сейчас.

Актуальность предложенного проекта определяется спецификой настоящего времени:

- a) - строящиеся новые морской торговые порты и комплекс «Балтийская Жемчужина».
- b) - наличие инфраструктуры обслуживания пассажиров.
- c) - продолжающийся подъем экономики в РФ и стабильный рост внутренних и международных перевозок.
- d) - наличие значительно больших возможностей туристского потенциала Санкт-Петербурга и использование территории РФ в качестве транзитного транспортного моста, нежели это используется в настоящее время.
- e) - благоприятная финансовая ситуация для закупки воздушных судов (ВС) как иностранных, так российских.
- f) - наличие возможностей создания производственно-транспортной базы в аэропорту - появление эффективных интернет-технологий, позволяющих интенсифицировать процесс захвата рынка потенциальных клиентов, наличия возможности создания быстрой доставки пассажиров и груза от терминалов Морского порта, позволит быстрый ввод в строй сооружений. начало частичной эксплуатации уже к лету 2014 года.

---

## **2.3. Монополия. Нужна ли она Санкт-Петербургу?**

Санкт-Петербург остается важнейшим транспортным узлом РФ на Европейском направлении, и он очень важен не только Петербургу, но и всей стране.

В октябре 2005 года ФГУАП "Пулково" разделилось на авиакомпанию и аэропорт. Была надежда, что это будет способствовать демонополизации перевозок аэропорта «Пулково» и резкого роста объема авиaperевозок за счет притока новых авиакомпаний, включая «Аэрофлот», который уже создал филиал в Петербурге, «Трансаэро», которое поменяло прописку на Санкт Петербургскую и многих других авиакомпаний, которые также хотят базироваться в «Пулково». Увы, надежды, что вследствие разделения интересов Аэропорта и получения права пассажира выбирать авиакомпанию улучшится развитие туризма, и значительно увеличится транзитный поток через регион, **не оправдались**.

Комитет транспортно транзитной политике. Вместе с министерством транспорта отдают приоритет только одной авиакомпании и иностранной авиатехнике. **(приложение 13-14)**

Имея такую надежду, и дождавшись наконец разделения «Пулково», ОАО « Российская авиакомпания «ЭРЛЕН» в своем письме на имя генерального директора Мурова А. Е. просила рассмотреть возможность базирования самолетов СААБ -340 в аэропорту «Пулково».

Это небольшой 30 - местный самолет производства Швеции. Имеет российский сертификат. Расходует в 4 раза меньше топлива, чем Як-40. На рынке перевозок эта ниша свободная. И авиакомпания имела договоренности с Финляндией и Швецией о перевозке туристов. Включая и транзитных туристов, Однако в беседе с руководством мне было сказано, что к сожалению «Пулково» не располагает свободными местами и

даже не может выделить место для базирования 30 - местного самолета. Что было официально подтверждено **письмом от 05.08.07 За №1187. (приложение 15)**

Кроме того, пояснили, что желающих иметь здесь возможность базирования очень много. Но всем вынуждены отказать. Почему?

**Этим самым они развеяли миф о развитии аэропорта. Да и что можно построить на территории, у которой нет места даже для базирования 30 - местного самолета.**

К примеру, Вы вспомните, что можно было купить билет в Сочи за 250 рублей и авиакомпания «Авианова» за счет значительного увеличения потока пассажиров довела аэропорт «Пулково» до предела своей возможности. Естественно этой авиакомпании указали на дверь, Устав, от произвола и непонимание властей они просто прекратили полеты, хотя это было и не лучшее их решение, поэтому я хочу возродить накопленный опыт и предложить более перспективный проект. Если вы хотите летать дешево, то согласитесь что надо. построить абсолютно новый аэропорт в Петербурге

**Вот и выходит**, что пассажиру кроме права выбора авиакомпании, необходимо иметь еще и право выбора аэропорта.

Следовательно, на первый план компании опять выступает проблема не только выбора места базирования самолета, но и строительства нового аэропорта. Поэтому для начала мной была разработана концепция развития, подобран свободный участок, были найдены инвесторы и зарегистрировано ООО «Международный морской аэропорт «Маркизово» как юридическое лицо. Однако все уперлось в согласование.

## 2.4 -преимущества

Данный подбор участка обеспечивает минимум затрат по его освоению и эксплуатации, здесь минимальная протяженность подлежащих строительству транспортных и инженерных коммуникаций, отсутствует необходимость выселять население, необходимость устройства и содержания дренажного хозяйства и строительства других инженерных сооружений, удаленность площадки от мест проживания потенциальных работников минимальна, удаленность и мощность базы стройиндустрии отсутствует.

Обоснование выбранного места размещения объекта является оптимальным. Основные критерии его оптимальности будет уточнены после получения разрешения.

## 2.5. Рынок и мощность предприятия.

**2.5.1. Определение стратегии сбыта и оптимальной мощности** проектируемого предприятия, исходя из сложившейся конъюнктуры рынка и возможных тенденций ее изменения, прогнозируемого спроса. Оценка технических характеристик и параметров технологических процессов и оборудования.

*Зам руководителя Росавиации В.Б. Черток в своем письме от 25.08.. 2009 №ВЧ-210- 7446 ссылается на утвержденную транспортную программу согласно постановлению от 22.11.2008.№ 1734 и как достижение пишет, что в 2008 году Аэропорт «Пулково» перевез 7,07 млн. пассажиров и занимает 4 место в рейтинге аэропортов. (приложение 16 )*

*Странно, должно быть как минимум второе, ведь первые три находятся в одном городе. И поскольку всех пассажиров Москвы приходится поделить на три, а то и на пять московских аэропортов, то «Пулково» могло бы быть первым. Тем более, что город занимает 7 место в мире и первое в стране по въездному туризму (Москва - 3х сотое.) А «Пулково» один на весь город, значит должен занять первое. Но он только четвертый, думаю, проблема в монополии. В Москве её нет. Вот вам и 3 первых места.*

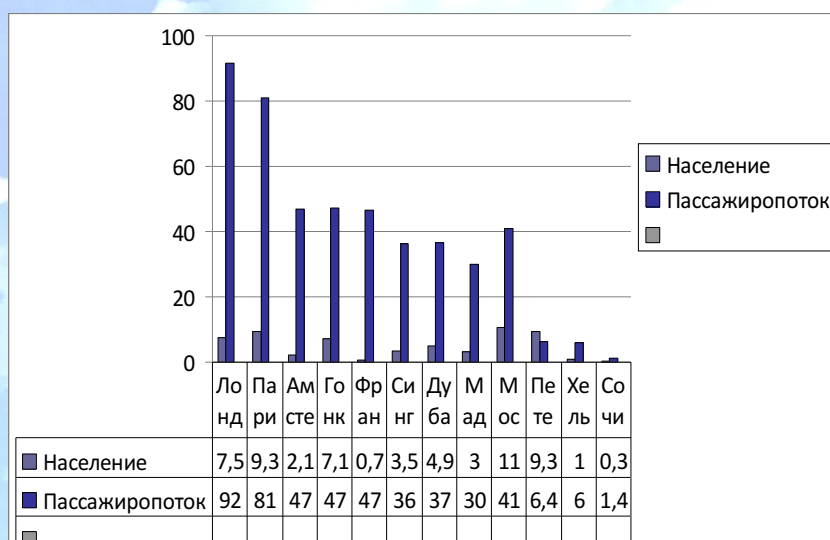
## 2.5.2 Стандарты статистики.



Как видно ниже на графике Петербург единственный город, в котором пассажиропоток меньше, чем количество населения в регионе. По международным стандартам статистики объем перевозок в аэропортах, как правило в 6 раз превышает количество населения в городе. В нашем городе 5 млн, в регионе 9 млн. человек. Судя по этой статистике, город Санкт-Петербург должен уже сейчас перевозить 54 млн. пассажиров в год. Это примерно столько, сколько перевозит только один аэропорт «Шарль де Голль» (Париж) (56,8 млн).

Но в Париже есть еще и аэропорт «Орли», а также «Ле-Бурже», и другие аэропорты.

### Отношение численности населения к пассажиропотоку



Сочи

**Таким образом, даже при расширении объема перевозок аэропорта «Пулково» до 17 млн. пассажиров в год 1-ая очередь аэропорта «Маркизово» сразу окажется на пределе своей загруженности. И придется строить вторую ВПП. Чтобы достигнуть хотя бы половину перевозок аэропорта «Шарль де Голль».**

### 2.5.3 Оценка сложившейся конъюнктуры рынка

#### - анализ конъюнктуры в отрасли.

Санкт-Петербург должен уже сейчас перевозить **54 млн. пассажиров в год**. Это примерно столько, сколько перевозит аэропорт «Шарль де Голль» (Париж) (56,8 млн),

А в Лондоне четыре. Аэропорта. Более похож на то, что мы хотим сделать сейчас на первом этапе. Это Аэропорт Лондон-Сити.

Аэропорт Лондон-Сити – это аэропорт, на территории которого есть всего одна взлетная полоса. Он предназначен для коротких полетов и обслуживает, в основном, финансовый

район Лондона. Располагается аэропорт в 11 километрах восточнее от центра Лондона в округе Ньюхем. Здание аэропорта было возведено в 1986-87 годах. По данным статистики 2007 года аэропорт Лондон-Сити является пятнадцатым аэропортом в Великобритании и пятым после Хитроу, Гатвика, Станстеда и Лютон по количеству рейсов и пассажиров и находится в самом Лондоне.

Новый аэропорт практически стал довольно востребованным среди жителей Лондона и Великобритании в целом. С каждым годом уверенно росло число пассажиров, пользующихся услугами аэропорта Лондон-Сити. В аэропорту может использоваться не любая модель самолета. В основном летают самолеты средней и короткой дальности. Вертолетам не разрешается останавливаться в аэропорту из-за соображений экологической безопасности. В целом аэропорт небольшой по размерам и трассы для такси не хватает. Как результат в часы пик он слишком насыщен пассажирами. Что необходимо учесть при проектировании «Маркизово»

а) указывается планируемое использование искусственно созданного земельного участка с указанием предполагаемого целевого назначения, в том числе вида, видов разрешенного использования искусственно созданного земельного участка. В проекте указывается конкретный объект капитального строительства, для размещения которого создается искусственный земельный участок;

**. Краткие данные об использовании земельного участка под конкретный проект строительство аэропорта «Маркизово».**

**А. 1 -назначение аэропорта:**

Пассажирские региональные международные перевозки внутри Европы.

**А.2- основные характеристики будущего Аэропорта:**

Планируемый объем продаж (пассажиропоток) первой очереди 3 800 000 пассажиров в год. Средняя пропускная способность терминалов 867 пассажиров в час.

**А.3 - транспортное обеспечение:**

Предполагается, что добираться в аэропорт люди будут точно также, как в аэропорту Шарль де Голь, из терминала 3 с использованием подземной узкоколейки, проложенной от метро Приморская через Морской Фасад. Ну а летом удовольствием будет добраться от аэропорта до Дворцовой набережной на «Метеоре» за 20 минут. Или на водном такси.

**А.4 - возможное влияние на окружающую среду (меры по обеспечению экологических норм);**

По мере создания дамбы вода в ней начала гнить и цвести. На знаменитых пляжах стало невозможно купаться. Даже на золотом пляже в Зеленогорске иногда страшно войти в воду. Есть два способа избежать этого - снести дамбу, либо построить в центре Невской Губы аэропорт. Меня спрашивают, куда денется вода, вытесненная этим аэропортом. Все очень просто. По закону Бернулли о неразрывности течения, движение воды должно увеличить скорость течения, это и предотвратит застой, гниение и цветение воды.

Кроме того, сейчас идет засыпка береговой части Невской губы. Помните, какой залив был у гостиницы Прибалтийская? Посмотрите сейчас - залива уже нет. Если так дальше пойдет, то и Губы не будет.

**б) объект (объекты) капитального строительства, подлежащие по окончании строительства передаче в государственную или муниципальную собственность, условия и сроки такой передачи.**

**В этом пункте необходимо учесть. Определение влияние проекта на национальную (региональную) экономику и политику.**

Про экономику написано выше. Вопрос в политике. Безусловно, эта концепция идет вразрез с планами города по развитию в области авиации и аэропорта «Пулково», некоторые не уверены, что наличие двух (и более аэропортов) более эффективно, чем одного (но большого!) авиа узла. Примеры европейских городов (Цюрих, Мюнхен, Франкфурт и т.д.) показывают, что многие идут по пути создания одного аэропорта.

Возможно это так. Но не в данном случае. Новый терминал в «Пулково» не сможет значительно увеличить пассажиропоток.

Как уже было упомянуто, Аэропорт «Пулково» зажат между Пулковскими Высотами и городом.

Новый терминал в «Пулково» не сможет увеличить пассажиропоток до уровня более 17 млн. и приблизиться к московским аэропортам, не говоря уже о европейских. Хотя я не понимаю, **чем наш город хуже**. Напрашивается вывод: если с экономикой бывшего правительства нашего города все в порядке, значит, не в порядке с политикой.

Вице губернатора Молчанова Ю.В. в своем следующем письме за №18-11 -2440/ 11-0-1, **(Приложение 18)** на мое обращения, предлагает мне обратиться в «РОСИМУЩЕСТВО» Что я и сделал «ТУ РОСИМУЩЕСТВО», после 4 месяцев рассмотрения дало ответ за от №2959-12 20.04.2012. **(Приложение 19)** Что это не их компетенция и разъяснило. Что на основании закона ФЗ №246 Об искусственных земельных участках созданных на водных объектах находящихся федеральной собственности. Я должен обратиться с просьбой. О согласовании разрешения на создание искусственного земельного участка на водном объекте находящейся в федеральной собственности в соответствии на основании ФЗ 246 ст.4 . п 5.пп.2). что я и селал.

После этого согласно письма комитета по градостроительству и архитектуре от 1-4-74780/юр от 06.12 2011г. **(Приложение 20)** Мне было сообщено, что с 01.01 2011г Полномочия по принятию решения о предварительном согласовании места распоряжения объектов у него отобрали. Поэтому мне было предложено, что формирование градостроительной политики Санкт Петербурга возможно после определения земельного участка для строительства в соответствии положением о порядке взаимодействия исполнительных органов государственной власти.

Тут я должен сказать что Взлетно-посадочные полосы не подлежат приватизации и являются собственностью государства.(Аэропорт Ржевка исключение) Поэтому можно заключить договор об аренде на 25 лет или как с «Пулково» Либо продажи как «Морской фасад»

### **3.Планируемые сроки начала и окончания работ по созданию искусственного земельного участка**

Начало по мере получения разрешения на создание искусственного земельного участка окончание работ первой очереди спустя один год.

На первом этапе подается **Заявление о согласовании разрешения на создание искусственного земельного участка на водном объекте, находящимся в федеральной собственности.**

Создается одна взлетно-посадочная полоса (ВПП) и транзитный терминал, аэропорт регистрирует его, как международный. Создается база техобслуживания, на базе аэропорта проводится комплекс организационно-коммерческих мероприятий, необходимых для начала бизнеса, осуществляется внедрение ресурсосберегающей и природоохранной политики, строительство транзитного аэровокзального комплекса. В том числе:

- Деловой центр, Развлекательный центр,



- Подводный и надводный отель. (Смотрите рисунок выше)
- Торговый комплекс беспошлинной торговли.
- Строительство перрона и строительство стоянок самолетов.
- Строительство подземных складов ГСМ, исключаящих разлив со строительством топливопровода с непосредственной подачей в крыло
- Развитие объектов свободной таможенной зоны (строительство бизнес – центра)

На этом же этапе создается система управления, которая оснащается необходимой оргтехникой, средствами информации и связи. Продается и сдается часть терминала для сторонних организаций участвующих в обслуживании пассажиров, магазины, рестораны и т.д. Заключаются договора с авиакомпаниями на создание и строительство собственных терминалов.

Строительство водозаборного артезианского узла и прокладка водопроводной сети.  
Реконструкция местных очистных сооружений или перевод их в другое место.

После работы первой очереди и положительной оценки деятельности будет принято решение о строительстве второй очереди.

#### **4. Планируемый срок начала использования искусственного земельного участка.**

2015 год. Пуск первой очереди. Если получим разрешение в 2013.

##### **4.1. График осуществления проекта.**

Разработка и обоснование стратегического плана осуществления проекта, позволяющего:

- показать логическую последовательность реализации основных составляющих проекта, определить объемы и структуру основных видов работ, сроки их исполнения и тем самым создать условия для согласованного взаимодействия исполнителей проекта при его реализации;
- осуществить оценку требуемых объемов инвестиционных ресурсов на каждом этапе реализации инвестиционного проекта;
- создать базу для составления тактических (текущих и оперативных) планов, обеспечивающих координацию, регулирование, диспетчеризацию хода работ и мониторинг инвестиционного проекта.

Предложения по организации проведения проектно-изыскательских, научно-исследовательских, опытно-конструкторских работ; определение продолжительности и стадийности проектирования.

Изложение форм и методов управления инвестиционным проектом, способов размещения заказов на проектные и строительные работы. Описание рекомендуемого порядка и определение сроков приобретения технологии и оборудования; изложение порядка приемки оборудования, его хранения и передачи подрядчику для монтажа.

Предложения по организации строительства, приемки объекта в эксплуатацию и вывода предприятия на проектную мощность. Будет предложено после разрешения использование акватории для создание аэропорта в соответствии с пунктом 6 ФЗ-246.

#### **5. Сведения о технологиях и технических средствах, планируемых к использованию при создании искусственного земельного участка:**

*а) технологии, планируемые к использованию при создании искусственного земельного участка: путем намыва или отсыпки грунта либо использованием иных технологий*

При создании искусственного земельного участка будут использованы методы хорошо отработанные методы при засыпки «Морского фасада»

Кроме того. Основные пассажирские терминалы, склады ГСМ будут находиться под землей. При закрытом способе все работы ведутся под землей — они не мешают уличному движению и не затрагивают существующих городских коммуникаций. Очевидно, что любые крупные работы в центре Невской губы можно вести только закрытым способом. Для доставки в строящийся тоннель людей, машин и материалов создаются по известной нам технологии шахтные стволы, оборудованные подъемниками. Здесь же на поверхность поднимают отработанный грунт. Этот грунт будет использован для засыпки ВПП, РД и стоянок самолетов. Технология отработана и требует минимальных издержек.

**б) сведения о технических средствах, в том числе судах и иных плавучих средствах, которые предполагается использовать при выполнении работ по созданию искусственного земельного участка.**

Расчет потребности в основных видах топливно-энергетических ресурсов по видам продукции будет уточнен позже. Планируется автономно использовать ветровую энергию. Баржи по доставке грунта и щебня Цементный завод. И стволовой комплекс.

**6. Оценка воздействия планируемого создания искусственного земельного участка на водном объекте на окружающую среду:**

**6.1. Оценка окружающей природной среды в районе предполагаемого строительства.**

В Петербурге, городе - неразрывно связанном с морем, есть все необходимое, чтобы обеспечить управление водными ресурсами на региональном уровне. В прошлом году было даже принято специальное постановление городского правительства № 804, которое так и называется — «Об утверждении программы мероприятий по созданию системы интегрированного управления водными ресурсами Санкт-Петербурга» . Специальное управление «Морзащита» давно, активно и успешно занимается развитием программы управления водными ресурсами Невской губы, в том числе, изучением ее экологического состояния, предупреждением чрезвычайных ситуаций, укреплении берегов и пр. Но исполнение этого постановления по основным пунктам приостановлено — ведь теперь забота о Невской губе стала делом федеральным, тем не менее на основании закона ФЗ №246 об искусственных земельных участках, созданных на водных объектах, находящихся федеральной собственности разрешения на создание искусственного земельного участка на водном объекте находящейся в федеральной собственности в соответствии на основании ФЗ 246 ст.4 . п 5.пп.2). Правительство Санкт-Петербурга имеет право разрешить использование акватории для создания аэропорта. Но считает что это не его задача.

*а) метеорологические характеристики, среднегодовая "роза ветров", скорость ветра, повторяемость*

Говоря **об окружающей природной среды надо сказать и о климате.** Климат Петербурга умеренный, переходный от умеренно-континентального к умеренно-морскому. Такой тип климата объясняется географическим положением и атмосферной циркуляцией характерной для Ленинградской области. Это обуславливается сравнительно небольшим количеством поступающего на земную поверхность и в атмосферу солнечного тепла.

Наибольшее влияние на климат региона оказывают воздушные массы, поступающие с Атлантики. В среднем за год ветры западных, северо-западных и юго-западных направлений составляют почти 46 % (осенью — около 50 %) всех ветров, ветры северных и восточных направлений — 28 %, а южных и юго-восточных — 26 %. Следствием смены и взаимодействия воздушных масс разных направлений является типичная для города многолетняя изменчивость погоды и её неустойчивость в течение года.

Разнообразие географических и климатических условий обуславливает широкий диапазон изменчивости параметров ветра и, соответственно, пространственно-временных особенностей распределения ВЭП. Поле среднегодовых скоростей ветра на территории России весьма неоднородно. Наибольшие значения средней скорости ветра имеют место у побережий Баренцева и Карского морей на Севере, Невская губа постоянно имеет ветровой режим со средней скоростью ветра 4-5 метров в секунду. Направление ветра, как правило, с запада на восток. Это позволит получать ветровую энергию.

Среднегодовая сумма осадков в Санкт-Петербурге — около 673 мм. Но количество выпадающих осадков примерно на 200—250 мм превышает испарение влаги, что обуславливает повышенное увлажнение. Влажность воздуха в Петербурге всегда высокая. В среднем за год составляет около 75 %, летом — 60—70 %, а зимой — 83—88 %

Поэтому ВПП изначально планируется строить с искусственным подогревом, чтобы избежать обледенение полосы. и задержки вылетов, связанные с очисткой от снега.

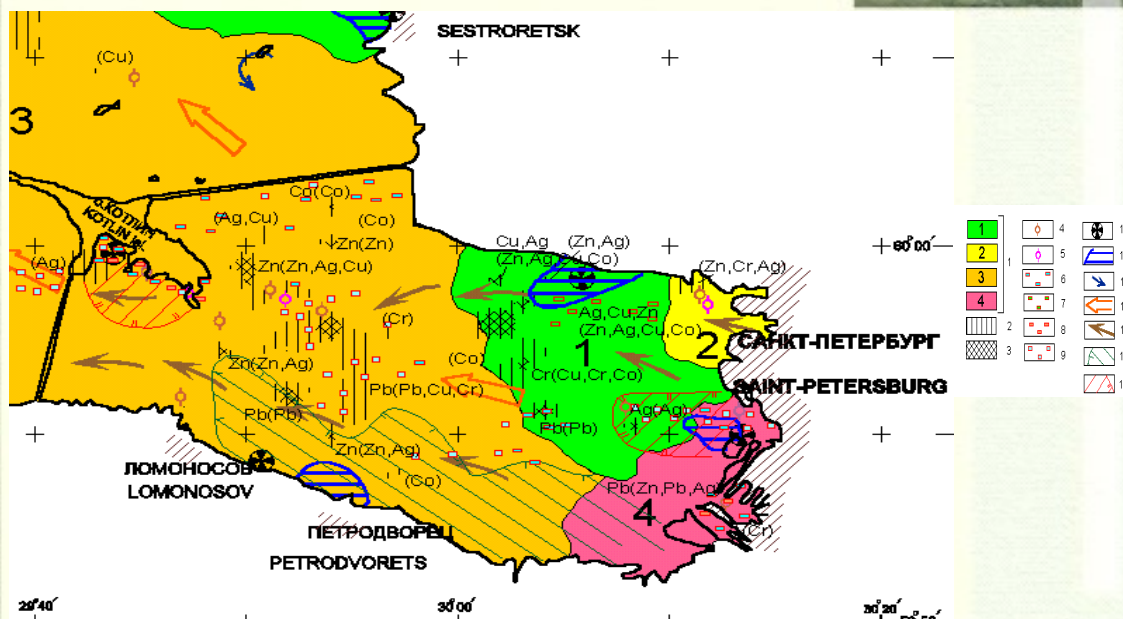
В условиях высокой влажности характерна и значительная облачность. В среднем за год в Санкт-Петербурге бывает лишь 30 безоблачных дней. Самая высокая облачность зимой (свыше 80 %), наименьшая — летом (около 50 %). Наблюдаются туманы, особенно осенью и в начале зимы.

Поэтому изначально необходимо готовить аэродром с приемом самолетов по минимальной видимости.

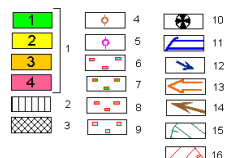
**6.1.а) информация о характере и масштабах воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности, альтернативах ее реализации, оценке экологических и связанных с ними социально-экономических и иных последствий этого воздействия и их значимости, выявленных возможностях минимизации воздействия и непредсказуемых последствиях воздействия планируемого создания искусственного земельного на водном объекте на окружающую среду;**

Проведем оценку развитости транспортной сети и инженерных коммуникаций, экологических и санитарно-эпидемиологических условий, и др. факторов района строительства.

## Карта распространения загрязнений в донных осадках Невской губы



### Условные обозначения к карте распространения загрязнений в донных осадках Невской губы



Геохимические аномалии в современных донных отложениях (символами показан состав, входящих в ассоциацию элементов):  
 2 - [2-3s];  
 3 - (>3s);  
 4-участки с повышенным (>1000 мг/кг) содержанием нефтепродуктов;  
 5-аномалии техногенных радионуклидов (>3s).

#### Содержание элементов по районам в условных единицах относительного Района 1

	V	Cr	Co	Ni	Cu	Zn	Ag	Pb
Район 1	1	1	1	1	1	1	1	1
Район 2	1,2	0,9	1,1	1,1	2,3	1,5	2,7	0,9
Район 3	1,5	1,5	1,4	1,2	1,4	1,8	4,6	2,2
Район 4	1,7	4,5	2,3	2,4	2,8	6,8	5,1	9,6

Зоны загрязнения придонных вод:  
 6 - тяжелыми металлами (свинец, кадмий, цинк, медь);  
 7 - соединениями азота (аммиак, двуокись и трехокись азота),  
 8 - нефтепродуктами;  
 9 - зоны загрязнения иловых вод тяжелыми металлами;  
 10 - очистные сооружения, организованные сбросы сточных вод;  
 11 - зоны техногенной метаморфизации придонных вод;  
 12 - направление основных поверхностных течений;  
 13 - направление сточных течений;  
 14 - направление движения влекомого материала;  
 15 - зоны повышенного интегрального загрязнения вод (по электрохимическим данным);  
 16 - зоны с низкой интегральной прозрачностью вод (по гидрооптическим данным).

Мы в свое время обязуемся выполнять

РЕКОМЕНДАЦИИ ХЕЛЬСИНСКОЙ КОМИССИИ (ХЕЛКОМ).

Бассейн Невской губы является акваторией, подпадающей под юрисдикцию и действие рекомендаций Хельсинкской комиссии по защите морской среды Балтийского

моря (ХЕЛКОМ) (The Helsinki Commission, HELCOM. В соответствии с рекомендациями ХЕЛКОМ в водосборном бассейне Балтийского моря должны быть соблюдены экологические стандарты, в частности касающиеся сохранения биоразнообразия и организации охраняемых природных территорий, предотвращения разливов нефтепродуктов и выбросов в атмосферу вредных примесей. Выполнение рекомендаций подлежит надзору со стороны национальных надзорных органов Минприроды РФ и международных групп ХЕЛКОМ.

**Как альтернативу строительства можно предложить перенести Западный скоростной диаметр.**

Есть еще одно предложение, которое сейчас не могут решить проектанты. Это предложение. Вынести западный скоростной диаметр (ЗСД) и совместить его с новым аэропортом, тем самым мы сохраним Васильевский и Крестовский острова. И решаем вопрос доставки пассажиров.

Как известно, строительство Центрального участка ЗСД затронет несколько стихийных зон отдыха, расположенных на западной кромке Васильевского острова. И отрежет его от морского фасада. Особо важно отметить что:

#### *7.6.1 Васильевский остров*

Несмотря на то, что эти территории вдоль Морской набережной не являются формально организованными зонами отдыха, они активно используются жителями близлежащих районов в рекреационных целях.

Первая из них простирается от площади Европы (расположена напротив парка водных развлечений «Вотервиль» гостиницы «Park Inn Прибалтийская») до ул Мичманская.

Ровное бетонное покрытие площади Европы делает ее популярным местом для катания на роликовых коньках и скейтбордах среди молодежи. На площади, у кромки набережной, также находятся кафе «Уми» и «Морской Двор». Несколько металлических каркасов торговых палаток рядом с кафе «Морской двор» свидетельствуют о сезонной (в летнее время) розничной торговле на этой территории. От площади Европы и до Мичманской улицы протянулось частично благоустроенное пространство шириной около 70м с променадной дорожкой и недавно высаженными вдоль нее деревьями. Это место очень популярно среди жителей близлежащих домов для прогулок и выгула собак. На его окраине практически напротив ул. Мичманская находится кафе «Бриг». Эта стихийная зона отдыха целиком попадает в границы землеотвода под строительство ЗСД.

Еще одна зона отдыха расположена в месте будущего пересечения ЗСД с рекой Смоленка. Она включает в себя мост через реку Смоленку и неблагоустроенное пространство (пустырь) шириной около 100м. Помимо выгула собак эта территория также является традиционным местом ведения рыбной ловли, а в летнее время - пляжного отдыха.

В районе будущего строительства съездов с ЗСД на набережную Макарова располагается третья стихийная зона отдыха, являющаяся единственным местом с выходом к водной кромке для густонаселенного микрорайона. Жители близлежащих домов используют эту территорию для пляжного отдыха, занятия спортом, выгула собак и прочих рекреационных целей.

#### **Крестовский остров**

Согласно проектным решениям ЗСД пройдет вдоль западной кромки Крестовского острова. Ближайшими к будущей автомагистрали объектами в этом районе являются реконструируемый в настоящее время Центральный стадион и нефункционирующий Карильон, возведенный в дар городу к его 300-летию.

Основные места отдыха местных жителей располагаются по северную и южную стороны и к востоку от стадиона, в глубине острова. К объектам, расположенным наиболее близко к будущей автомагистрали, относятся: Гребной канал, являющийся

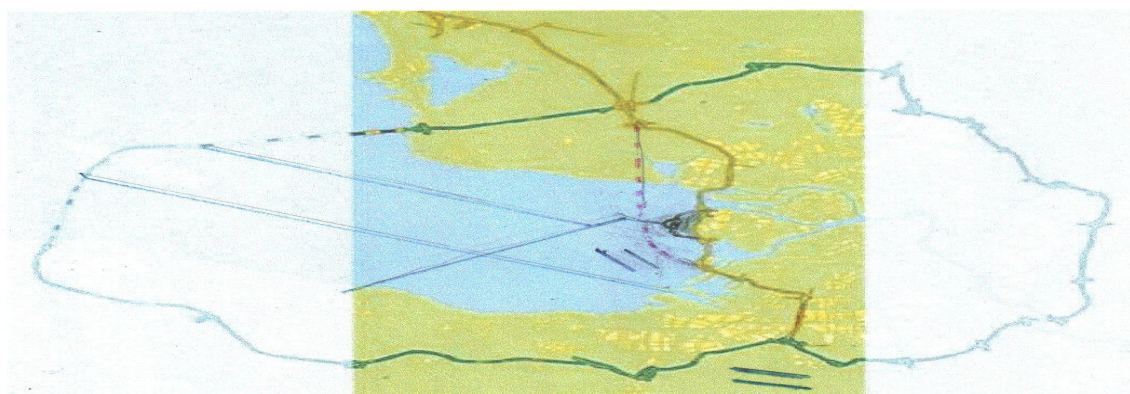


популярным местом занятий водным спортом, гребной клуб «Стрела» по северной стороне, ряд кафе, ресторанов и развлекательный комплекс, а также конноспортивный клуб.

Жалко терять эти места отдыха. Перенос ЗСД и проведение его через территорию нового аэропорта было бы решением всех проблем и сохранение исторической части города, что способствовало бы удобному отдыху горожан на уже ставших традиционных местах.

Тем более финансирование этого проекта уже одобрено. И вдобавок можно использовать федеральное финансирование, выделенное для Орловского туннеля.

Вот посмотрите как мог бы выглядеть Западной скоростной диаметр. Он нанесен пунктиром Проходит рядом с новым аэропортом. Обозначены ВПП «Пулково» и «Маркизово»»



## 2. Шумовое воздействие от аэропорта.

Как видно на рисунке, зона шума от аэропорта «Маркизово» практически не задевает город ее можно ограничить, запретив полеты советских самолетов по примеру Европы или еще удалив от города. Показан вариант правого круга по основному варианту, круг будет левый. Направление ВПП обоих аэропортов можно совместить в створе.

- Как видно Зона шума от «Пулково» значительно перекрывает наиболее важные объекты и значительную территорию городских районов С увеличением интенсивности полетов как планируется зона шума может увеличиться до катастрофических размеров.
-





и в многолетнем ряду для этого района, хотя и выше зимнего минимума в целом для Невской губы в данных с 1985 г.

В сезонном ходе кислорода на фоне снижения концентраций от зимних значений до минимума в июле и последующего возрастания (рис.2а) выделяются максимумы насыщения вод кислородом в июне и в августе (рис.2б), обусловленные активизацией фотосинтеза. В мае при относительно слабой насыщенности вод кислородом наибольшие показатели на поверхности 100,5-101,5 %, концентрации 7,6-7,9 мл/л отмечались в центральной и северной зонах губы, а наименьшие – в юго-западном и районе и за Лисьим Носом – 7,2-7,3 мл/л. В июне пространственное распределение кислорода изменилось, поскольку было связано с различиями интенсивности фотосинтеза. Наибольшие показатели на поверхности наблюдались в юго-западном районе – концентрации 7,3-7,4 мл/л, насыщение 109-110 % в Морском канале (ст.16,39) и 111,5-113,5 % в южной зоне (ст.14,17). Концентрации 7-7,2 мл/л и насыщение 100-104 % отмечались в северной зоне (кроме района у Лисьего Носа, ст.12 с меньшими значениями) и в западной части центрального разреза (ст.13, 15) а самые низкие – около 6 мл/л и насыщение 95 % - в юго-восточном районе (рис.3а). Такие же низкие показатели наблюдались, среди прочих районов, у дна в Южных Воротах (ст.16 и ст.17), хотя на поверхности были из самых высоких, что отражает увеличение затрат кислорода у дна на биохимическое окисление органического вещества в районе с повышенной продукцией фитопланктона.

*-) характеристика источников водоснабжения, показатели качества вод водных объектов*

*Аэропорт будет находиться внутри водной акватории Невской губы. Поэтому основная задача компании следить за качеством вод водного объекта, у которого, увы, не все благоприятно*

*-) уровень физического загрязнения среды*

Современное завершение строительства защитной дамбы (КЗС) и комплекса очистных сооружений (КОС) городской канализации внешне не обуславливают друг друга, хотя и находятся в единой системе взаимосвязанных водных объектов города Петербурга.

Оба строительных объекта, по изначальной идее, призваны оказывать благотворное влияние на водную среду и город. Однако, к сожалению, как при проектировании, так и при строительстве, было полностью проигнорировано огромное негативное совокупное воздействие КЗС и КОС, способное привести к деградации водной среды и разрушению города.

**РЕЗУЛЬТАТ:** Резкое снижение интенсивности процессов естественного природного самоочищения, что уже привело к полной ликвидации эффективности КОС. Затраты на эксплуатацию КОС фактически идут не на улучшение качества воды в Неве, губе и заливе, а на интенсивное производство водорослей и соответствующее увеличение объема разлагающегося автохтонного органического вещества во всей водной массе.

**НЕКОМПЕНСИРУЕМЫЙ УЩЕРБ:** Ежегодное ухудшение качества воды (по международным оценкам) на сумму около 250 млн. долларов + неоправданные и неэффективные ежегодные эксплуатационные затраты на работу КОС.

Потеря рекреационных возможностей прибрежной зоны акватории Невской губы из-за зарастания её камышом и высшей водной растительностью. Это уже происходит на протяжении последних 15-20 лет вследствие перекрытия Невской губы дамбой и резкого сокращения скоростей волновых и транзитных течений, что позволяет развиваться и укореняться водным растениям. После окончательного завершения строительства КЗС и при существующем постоянном поступлении питательных веществ со сбросами сточных вод КОС, развитие водной растительности в прибрежной зоне Невской губы ещё более активизируется. Намного возрастет и общий объем фитопланктона в самой водной массе Невской губы и Финского залива. Столь резкое увеличение отмирающей и разлагающейся биомассы отрицательно отразится на экологическом и санитарно-

гигиеническом состоянии водоемов, а также городских и курортных прибрежных районов. В настоящее время практически вся прибрежная зона дельты, губы и части залива исключена из пляжевого использования.

**РЕЗУЛЬТАТ:** Ликвидация рекреационных возможностей 5-ти миллионного города на его водных объектах и опасность еще большего ухудшения качества воды в губе и заливе, вплоть до эпидемического.

**УЩЕРБ:** Невосполнимый ущерб, ликвидация которого невозможна без радикальных мероприятий по демонтажу дамбы или строительства аэропорта.

**г) оценка растительного и животного мира, состояние ландшафта, наличие и состояние культурно- исторических памятников, рекреационные возможности территории.**

Невская губа отнесена к водным объектам высшей рыбохозяйственной категории. Это означает, что в сбрасываемых в ее акваторию сточных водах содержание химических веществ уже должно быть доведено до величин, не превышающих ПДК рыбохозяйственные.

**Это очень важно. Аэропорт должен следить за не превышением ПДК, способствовать сохранению и преумножению рыбного хозяйства. Отдельная статья доходов -покрывающие расходы- должна стать рыбная ловля на внутренних водоемах аэропорта.**

**в) планируемые меры по предотвращению аварийных ситуаций и ликвидации их последствий в период создания искусственного земельного участка, а также в период строительства и эксплуатации и выводу из эксплуатации объектов капитального строительства, которые**

#### **В.1. Характеристика водоотведения и очистки сточных вод;**

Наименование очистных сооружений и методов очистки, их производительность и эффективность, технологическая схема очистки, средняя концентрация нормируемых веществ на входе и выходе из очистных сооружений. Будут разработаны после получения разрешения на создания искусственного участка

Ухудшения химического состава грунтовых вод под влиянием строительства и эксплуатации Аэропорта не ожидается по следующим основаниям:

На всех участках заправки техники, задействованной на строительстве, предусмотрено твердое покрытие. В процессе заправки применяются поддоны, способные локализовать небольшие по объему проливы;

На всех площадках временных городков будут созданы запасы сорбентов для локализации и ликвидации возможных проливов/утечек химических веществ, что должно исключить их попадание в грунтовые воды;

Ливневой сток со всех площадок временных городков строителей на рельеф не отводится. Он будет собираться в подземные резервуары и по мере необходимости спецтехникой откачиваться и вывозиться на городские очистные сооружения;

Места временного накопления отходов будут нормативно организованы (контейнеры на поддонах, обваловка);

Никаких временных выгребов на городках строителей не предусматривается – бытовые помещения или подключаются к созданным сетям канализации, или устанавливаются

биотуалеты/накопители воды от умывальников/душевых;

Все ливневые стоки с поверхности строящегося будущего аэропорта будут поступать на локальные очистные сооружения (всего по Центральному участку их будет 14) и далее отводиться в специальные сети ливневой канализации, или (при условии достижения требуемого качества

очистки) – непосредственно в водные объекты. Какой-либо сброс на рельеф загрязненных вод от Аэропорта при эксплуатации будет исключен.

## **В. 2. УПРАВЛЕНИЕ ОТХОДАМИ**

### **Вводные положения**

С точки зрения управления отходами рассматриваются два периода:

- период строительства Центрального участка Аэропорта
- период эксплуатации этого участка.

Эти два этапа имеют значительные различия, как в номенклатуре образуемых отходов, так и в их количествах. Количество образуемых отходов при сооружении проектируемого аэропорта определяется для всего периода строительных работ продолжительностью в 36 месяцев.

Для периода эксплуатации аэропорта объем образования отходов приводится к годовому циклу.

**г) мероприятия по охране окружающей среды, восстановлению природной среды, рациональному использованию и воспроизводству природных ресурсов, обеспечению экологической безопасности.**

### **Г.1. Воздействие на животный мир.**

- ♦ Во избежание увеличения возможного ущерба рыбным запасам компании-Партнера:
- ♦ Для охраны запасов весенних нерестующих рыб в период нерестовых миграций и нереста (с 15 апреля до 20 июня) - следует соблюдать запрет на проведение работ в акватории водного объекта, и должны быть приняты меры по снижению шума строительных инструментов, механизмов и автомобилей, работающих на берегах.
- ♦ Для снижения негативного воздействия на запасы невского лосося необходима приостановка работ в акватории на период, совпадающий с пиком его нерестовой миграции.
- ♦ Для создания временных островков рекомендуется использовать технологии атолла (шпунтовые ограждения, опережающая периметральная отсыпка гравием или укладка внешнего контура будущих островков мешками с песком), что резко сократит вынос взвешенных веществ в воду.
- ♦ Если эти технологии не могут быть реализованы - при отсыпке временных островков в местах возведения русловых опор следует использовать чистый крупнозернистый песок (с малым содержанием пылеватых частиц), добываясь наименьшего взмучивания.
- ♦ При выполнении работ на акватории и берегу необходимо проведение мероприятий, предотвращающих попадание в водный объект строительных материалов, мусора и горюче-смазочных материалов и других загрязняющих веществ.
- ♦ По окончании работ с прибрежной зоны следует удалить строительный мусор, временные сооружения и приспособления.
- ♦ Предусмотреть конструктивные и технологические решения, обеспечивающие выполнение гидротехнических работ в пределах акватории в максимально сжатые сроки.
- ♦ Производство работ по строительству должно сопровождаться мониторингом за качеством воды на прилегающей акватории.
- ♦ В качестве компенсационного мероприятия рекомендуется выпуск сиголетков европейского сига *Coregonus lavaretus* L (пресноводная жилая форма) в Ладожское озеро.

## Воздействие на животный мир

### Представители животного мира обитающие на данной территории

<b>•Рыбы</b>	Обитают в Невской Губе 69 видов рыб: 30 – морских; 10 – проходных; 29 – пресноводных; из них: <b>9 внесены в Красную книгу: морская минога, атлантический осетр, финта, кумжа, голавль язь, синец, сом, подкаменщик</b>	<b>Возможное воздействие</b>  Уничтожение нерестилищ и продукции зообентос; временные потери продукции фито- и зоопланктона предварительный ущерб рыбному хозяйству (т): Судак – 0,56; Лещ – 1,16; Окунь – 0,6; Плотва – 1,08; Ерш – 2,67; Колюшка – 1,13; Корюшка – 329,6; Гибель кормовых организмов – 7,81.
<b>•Птицы</b>	Обитают более 120 видов гнездящихся птиц и 110 мигрирующих, из них <b>41 внесены в Красную книгу: болотная сова, белоспинный дятел, варакушка, малая крачка, кедровка...</b>	Снижение кормовой базы; негативное шумовое воздействие; факторы беспокойства при эксплуатации объектов; Массовая гибель воробьиных и изменение путей миграции
<b>•Рептилии и амфибии</b>	Обитают 10 видов, из них <b>2 внесены в Красную книгу: чесночница и уж обыкновенный</b>	Портовые комплексы существенного влияния не окажут. Автомобильная дорога может привести к массовой гибели лягушек
<b>•Млекопитающие</b>	Обитают 51 вид из них, <b>8 внесены в Красную книгу: козуля, серый тюлень, кольчатая нерпа, белка-летяга</b>	Полное исчезновение садовой сони и белки-летяги. Автомобильная дорога может привести к массовой гибели лосей

ИНСТИТУТ ПРОБЛЕМ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА

Определение результатов предварительной оценки на окружающую среду при нормальном режиме эксплуатации и аварийных ситуациях, изложение намечаемых мер по предупреждению возможных неприемлемых для общества экологических ситуаций и связанных с ними экономических и других последствий реализации инвестиционного проекта.

### Выводы и предложения.

Этот пункт не входит в обязательный пункт обоснования, однако, но я взял на себя сделать вывод.

На проходящем форуме. Транспортная инфраструктура России 2013. Геннадий Жужлев, заместитель председателя правления Евразийского банка развития обещал выделить 70% инвестиций на развития этого проекта. Остальные средства можно получить от других заинтересованных инвесторов включая внешэконом банк.

Однако необходимо осуществление комплексной оценки правовой защищенности и степени вероятности достижения, заложенных в проекте целей и подготовка рекомендаций по его реализации, обеспечивающих ликвидацию рисков и получение максимальной прибыли, по возможности, стабильной во времени или приведение обоснований.

В результате проведенной экспертизы можно сделать вывод о том, что строительство аэропортового комплекса не окажет негативное влияние на историко-эстетическую ценность береговой панорамы побережья Финского залива.

По словам заместителя министра природных ресурсов РФ и нынешнего главы международного комитета по защите Балтики «Хелком» Игоря Майданова, в "Хелкоме" вопрос о намывных территориях поднимается впервые. Сам он считает, что без намывных территорий Петербургу будет некуда развиваться.

В целом для Санкт-Петербурга создание нового аэропорта будет иметь **позитивные** воздействия в связи с перераспределением транспортных потоков в городе и уменьшением количества пробок в центральной части города, значительное увеличения притока иностранных гостей.

Экологические риски (прямые и сильные угрозы окружающей среде и здоровью населения) от строительства и эксплуатации могут быть связаны с возникновением

аварийных ситуаций и разливов нефтепродуктов. Эти риски мало вероятны и оцениваются как **кратковременные локальные обратимые**.

Для социально-экономического положения и ожиданий населения Санкт-Петербурга в целом воздействие от ввода в эксплуатацию аэропорта на всем ее протяжении будет **позитивным**.

Таким образом, интегральная оценка влияния строительства Аэропорта «Маркизово» и его эксплуатации в целом выявляет преимущественно **обратимый и потенциально снижаемый локальный и местный уровень воздействия на экосистемы и здоровье населения и позитивный социально-экономический эффект для городской среды Санкт-Петербурга и региона**.

Для снижения, а в ряде случаев – полного устранения негативных последствий от строительства до эксплуатации в целом, компанией ERM Eurasia разработан и предложен к реализации «План мероприятий по охране окружающей среды и социальным аспектам».

Следовательно, нет оснований считать строительство нового аэропорта в Невской губе не целесообразным, и даже, если Петербургу не грозит вновь стать столицей, 2-ой аэропорт ему бесспорно нужен. И уж если не большой, то хотя бы для региональных авиалиний. **Дальше можно будет решить строить ли вторую и третью очередь.**

---

Данный проект вписывается в государственную программу по развитию авиатранспортного комплекса и может значительно увеличить как основной, так и транзитный поток туристов и деловых людей в/через Санкт-Петербург. Что принесет в бюджет города сотни миллионов долларов. А также позволит создать комфорт для участников чемпионата мира по футболу. По мере создания и реализации программы может стать шагом к созданию более крупной транспортной интермодальной системы в Северо-Западном регионе, который является основным транспортным регионом РФ.

На федеральном уровне функционирование нового аэропорта будет способствовать:

- ♦ расширению международного транспортного коридора «Север-Юг»; «Запад-Восток»
- ♦ повышению эффективности системы товародвижения и, тем самым, снижению транспортных издержек в себестоимости продукции;
- ♦ привлечению иностранных туристов и транзитных пассажиров. Если считать, что каждый турист оставляет в сутки 200 долларов, то город будет получать 760 миллионов долларов в день уже на первом этапе, только от данного проекта..
- ♦ созданию условий для увеличения мобильности населения.
- ♦ Помимо вышеперечисленных долгосрочных экономических эффектов к положительному воздействию от проекта можно отнести налоговые отчисления, которые будут осуществляться эксплуатантом аэропорта он будет уплачивать налоги в бюджеты различных уровней согласно ставкам и условиям, определенных нормами действующего законодательства Российской Федерации.

#### **Общие предложения:**

1. Правительству Необходимо принять решение о стратегии развития территории прибрежной зоны, включающее меры защиты особо охраняемых природных территории от нецелевого использования, а также определить правовой статус береговой черты..
2. В случае принятия решения о строительстве портовых комплексов рассмотреть возможность их совмещения с новым Аэропортом:



- ♦ Необходимо до реализации проектов строительства портовых комплексов проработать вопрос объема и качества совместных компенсационных мероприятий от инвесторов по защите особо охраняемых природных территорий.
- ♦ Возможно целесообразна проработка вопроса по альтернативным вариантам строительства портового комплекса ПТК «Бронка», строительство которого может создать наиболее негативное влияние на территорию.
- ♦ Рассмотреть возможность пересмотра строительства 2-ой очереди Невского фасада и совмещение его с новым аэропортом.
- ♦ Выбор планировочных решений необходимо проводить с учетом последствий и возможных вариантов развития аварийных ситуаций с учетом влияния всех соседствующих объектов.
- ♦ Необходимо не прорабатывать выбор мест изъятия грунта для намыва территории, а изыскивать его в другом месте при учете технологии и места размещения грунта, содержащего загрязненные донные отложения.

3. Рассмотреть возможность прокладки ЗСД через территорию нового аэропорта. Есть даже такое смелое предложение, как перенос уже засыпанной территории у гостинице Прибалтийской ближе к территории Аэропорта с целью улучшения экологии и восстановления исторического и довольно успешного ландшафта.

### ***Послесловие.***

Конечно, это только предложения. Мое дело предложить, Ваше - отказаться или принять.

Но, вернемся к цели обоснования. Надеюсь, я обосновал разрешение на создания земельного участка.

Безусловно. Правительство региона может поддерживать свою концепцию развития аэропорта «Пулково», но это не дает ему возможности запрещать строительство нового аэропорта. На не принадлежащей, ему территории.

**Все, что я прошу - дать разрешение на создание земельного участка.**

Генеральный директор

ООО «Международный морской аэропорт «Маркизово»»

Кузнецов Н.А

Приложения 20 писем на 24 листах



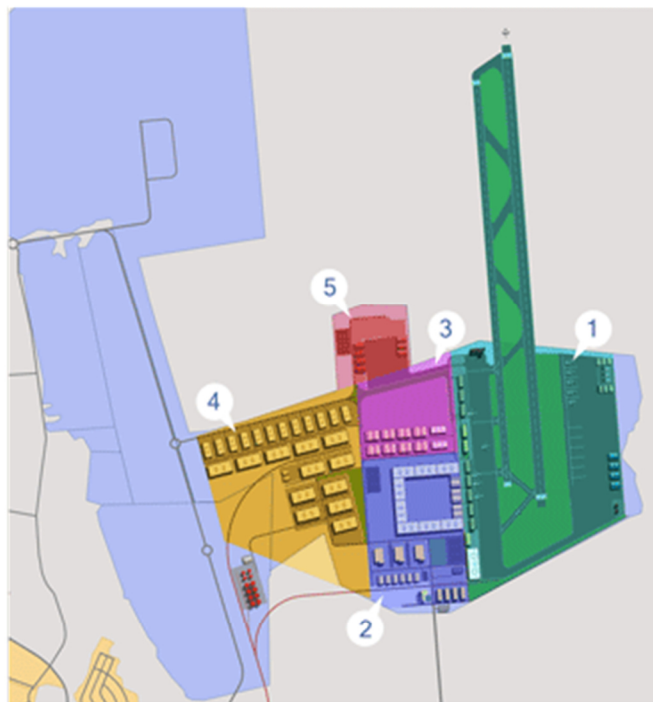
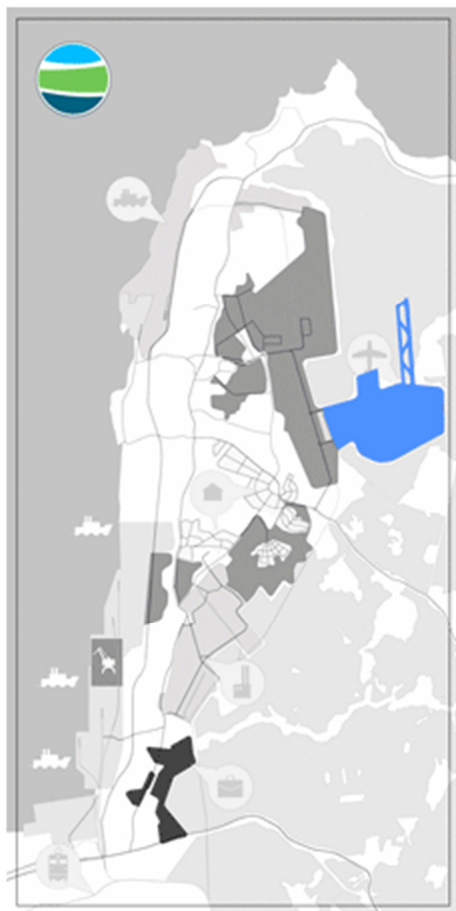




## ГРУЗОВОЙ АЭРОПОРТ "УСТЬ-ЛУГА"

В настоящее время в Северо-Западном регионе России отсутствует грузовой аэропорт, способный принимать крупнотоннажные грузовые самолеты и обслуживать грузовые потоки на внутренних и международных линиях.

Строительство такого грузового аэропорта в комплексе с развивающимся Морским торговым портом "Усть-Луга" позволит создать уникальный транспортный хаб на северо-западе России.

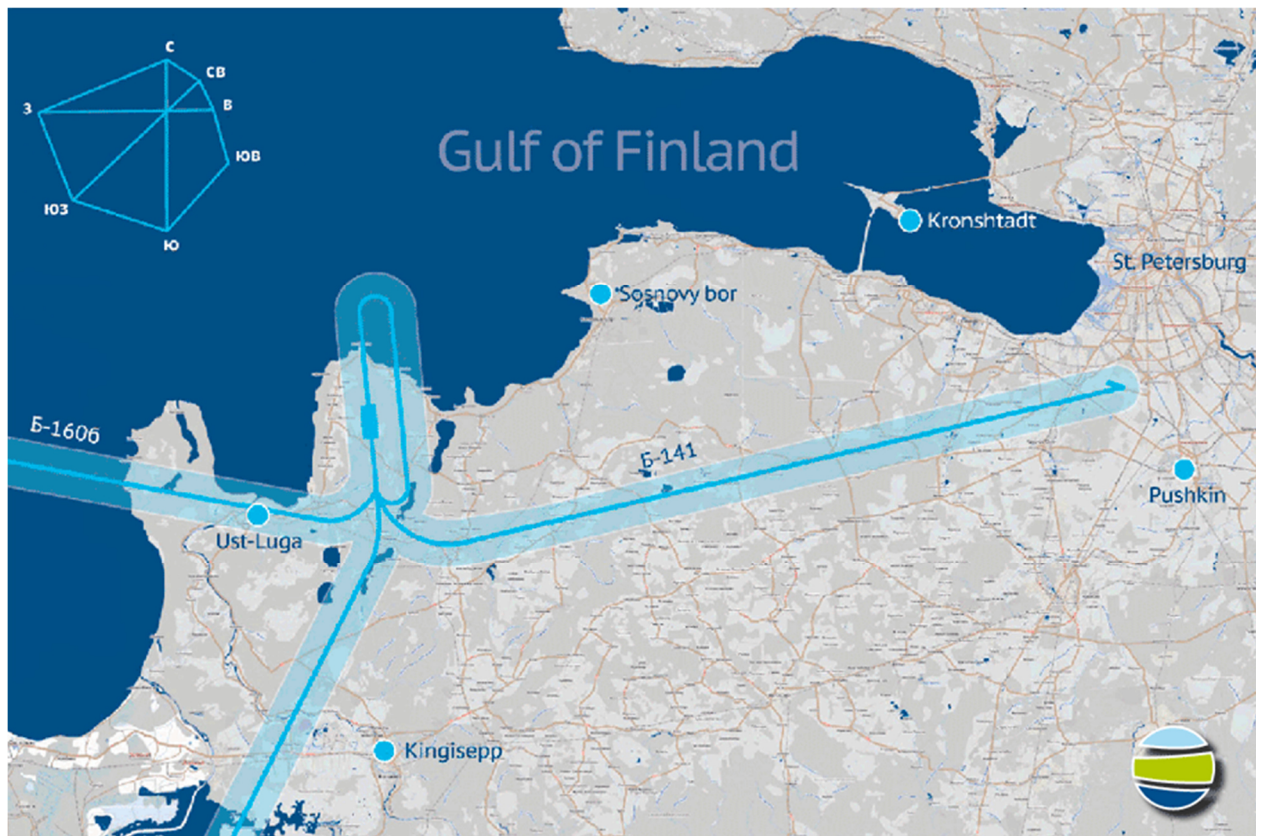


1. Зона аэропорта
2. Таможенный терминал
3. Грузовой терминал
4. Логистический комплекс
5. Гостинично-офисная зона

Удачное географическое расположение аэропорта позволит многим компаниям оптимизировать свои авиамаршруты и выстроить эффективную логистику транспортировки грузов через данный хаб.

Технические характеристики аэродрома приняты с учетом перспективного развития аэропорта и возможности приёма широкофюзеляжных самолётов типа Ан-124-100 (Руслан), В-747-400F, А-380-800F. Размеры ИВПП - 3760 м на 60 м, что соответствует классу 4F по стандартам ИКАО и аэродрому класса "А" по российским нормам.

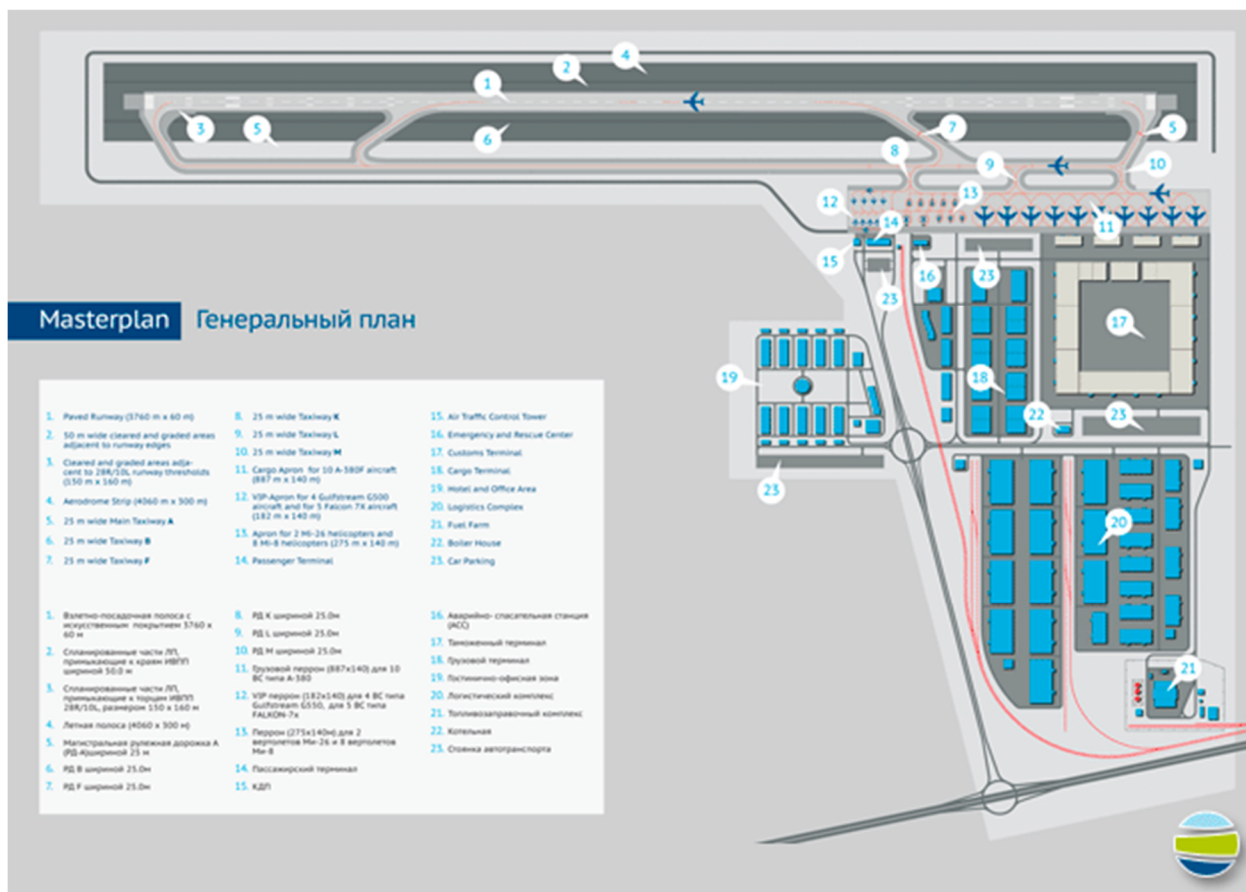
Аэродром расположен в 140 км от аэродрома "Пулково" и имеет удобные подходы с воздушных трасс и выходы на них. Такое расположение позволяет использовать аэродром "Усть-Луга" в качестве запасного не только для аэропорта "Пулково", но и для аэропортов Центрального и Северо-Западного регионов.



В целях обеспечения максимальной пропускной способности аэродрома предусмотрено строительство магистральной и соединительных рулёжных дорожек.

Помимо перрона для грузовых самолетов на аэродроме имеется пассажирский сектор для самолетов бизнес-авиации и вертолетных перевозок с аэровокзальным комплексом.

Наличие обширных прилегающих к аэропорту территорий (более 250 Га), позволят создать удобные логистические терминалы и свободную экономическую зону, где в режиме свободной таможенной зоны можно будет осуществлять как хранение транзитных грузов, так и размещать сборочные производства с последующим экспортом товаров без уплаты таможенных пошлин.



Зонирование территории грузового и таможенных комплексов выполнено с учетом развивающейся транспортной инфраструктуры на прилегающих к аэропорту территориях, в связи с чем имеется возможность строительства автомагистрали и железнодорожной ветки для пассажирского и грузового сообщения и доставки авиатоплива.

В перспективе при увеличении объема перевозок и интенсивности полётов возможно размещение на данной площадке второй лётной полосы параллельно первой с комплексом соединительных рулежных дорожек и увеличением зоны мест стоянок и грузового перрона.

Имеющаяся территория (более 500 Га) позволяет в дальнейшем развивать служебно-техническую инфраструктуру аэропорта и грузового комплекса.

## ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

- Общая площадь с ВПП - 300 Га
- Размеры ВПП - 3760 м x 60 м
- Общая площадь с зоной шумового воздействия - 500 Га

*Состав материалов декларации о намерениях реализации  
инвестиционного проекта.*

**«Реконструкция аэродрома «Сиверский» и сертификация его  
для выполнения региональных гражданских авиаперевозок»**

*(Наименование проекта)*

**Аэродром Сиверский,**

*(место размещения)*

**Сиверское муниципальное образование,**

*представленных*

**Сиверским филиалом**

**ОБЩЕСТВА С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ**

**«МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ АЭРОПОРТ «МАРКИЗОВО»**

*(полное наименование инвестора)*

**Дата составления декларации. 04.04 2018г год.**

**ПГТ «СИВЕРСКАЯ»**

*Предупреждение о конфиденциальности следующего содержания:*

*«Настоящие материалы декларации представляются для рассмотрение межведомственной комиссии по размещению производительных сил на территории Ленинградской области на конфиденциальной основе для принятия решения о намерениях по Реконструкции аэродрома «Сиверский» и сертификация его для выполнения гражданских авиаперевозок, заключении договора об условиях деятельности и не может быть использована для каких-либо иных целей. Принимая на рассмотрение данные материалы декларации, получатель берет на себя ответственность за обеспечение конфиденциальности сведений, приведенных в декларации.»*

Материалы декларации о намерениях инвестиционного проекта и ее обязательные разделы ≤

<b>1. Резюме инвестиционного проекта.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1 Краткое история развития проекта.....</b>	<b>4</b>
<b>1.2 Краткое описание инвестиционного проекта.....</b>	<b>6</b>
<b>1.3. Место размещения и объектов инфраструктуры.....</b>	<b>6</b>

<b>1.4.Объем инвестиций.....</b>	<b>6</b>
<b>Структура бизнес-модели ООО ММА «Маркизово».....</b>	<b>7</b>
- ключевые виды деятельности; Аэропортовская и Туроператорская.....	7
- ключевые ресурсы бизнеса;.....	7
Материальные и Интеллектуальные.....	7
- ценностные предложения;.....	8
- взаимодействие с клиентами (каналы и формы коммуникации); Поставки ресурсов и совместное ведение дел.....	8
каналы сбыта;.....	8
Потребительские сегменты.....	8
. Структура издержек.....	8
<b>2. Оценка емкости рынка продукции (оказания услуг).....</b>	<b>9</b>
Анализ конкуренции.....	9
<b>2.1.Описание продукции (услуг) и ее потребительские свойства.....</b>	<b>9</b>
<b>2.2.Динамика и структура рынка. Динамика объемов потребления.....</b>	<b>9</b>
<b>2.3.Наиболее привлекательные рынки сбыта.....</b>	<b>10</b>
Основные рынки сбыта в Ленинградской области и других регионах.....	10
<b>2.4.Предприятия-конкуренты в Ленинградской области и других регионах.....</b>	<b>11</b>
<b>2.5. Производственные связи и других регионов.....</b>	<b>11</b>
<b>3. Обоснование применяемых технологий.....</b>	<b>12</b>
<b>3.1.Обзор существующих технологий.....</b>	<b>12</b>
Технология безопасности.....	12
<b>3.2.Обоснование технических решений.....</b>	<b>12</b>
<b>3.3.Технические характеристики объектов капитального строительства и(или) объектов инфраструктуры.....</b>	<b>12</b>
<b>3.4.Технологические характеристики объектов капитального строительства и(или) объектов инфраструктуры.....</b>	<b>13</b>
<b>3.5. Технология продаж.....</b>	<b>13</b>
<b>4. Потребность в земельных ресурсах.....</b>	<b>13</b>
<b>4.1.Место размещения ) объектов инфраструктуры.....</b>	<b>14</b>
Информация об обеспеченности земельного(ых) участка(ов).....	14
Доступ к энергоисточникам.....	14
<b>5. Потребность в водных ресурсах.....</b>	<b>14</b>
<b>6. Водоотведение не требуется.....</b>	<b>15</b>
<b>7. Потребность в топливно-энергетических ресурсах.....</b>	<b>15</b>
<b>8. Потребность в транспортном обеспечении.....</b>	<b>15</b>
<b>8.1.Объем перевозок, тыс. тонн в год.....</b>	<b>15</b>
<b>8.2.Количество (увеличение количества) прибывающих и отправляемых пассажиров .....</b>	<b>15</b>
<b>8.3.Потребность в развитии дорожной сети.....</b>	<b>16</b>
<b>8.4.Требования к транспортным условиям места размещения объектов строительства и объектов инфраструктуры.....</b>	<b>16</b>
<b>9. Потребность в сырье и материалах.....</b>	<b>16</b>
<b>10. Оценка воздействия на окружающую среду.....</b>	<b>16</b>

<b>10.1 Характеристика инвестиционного проекта как источника отрицательного воздействия.....</b>	<b>16</b>
<b>10.2 Зона шума от аэропорта.....</b>	<b>17</b>
<b>10.3.Характеристика всех видов выбросов и отходов.....</b>	<b>17</b>
. <b>УПРАВЛЕНИЕ ОТХОДАМИ.....</b>	<b>17</b>
Необходимость и возможность организации санитарно-защитной зоны,.....	17
<b>10.4.Мероприятия по снижению воздействия на окружающую среду.....</b>	<b>17</b>
<b>10.3 Вывод.....</b>	<b>18</b>
<b>11 Обеспечение безопасности ведения технологического процесса.....</b>	<b>18</b>
<b>11.2 Инженерно-технические мероприятия гражданской обороны и мероприятия по предупреждению чрезвычайных ситуаций.....</b>	<b>19</b>
<b>12. Потребность в трудовых ресурсах.....</b>	<b>19</b>
<b>13. Сроки реализации инвестиционного проекта:.....</b>	<b>19</b>
<b>14. Финансовое обеспечение реализации инвестиционного проекта:.....</b>	<b>20</b>
<b>14.1.Капитальные вложения.....</b>	<b>20</b>
<b>14.2. Описание источников финансирования инвестиционного проекта,.....</b>	<b>21</b>
<b>2 раздел (в приложениях).....</b>	<b>24</b>
<b>1) Параметры размещения.....</b>	<b>24</b>
<b>2) Графический материал (и текстовая часть к нему):.....</b>	<b>24</b>
<b>3) Заключение инженерно-технических служб.....</b>	<b>25</b>
<b>4) Проведено предварительное согласование с органом местного самоуправления.....</b>	<b>25</b>
<b>5) Выписка из единого государственного реестра.....</b>	<b>26</b>
<b>6) Прав на недвижимое имущество пока нет.....</b>	<b>26</b>

## 1. раздел

### 1. Резюме инвестиционного проекта.

**«Реконструкция аэродрома «Сиверский» и сертификация его для выполнения гражданских авиаперевозок»**

*Создается с целью увеличения количества создаваемых рабочих мест, объемов налоговых поступлений в бюджет Ленинградской области, подвижности населения региона, его благосостояния и занятости, значительное увеличения туристического потока в Ленинградскую область за счет транзита пассажиров .*

#### 1.1Краткое история развития проекта.

История развития нового аэропорта началась 38 лет назад, когда в 1980 году ГОС НИИ ГА, ГПИ НИИ ГА “Ленаэропроект” и Ленинградским Управлением гражданской авиации была разработана комплексная программа развития Ленинградского аэроузла до 1990

года, получившая одобрение местных и центральных органов власти. Важнейшей ее частью являлось развитие аэропортовой сети на длительную перспективу.

. Строительство нового аэропорта первого класса в Тосненском районе было в этой концепции, которая, , предусматривала постепенная ликвидацию аэропорта «Пулково». И вывод аэропорта за пределы города. Была проделана большая работа, и выделен земельный участок. Однако, в конце 90-х годов не удалось начать практические шаги по сооружению нового аэропорта в связи с началом перестройки всей системы управления страной. авиакомпания «ЭРЛЕН» пыталось спасти ситуацию. Проект был нами согласован во всех Министерствах и ведомствах, включая местные власти. Со стороны инвестора и подрядчика выступила известная фирма из США «LOCKHEED Air Terminal, inc» с которой у «ЭРЛЕН» в 1990г. был подписан протокол о намерениях. Интерес был у очень многих солидных компаний к примеру «Thomson international» Но это вызвало сильное противостояние авиационных властей, державшихся за свою монополию.

Дальнейшее резкое падение интенсивности полетов в последующие годы сняло остроту проблем с ними связанных (массовые жалобы населения на шумы от самолетов, не соблюдение норм и отраслевых стандартов обеспечения безопасности полетов). Однако с ростом перевозок эти проблемы уже возникли вновь, и я не уверен, что они исчезли с введением нового терминала. **«Пулково 1» К тому же «Пулково2» был закрыт.**

Была идея проекта развития описанного ниже **Аэродрома . «Вещево» так 10 июля 1995 г. Распоряжением N 941-р** Председатель Правительства Российской Федерации В.ЧЕРНОМЫРДИН подписал закон от N 941-р который, гласил: Принять предложение Госкомимущества России и Правительства Ленинградской области, согласованное с Минобороны России, о передаче находящегося в федеральной собственности имущества военного городка (зданий и сооружений аэродромно-технической зоны и жилищного фонда) войсковой части в поселке «Вещево» Выборгского района Ленинградской области в государственную собственность Ленинградской области. На основании этого распоряжения, согласованного с природоохранными и контролирующими органами Ленинградской области Губернатор Ленобласти В. Густав постановил. О предоставлении земельных участков в Выборгском районе государственному авиационному транспортному предприятию "Аэропорт Выборг" Большая надежда возлагалась на будущий международный грузовой аэропорт "Выборг". что могло бы существенно изменить положение по грузовым перевозкам Северо-запада Петербурга да и всей России, с вводом аэропорта "Выборг". Но, увы кому то это стало не выгодно монополия не дремлет. После того, как был совершен первый технический рейс в аэропорт «Выборг» и комиссия отметила несколько замечаний, которые вполне можно было бы устранить и начать работу. Но, вот тут, заинтересованного в развитии аэропорта губернатора Густова переводят в Москву. Воздействуют на кредиторов, под влиянием которых имущество аэропорта распродается за бесценок до последней аэродромной плиты. Кому это было надо, и на каком уровне все это делается не ясно, возможно это совпадения или может чей то злой умысел, но факт остается фактом От аэродрома осталось лишь подушка от ВПП которая хоть и стоит больших денег, но без покрытия вскоре будет размыта дождями. и останутся лишь долги и долгие воспоминание о потерянных деньгах и перспективах. Как у нас об аэропорте в Тосно. Будет очень жаль, если тоже произойдет с «Сиверским» вот почему я бы не хотел, чтоб его передали в собственность Ленобласти. Лучше передать в Концессию. Минобороны не против. (письма в приложении).

В настоящее время Санкт-Петербург и Ленинградская область располагают одним современным аэропортом.

Между тем, Аэропорт «Пулково» зажат между Пулковскими высотами и городом, дальнейшее его развитие невозможно, а земля вокруг аэропорта передана в частные руки.



Древняя поговорка гласит, что если ребенок вырос из рубашки, то нужно шить новую, а не наставлять рукава. Так же с аэропортом. Согласитесь, за деньги вложенные в «Пулково» можно было построить новый аэропорт, вот только где. Ранее выделенный участок уже застроен. Да и нет смысла выносить аэропорт за пределы города. Чем ближе к центру города, тем больше спрос. К тому же авиакомпании отказали в базировании в аэропорту «Пулково» из-за отсутствием свободной территории и мест стоянок. Если нет мест в старом аэропорту. Надо строить новый.

Нашли место в районе .Невской губы «Маркизовой лужи» как ее иногда называют.

С целью постройки нового Аэропорта Было зарегистрировано общество с ограниченной ответственностью «МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ АЭРОПОРТ «МАРКИЗОВО» ISA «Markizovo» , большая работа была сделана, Резюмируя можно сказать Подбор участка, обеспечивающего минимум затрат, по его освоению и эксплуатации аэропорта, (минимальная протяженность подлежащих строительству транспортных и инженерных коммуникаций, Равная удаленность от всех районов Петербурга Совмещение морского порта с авиационным и строительства других, инженерных сооружений, малая удаленность площадки от мест проживания потенциальных работников и клиентов, незначительная удаленность и мощность базы строительной индустрии. Отсутствие населения, болот и других факторов. - очень сложная задача. Поэтому с уверенностью можно сказать, что наше решение, по выбору участка в центре Невской губы. Не далеко Морского фасада, с имеющим там пассажирским таможенным терминалом и совмещение с морским пассажирским портом. Футбольной ареной со открывшимся метро. Оптимальное и экономически обосновано.

Сейчас большинство согласований уже пройдено, но предстоит еще много сделать для экспертизы строительства аэропорта. Инвесторы найдены, Подготовлены и переданы Все документы для согласование С Федеральными властями Владельцами территории.

Но Петербург, поддерживающий монополию. Был против. И Все зависло В КИО. Теперь они признали что были не правы , я уверен это перспективный аэропорт будущего.

И вот теперь, сначала, я хотел бы согласиться с Министерством транспорта и предлагать реконструкцию уже имеющихся аэропортов Региона. Есть еще потенциал реконструкции аэродрома «Сиверский». и «Lappeenranta» Для низко бюджетный перевозок.

Не надеясь на возможность использования аэропорта «Сиверский» авиакомпания откликнулась на приглашение участвовать в третьем туре конкурсе проектов Программы ПС «Россия — Юго-Восточная Финляндия» на 2014–2020 гг и подала документы на получения гранта с целью развития российских самолетов SSJ-100 в аэропорту «Лаппеенранта».

Программа ПС «Россия — Юго-Восточная Финляндия» на 2014–2020 гг. является одной из трех программ приграничного сотрудничества, совместно осуществляемых Финляндией и Россией.

В скором времени начнется 4ый тур программы я готовлю документы на развивия аэропорта «Маркизово и «Сиверский» на предварительном по развитию данного проекта я разговаривал с руководителями комитета по туризму и внешних связей которые выразили интерес к данному проекту **я предлагаю рассмотреть участие в проекте Леноблсти.**

Потенциальный рынок авиаперевозок очень велик . Анализ пассажиропотока в Москве 75млн пассажиров В год а в Регионе 15 млн такой малый поток = есть проблемы региона.. Увеличив пассажиропоток в 4 раза за счет транзита . мы увеличим Пассажиропоток поток туристов который вырастет до 54 млн. туристов . в год.

Но, прежде что строить новый аэропорт (а думать о нем надо уже сейчас) я хочу предложить, проверить объем рынка в Аэропорту Сиверский путем его реконструкции, сертификации и начала эксплуатации.

### **1.2 Краткое описание инвестиционного проекта.**

Место реализации инвестиционного проекта Аэродром Сиверский. Есть письмо от Минтранспорта. Которое не возражает, о развитии второго аэропорта. В этом заинтересовано и правительство Петербурга есть его письмо. Есть также много писем с согласием от антимонопольной службы. Своим письмом Минобороны согласно передать данный аэродром обществу в концессию. Но требует согласовать с Правительством Ленобласти. В конечном итоге не важно кто будет собственником аэродрома. Главное чтоб он работал и давал существенный доход области Как прямой от налоговых поступлений так и косвенный от увеличения Туристического потока.

Ленобласть уже имела печальный опыт передачи аэродрома «Вещево» В собственность итог описан выше. Главная ошибка как мне кажется. это капитальная модернизация аэродрома. Если бы «Вещево» сертифицировали как аэропорт исходя из того, что есть, под минимально возможные перевозки он и сейчас мог бы работать.

Именно поэтому. Предлагается реконструировать аэропорт Сиверский под недорогие бюджетные авиаперевозки исходя из минимальных доработок позволяющих сертифицировать его без долгого строительства капитальных сооружений.

### **1.3. Место размещения и объектов инфраструктуры.**

Пассажиру всегда хочется находиться как можно меньше времени находится в аэропорту, поэтому компания не предлагает развивать систему объектов капитального строительства а использовать терминалы, готовые терминалы вне аэродрома к примеру Балтийского вокзала. И подвозить пассажиров прямо к трапу самолета используя быстро возводимые накопители.

### **1.4. Объем инвестиций.**

Для пуска первой очереди аэропорта требуется Примерно 760 млн рублей.

Источники финансирования инвестиционного проекта. Частные инвестиции и гранты фондов. А также вклады заинтересованных партнеров принимающих участия в этом перспективном бизнесе.

Виды продукции (услуг), производственные мощности в соответствии с инвестиционным проектом.

Недорогие, но качественные авиационные перевозки

Количество создаваемых рабочих мест в ходе реализации инвестиционного проекта. Более 200.

Сроки реализации инвестиционного проекта. Первой очереди От 6 месяцев до года

Срок окупаемости инвестиционного проекта. Около 2х лет.

Полное и сокращенное наименование инвестора с указанием организационно-правовой формы, юридического, фактического и почтового адреса инвестора.

Полное наименование инвестора Сиверский филиал ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ АЭРОПОРТ «МАРКИЗОВО»

Сокращенное ООО ММА «Маркизово»

### **Структура бизнес-модели ООО ММА «Маркизово»**

Мы не можем владеть всеми ресурсами и контролировать все стадии производства и работу в аэропорту. Поэтому необходимо вступить в партнерство, снизив издержки, и привлечь ресурсы со стороны — Вот наш эффективный способ воплощения успешной модели.

Компания берет на себя Управление контроль и координацию бизнеса. И создание Пула инвесторов. Бизнес-модель представляет проект в формате взаимодействующих блоков:

- *ключевые партнеры проекта*; топливозаправочные комплексы, Железнодорожный комплекс. Авиационно-технический комплекс . Терминальный комплекс, Аэродромный и Аэронавигационный комплексы

- *ключевые виды деятельности*; Аэропортовская и Туроператорская

- *ключевые ресурсы бизнеса*;

#### ***Материальные и Интеллектуальные***

**Этот тип ресурсов сложнее всего создать, он создавался на протяжении 25 лет но именно он и приносит он больше прибыли**

Человеческие ресурсы важны для проектов, где успех предприятия зависит от правильно подобранной команды,

**Финансовые.** Финансовые ресурсы — вид ресурсов, в которых нуждаются компании вне зависимости от сферы. Большинство бизнес-моделей требуют либо наличия изначального капитала, либо финансовых гарантий в виде кредитных линий или фондового резерва,

- *ценностные предложения*;

Снижение риска безопасности и опоздания на рейс.

Практически для каждой конкурентной среды характерна неопределенность. Здесь партнерские отношения помогут выдвинуться на лидерские позиции и снизить уровень риска.

- *Ценность создается за счет решения какой-то конкретной потребительской проблемы.* В данной проблеме решает право выбора не только авиакомпаний но и аэропорта

- *Какую ценность мы приносим потребителям?* Снижение цены и удобства доставки в аэропорт
- *Какую из проблем потребителей мы помогаем решать?* Уменьшаем время нахождения в пассажира в аэропорту, помогаем транзитным пассажирам не использовать московские аэропорты. Что уменьшит время полета и его стоимость.
- *Какие потребности потребителей мы удовлетворяем?* Потребности в бюджетных перевозках прохождение регистрации в городе и удобная доставка.
- *Какой набор услуг и продуктов мы предлагаем каждому сегменту потребителей.?* Комплексный подход к пассажиру которого нет в аэропорту «Пулково».

- **взаимодействие с клиентами** (каналы и формы коммуникации); Поставки ресурсов и совместное ведение дел

Получить доступ к потребителю не так просто. И здесь на помощь может прийти выгодное партнерство,

*каналы сбыта;*

На сегодняшний день конкуренция на рынке авиаперевозок настолько велика, что заставляет работников авиапредприятия изобретать все новые способы привлечения потребителей

*Потребительские сегменты*

- целевые сегменты потребительской аудитории. Технология продаж. Должна учитывать сегменты потребительской аудитории позволяющая турагентам бронировать туры на базе регулярной перевозки в режиме реального времени. (См. пункт *Технология продаж*) также необходимо продумать;

- совместное создание продукта; - персональное обслуживание; - развитие сообщества туристов .-долгосрочные договора лояльности потребителей; - сети техобслуживания;- сетевые Интернет магазины- и участие промышленных предприятий

. **Структура издержек.**

Основными являются Оплата труда и. Отчисление на социальные нужды . Аренда оплата услуг смежным организациям.

## **2. Оценка емкости рынка продукции (оказания услуг).**

Анализ конкуренции.

О какой конкуренции реч. сплошная монополия . Вы вспомните, что можно было купить билет в Сочи за 250 рублей и авиакомпания «Авианова» за счет значительного увеличения потока пассажиров довела аэропорт «Пулково» до предела своей возможности. Естественно этой авиакомпании указали на дверь, Устав, от произвола и непонимание властей они просто прекратили полеты, хотя это было и не лучшее их решение, поэтому я хочу возродить накопленный опыт и предложить более перспективный проект. Если вы хотите летать дешево, то согласитесь что надо. Развивать конкуренцию. Цель аэропорта «Сиверский» Создать конкуренцию.

**Вот и выходит,** что пассажиру кроме права выбора авиакомпании, необходимо иметь еще и право выбора аэропорта. Если это невозможно, надо построить абсолютно новый аэропорт в Петербурге.

Так-как , на первый план компании опять выступает проблема не только выбора места базирования самолета, но и строительства нового аэропорта. Поэтому для начала мной была разработана концепция развития, подобран свободный участок, были найдены инвесторы и зарегистрировано ООО «Международный морской аэропорт «Маркизово» как юридическое лицо. Однако все уперлось в согласование. И я надеюсь что время потеряно не зря и все наработки мы с успехом сможем применить применим в Сиверской. Тем более что В соответствии с Указом Президента РФ от 21 декабря 2017 г. № 618“Об основных направлениях государственной политики по развитию конкуренции”

В целях укрепления национальной экономики, Увеличения тур потока дальнейшего развития конкуренции и недопущения монополистической деятельности. Дело сдвинулось с мертвой точки

### **2.1.Описание продукции (услуг) и ее потребительские свойства.**

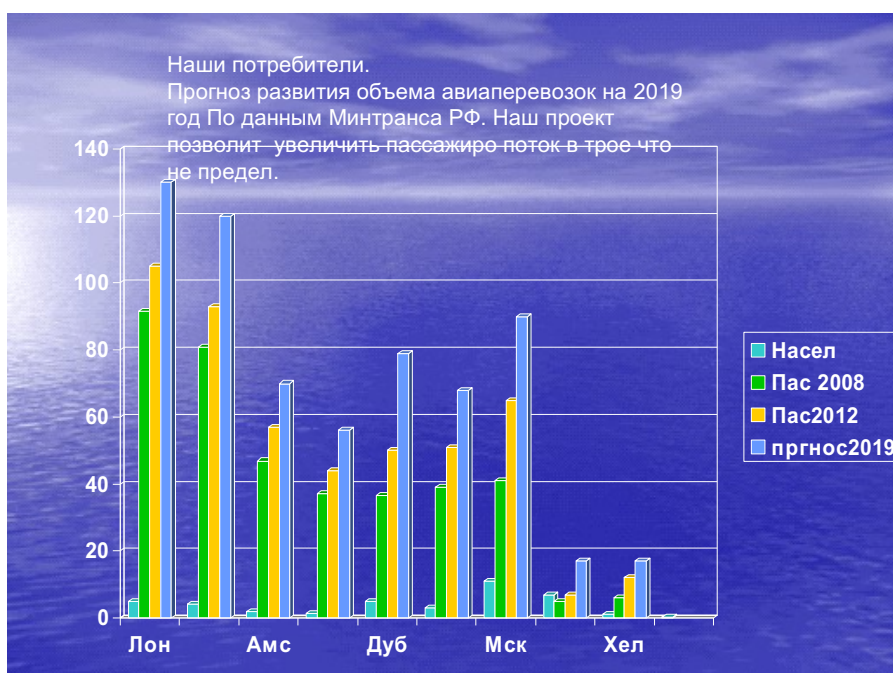
Аэропорт Сиверский Будет подготовлен как Аэропорт для Лоу кост Перевозок что в значительной степени позволит увеличить приток мало имущих туристов не требующих особых привилегий. И транзитных пассажиров . Которых в случае задержки рейсов Можно будет бесплатно возить по туристским местам За счет страховых компаний.

### **2.2.Динамика и структура рынка. Динамика объемов потребления.**

Как видно ниже на графике Между Москвой и Хельсинки Петербург единственный город, в котором пассажиропоток не так давно был меньше, чем количество населения в регионе.

По международным стандартам статистики объем перевозок в аэропортах, как правило в 6 раз превышает количество населения в городе. В нашем городе 5 млн, в регионе 9 млн. человек. Судя по этой статистике, город Санкт-Петербург должен уже сейчас перевозить 54 млн. пассажиров в год. Это примерно столько, сколько перевозит только один аэропорт «Шарль де Голль» (Париж) (56,8 млн).

Но в Париже есть еще и аэропорт «Орли», а также «Ле-Бурже», и другие аэропорты.



### 2.3. Наиболее привлекательные рынки сбыта.

Развитие транспортной системы во многом предопределяет экономическое развитие страны. Россия, располагая огромным потенциалом, не использует свои транзитные возможности в полном объеме. Особенно это относится к Ленинградской области.

#### Основные рынки сбыта в Ленинградской области и других регионах.

Принимая во внимание, что С. – Петербург – культурная столица, более удобней, чем Москва, и это не хуже чем в Хельсинки, поэтому возможное увеличение в объеме пассажирского движения до 60 миллионов в год, что не предел, но нужен второй аэропорт.

Город и область подписал соглашение, не развивать новые аэропорты и действует в интересах отдельных монопольных структур. ФАС РФ и Минтранс, как не странно, требуют выполнения этого соглашения. И поскольку как написано в официальных документах. Это соглашение не распространяется на нашу компанию, то от Подписантов, наша компания свободна в своих действиях. К тому же 21 декабря 2017 года Президент Российской Федерации В.В. Путин подписал Указ, который утверждает основные направления государственной политики по развитию конкуренции в нашей стране.

Надо заметить, что единственная базовая авиакомпания «РОССИЯ» управляется из Москвы и ей плевать на интересы Петербурга и Ленобласти в развитие Хаба, им надо развивать Московский Хаб. Региональные перевозки, полностью развалены. Между тем - Минфин предлагает обнулить НДС на внутренние авиаперевозки, совершаемые между региональными аэропортами, и поднять ставку налога до 18% для рейсов через Москву. Об этом говорится в письме от 28 марта помощника президента России Игоря Левитина министру транспорта Максиму Соколову. «Ведомости» ознакомились с содержанием документа, его подлинность подтвердили близкий к Минтрансу человек и топ-менеджер крупного аэропорта. Минфин рассматривает возможность скорректировать НДС до конца 2022 г., пишет Левитин. Сейчас для всех внутренних рейсов налог составляет 10%. В 2017 г. внутри России, по данным Росавиации, было перевезено 62,7 млн. человек, из них почти три четверти - через Москву. А этот поток частично можно переориентировать через Петербург и Сиверскую.



Благодаря обнулению НДС на немосковских маршрутах авиакомпании выиграют около 12 млрд. руб., но из-за роста налога на московских линиях потеряют порядка 29 млрд. руб. в год, говорит близкий к Минтрансу человек. Впрочем, внутренний рынок авиаперевозок продолжает расти: в январе - феврале - на 11% до 8,8 млн. человек. Что даст Нам возможность. С успехом развивать. Наш проект региональных перевозок. Аэропорта «Сиверский»

Таким образом. Развивая транзитный коридор Восток-Север-Юг. Через аэродром «Сиверский» Что по ортодромии даже ближе чем через Москву мы сможем увеличить значительно увеличить пассажиропоток.

По сведениям Комитета по туризму миллионы туристов хотели бы посетить Санкт-Петербург и Ленобласть, но не могут это сделать из за проблем с транспортом.

Значительное увеличения Туристического потока . Имеет огромное значения для развития приграничного сотрудничества. Причины не возможности увеличение Туристического потока -Монополия Аэропорта «ПУЛКОВО». Указ Президента РФ о развитии Конкуренции Демонополизация рынка и развитие аэропортовой сети. имеет ключевые ценности для развития экономики так как монополия сдерживает развития авиаперевозок.

#### **2.4.Предприятия-конкуренты в Ленинградской области и других регионах.**

- \* Стоит ли говорить о конкуренции, ее фактически нет. Рынка хватит для всех Вместе с тем, рост авиаперевозок ежегодно значительно стабильно возрастает. Основная цель проекта, демополизация рынка авиатранспорта. Продвижение развития конкурентно способного аэропорта Создание на его базе хаба и развития его инфраструктуры, внедрение на рынок новейших самолетов Российского и иного производства.
- \* Целью которого является; Создания высоко качественный туристического транспортного моста между. Россией Европой и Китаем
- \* Подъем экономического социального статуса региона.
- \* Развитие туризма и бизнеса Внедрение на рынок новейших российских самолетов SSJ-100 и MC-21.

Санкт-Петербург и Ленобласть остается важнейшим транспортным узлом РФ на Европейском направлении. И то. Что сейчас происходит на рынке это временное явление. Завтра появиться отложенный спрос. А нового аэропорта не будет, но если он появится, рынок может поменять свое направление.

#### **2.5. Производственные связи и других регионов.**

Конкурентом сейчас является Москва и Хельсинки и значительная часть населения региона пользуются этими аэропортами загружая «Аллегро» и «Сапсаны» , но рынок может изменить свое направления и тогда не хватит и 3х аэродромов.

Конкуренцию еще надо создать. однако основные конкуренты не «Пулково» Конкурировать надо с Франкфуртом Лондоном или Парижем аэропорту «Пулково» эта задача по плечу а Мы будем его дополнять и помогать.

### 3. Обоснование применяемых технологий.

**Технические и технологические характеристики объектов строительства и объектов инфраструктуры.** Наша Компания объединяет интересы партнеров которые являются экспертами каждый в своей сфере и это позволяет надеяться на успех.

#### 3.1. Обзор существующих технологий.

**Навигация** применяемая технология, ее особенности и преимущества. Вместо огромной системы навигации применяется спутниковая навигация.

**Honeywell** → Honeywell.com

### Система SmartPath GBAS Оценка преимуществ

- **Увеличение эффективности аэропорта:**
  - Исчезает необходимость в критических зонах ILS
  - Создает возможность гибкого подхода; синергетический эффект от сочетания с радионавигационными системами
  - Позволяет использовать точные методы захода на посадку в случаях, когда география местности не позволяет использовать ILS
- **Снижение стоимости жизненного цикла:**
  - Одна наземная станция обеспечивает 26 способов точного захода на посадку
  - Одна система SmartPath GBAS обслуживает все ВПП, сокращаются первоначальные расходы на приобретение
  - Снижение расходов на техобслуживание
  - Снижение расходов на воздушную инспекцию
  - Повышение категории аэропорта до II/III
- **Повышение уровня безопасности:**
  - Точность горизонтального и вертикального наведения
  - Стабильность сигнала (устойчивость к отклонениям сигнала, характерным для ILS)
- **Снижение уровня шума/ сокращение протяженности маршрутов:**
  - Заключительный сегмент системы GBAS захода на посадку оптимизирует заходы на посадку по изогнутым траекториям захода на посадку

#### Технология безопасности

является главным приоритетом аэропорта Особенности этой технологии в том чтоб пассажир не знал о ее существовании. Система распознавания лиц ведет клиента от входа в терминал да трапа самолета и имеет всю информацию о нем и его багаже.

#### 3.2. Обоснование технических решений

**будет предложена после анализа состояния аэродрома.**

Компания 10 Лет занимается данным вопросом. Посещая семинары Выставки Авиасалоны презентации и конференции за это время накоплен капитальный опыт. и колоссальные связи которые могут с успехом применяться в проекте. Есть ряд компания которые готовы привести в пригодное состояния ВПП и РД И они показывали свои перспективы технические решения но у меня нет информации по текущему состоянию ВПП. Специалисты команды разрабатывает и воплощает в жизнь высокотехнологичные системные решения в области строительной химии для проектов промышленного и гражданского назначения различной сложности. обеспечивая полный комплекс технической поддержки на всех этапах реализации проектов.

#### 3.3. Технические характеристики объектов капитального строительства и(или) объектов инфраструктуры.

Предполагается использовать не капитальные а быстровозводимые сооружения способные принимать железно дорожные составы для доставки пассажиров через быстровозводимую галерею прямо к трапу самолетов. Как показано Во 2-ом разделе На рис.

### 3.4. Технологические характеристики объектов капитального строительства и(или) объектов инфраструктуры.



### 3.5. Технология продаж.

Главной целью при разработке сервиса было предоставление нашим партнерам удобного технологичного инструмента для повышения конверсии продаж и увеличения маржинальности продаваемых турпродуктов. При этом часто необходимо не только следовать за рынком, но и фактически в какой-то степени задавать ему направление развития. Хорошим примером здесь может являться презентованная рынку два года назад наша революционная технология «БЕЗ ДОПЛАТ», позволяющая турагентам бронировать туры на базе регулярной перевозки в режиме реального времени.

## 4. Потребность в земельных ресурсах.

Место размещения объектов капитального строительства и(или) объектов инфраструктуры.

Предполагается взять в концессию Территорию аэродрома «Северский» и незначительный участок между Ж.Д станцией «Сиверская» и Аэродромом.

Размер земельного( участка(ов). Будет уточнен позже. Предварительно Это территория Аэродрома и участок от Ж.Д станцией «Сиверская» до Аэродром «Северский». Размером в длину 950 метров и в ширину 40 метров .

#### **4.1. Место размещения ) объектов инфраструктуры**

*также с учетом физико-географических условий и рельефа, гидрометеорологических и инженерно-геологических условий.*

участок между Ж.Д станцией «Сиверская» и Аэродром «Сиверский».

Современное использование занимаемых участков с указанием собственника земельного участка, категории земли. Не используется

*Кадастровый номер и кадастровая стоимость земельного участка (при наличии). Можно узнать в профильном комитете.*

*Информация о необходимости изменения категории земли для использования в заявленных целях. Земли категории Транспорта*

*Информация о смежных земельных участках. участок между Ж.Д станцией «Сиверская» и Аэродром «Сиверский» также есть предварительная договоренность об использовании части имущества РЖД.*

*Информация об обеспеченности земельного(ых) участка(ов*

*объектами производственной, инженерной, транспортной, логистической, коммуникационной, социальной инфраструктуры. Будет предложена после анализа имеющихся объектов производственной, инженерной, транспортной, логистической, коммуникационной, социальной инфраструктуры. Которых можно передать нам в концессию либо Частно государственного партнерства. ЧГП.*

*Доступ к энергоисточникам.*

Необходимо иметь свои энергоисточники не зависящих от муниципальных властей.

*Наличие особоохраняемых природных территорий и экосистем.* Не присутствуют

*Близость к жилой застройке.* Нет

#### **5. Потребность в водных ресурсах.**

Проектируемые системы водоснабжения.

*Потребность в водных ресурсах на производственные цели и хозяйственно-бытовые нужды. Незначительная решается автономно.*

*При водооборотной системе - объемы повторно и обратно используемой воды, объем забора свежей воды. Развивается автономно*

*Источники водоснабжения отдельно для производственных и хозяйственно-бытовых нужд. Внутренние реки о водоемы.*

*При использовании на производственные цели воды питьевого качества рассматривается как исключение и требует детального обоснования. Собственная доставка.*

## **6. Водоотведение не требуется**

## **7. Потребность в топливно-энергетических ресурсах**

*(указывается с детализацией по подразделам: электроснабжение, теплоснабжение, газоснабжение и т.д.) будет произведено дополнительно после развития авиаперевозок.*

Годовая потребность, основные потребители, годовой расход и нагрузки будут расти по мере развития авиаперевозок.

*Предполагаемые источники.* Киришинефтеоргсинтез — нефтеперерабатывающее предприятие в городе Кириши Ленинградской области.

*Оборудование.* При значительном увеличении перевозок возможно потребуются строительство продуктопровода. Но это вопрос топливных компаний.

*Для реконструируемых, расширяемых, модернизируемых объектов капитального строительства и(или) объектов инфраструктуры - сведения об объемах и источниках существующего энергопотребления, наличии резерва и меры для покрытия потребности.*

## **8. Потребность в транспортном обеспечении**

В Пулковое хотят построить Аэроэкспрес стоимость проекта оценивается в 25 млрд рублей, из них город внесет имуществом 10 млрд рублей (по 5 млрд рублей в 2017 и в 2018 годах). Протяженность трассы составит 22 км, из них 14 км пройдет по территории города, а 8 — по территории Ленобласти. «Сложность заключается в 5 км железнодорожного пути, который придется строить», — сказал Албин. Согласитесь что за такие деньги можно построить аэропорт. в зависимости от цели освоить миллиарды, или создать условия притока пассажиров.

В аэропорт «Сиверский» не надо строить аэроэкспрес . «Ласточка» доходит до ст Сиверская за 40 минут нужно продлить путь на 950 метром и аэроэкспрес будет подходить почти к трапу самолета. Как на показано на рисунке. Данный проект не требует солидных инвестиций . Но позволит доставлять пассажиров быстрее чем в Пулково, это позволит сократить формальности и время нахождения в аэропорту, что создать условия притока пассажиров. И сократит издержки.

### **8.1.Объем перевозок, тыс. тонн в год**

**(для железнодорожных вагонов - тыс. тонн в сутки) и маршрут транспортировки.**

Ранее в Сиверской. Уже успешно работали Грузовые самолеты Ил-76 компании Атрувера. После начало реконструкции можно предложить рассмотреть использование их вновь.

## **8.2.Количество (увеличение количества) прибывающих и отправляемых пассажиров .**

Будет рассчитано по мере развития аэропорта. Но уже сейчас можно рассчитывать на увеличения до 14 миллионов пас. в год. Хотя на первый взгляд это не реально.

По пассажирским перевозкам - как говорит Эйя Йоро. Директор аэропорта Лаппеенранта. Наш конкурент, а лучше считать его партнером Аэропорт, и перевозчик надеются, что в летнем сезоне состав пассажиров будет более сбалансированным. «В Италии есть интерес к нашему рейсу, в том числе по причине географической близости Санкт-Петербурга. Как показало наше участие в миланской туристической выставке, итальянцам интересно приехать в Лаппеенранту, побыть несколько дней на Сайме, а затем отправиться в город на Неве», – говорит она. Как отметила Йоро, аэропорт ведет переговоры с Ryanair о полетных программах на зимний сезон и будущий год. «Все будет зависеть не только от загрузки рейсов в этом году, но и от возможности самой авиакомпании, в том числе и от наличия самолетов», – подчеркнула она. Как сообщалось ранее, в Лаппеенранте рассчитывают, что каждый второй пассажир регулярных рейсов в Милан и Афины будет российским путешественником, этот второй. Может прилетать в «Сиверский» совершить экскурсию на юг Ленобласти. Петербург посмотреть на севере Ленобласти посмотреть Выборг и только потом стать вторым. Совместное использование данных аэропортов даст эффект синергии.

## **8.3.Потребность в развитии дорожной сети.**

Основной поток пассажиров будет доставляться железнодорожным транспортом. Для местных пассажиров, развитие дорожной сети не требуется она есть.

## **8.4.Требования к транспортным условиям места размещения объектов строительства и объектов инфраструктуры.**

Требуется не значительно реконструировать инфраструктуру ж.д станцию «Сиверская» с продлением ж.д. пути к терминалу аэропорта под его быстровозводимую крышу.

## **9. Потребность в сырье и материалах**

Основным сырьем для заправки самолетов является керосин ТС 1 предполагается объявить конкурс и выбрать как минимум 2 топливозаправочные компании.и заключить договор с предприятием Киришинефтеоргсинтез.

*Обеспечение потребности в сырье и материалах с указанием мест расположения источников сырья.* Расчет потребности в основных видах топливно-энергетических ресурсов по видам продукции будет уточнен позже. Планируется автономно использовать также ветровую и солнечную энергию.

*Обеспечение потребности в местных строительных материалах и возможность участия инвестора в их разработке.* Будет определена в процессе развития.

## **10. Оценка воздействия на окружающую среду**

### **10.1 Характеристика инвестиционного проекта как источника отрицательного воздействия**

*на окружающую среду (виды загрязнения - шумовое, тепловое и т.п.), допустимость строительства объектов капитального строительства и(или)*



*объектов инфраструктуры в данном месте (с учетом имеющегося фона загрязнения) и меры, предусматриваемые для предупреждения и устранения отрицательного воздействия (с учетом общественного мнения).*

Говоря об окружающей природной среде надо сказать и о климате. Климат умеренный, переходный от умеренно-континентального к умеренно-морскому. Такой тип климата объясняется географическим положением и атмосферной циркуляцией характерной для Ленинградской области. Это обуславливается сравнительно небольшим количеством поступающего на земную поверхность и в атмосферу солнечного тепла.

#### **10.2 Зона шума от аэропорта.**

«Сиверский» совсем не задевает город ее можно ограничить, запретив полеты советских самолетов по примеру Европы Направление ВПП аэропорт не пересекает ППП «Сиверское».

Зона шума от «Пулково» значительно перекрывает наиболее важные объекты и значительную территорию городских районов. С увеличением интенсивности полетов, как планируется, зона шума, может увеличиться до катастрофических размеров. В то время как Аэропорт «Сиверский» будет удален от всех городских построек Современные самолеты не создадут проблем, на расстоянии уже шум не слышан. Если вы обратите внимание на розу ветров, то поймете, что основной взлет будет не в сторону поселка. А при посадке - шум минимален.

В результате проведенной экспертизы можно сделать вывод о том, что строительство аэропортового комплекса не окажет негативное влияние на историко-эстетическую ценность Ленинградской области

#### **10.3.Характеристика всех видов выбросов и отходов**

*(промышленные, бытовые, технологические, в том числе радиоактивные), предусматриваемые инженерно-технические решения по их очистке, утилизации. В случае невозможности утилизации - места складирования или захоронения отходов.*

##### **. УПРАВЛЕНИЕ ОТХОДАМИ**

##### **Вводные положения**

С точки зрения управления отходами рассматриваются два периода: период строительства центрального участка аэропорта. период эксплуатации этого участка.

Эти два этапа имеют значительные различия, как в номенклатуре образуемых отходов, так и в их количествах. Количество образуемых отходов при сооружении проектируемого аэропорта определяется для всего периода строительных работ продолжительностью в 36 месяцев.

Для периода эксплуатации аэропорта объем образования отходов приводится к годовому циклу.

Необходимость и возможность организации санитарно-защитной зоны,

будет создана в соответствии с [СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03](#) от 10 апреля 2003 года N 38 (в ред. постановления Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 25 сентября 2007 года N 74),

#### **10.4.Мероприятия по снижению воздействия на окружающую среду.**

*Наименование очистных сооружений и методов очистки, их производительность и эффективность, технологическая схема очистки, средняя концентрация нормируемых веществ на входе и выходе из очистных сооружений.*

Будут разработаны после анализа состояния аэродрома

*В случае реконструкции, расширения, модернизации, технического перевооружения объектов капитального строительства и(или) объектов инфраструктуры - данные о влиянии на окружающую среду в сравнении с существующим состоянием*

Требуются Привести в соответствии с нормами гражданской авиации..

*При размещении объектов капитального строительства и(или) объектов инфраструктуры учитываются требования в области охраны окружающей среды в соответствии со [статьями 32 и 35](#) Федерального закона от 10 января 2002 года N 7-ФЗ «Об охране окружающей среды».*

### **10.5. Анализ аварийных ситуаций.**

ПЛАНИРОВАНИЕ МЕРОПРИЯТИЙ И СЛУЧАЕ АВАРИЙНО ОБСТАНОВКА В АЭРОПОРТАХ организуются с соответствиями с Doc 9137-AN/898 Часть 7.

Экологические риски (прямые и сильные угрозы окружающей среде и здоровью населения) от строительства и эксплуатации могут быть связаны с возникновением аварийных ситуаций и разливов нефтепродуктов. Эти риски мало вероятны и оцениваются как **кратковременные локальные обратимые**.

### **10.3 Вывод.**

Таким образом, интегральная оценка влияния строительства Аэропорта «Сиверский» и его эксплуатации в целом выявляет преимущественно **обратимый и потенциально снижаемый локальный и местный уровень воздействия на экосистемы и здоровье населения и позитивный социально-экономический эффект**

## **11 Обеспечение безопасности ведения технологического процесса.**

*Ухудшения химического состава грунтовых вод под влиянием строительства и эксплуатации Аэропорта не ожидается по следующим основаниям:*

На всех участках заправки техники, задействованной на строительстве, предусмотрено твердое покрытие. В процессе заправки применяются поддоны, способные локализовать небольшие по объему проливы;

На всех площадках временных городков будут созданы запасы сорбентов для локализации и ликвидации возможных проливов/утечек химических веществ, что должно исключить их попадание в грунтовые воды;

Ливневой сток со всех площадок временных городков строителей на рельеф не отводится. Он будет собираться в подземные резервуары и по мере необходимости спецтехникой откачиваться и вывозиться на городские очистные сооружения

Наименование очистных сооружений и методов очистки, их производительность и эффективность, технологическая схема очистки, средняя концентрация нормируемых веществ на входе и выходе из очистных сооружений. Будут разработаны после получения разрешения на создания искусственного участка

Ухудшения химического состава грунтовых вод под влиянием строительства и эксплуатации аэропорта не ожидается по следующим основаниям:

На всех участках заправки техники, задействованной на строительстве, предусмотрено твердое покрытие. В процессе заправки применяются поддоны, способные локализовать небольшие по объему проливы;

На всех площадках временных городков будут созданы запасы сорбентов для локализации и ликвидации возможных проливов/утечек химических веществ, что должно исключить их попадание в грунтовые воды;

Ливневой сток со всех площадок временных городков строителей на рельеф не отводится. Он будет собираться в резервуары и по мере необходимости спецтехникой откачиваться и вывозиться на очистные сооружения;

Места временного накопления отходов будут нормативно организованы (контейнеры на поддонах, обваловка);

Никаких временных выгребов на городках строителей не предусматривается – бытовые помещения или подключаются к созданным сетям канализации, или устанавливаются биотуалеты/накопители воды от умывальников/душевых;

Все ливневые стоки с поверхности строящегося будущего аэропорта будут поступать на локальные очистные сооружения и далее отводиться в специальные сети ливневой канализации. Какой-либо сброс на рельеф загрязненных вод от Аэропорта при эксплуатации будет исключен.

Для социально-экономического положения и ожиданий населения Ленобласти и Санкт-Петербурга в целом воздействие от ввода в эксплуатацию аэропорта на всем ее протяжении будет **позитивным**.

## **11.2 Инженерно-технические мероприятия гражданской обороны и мероприятия по предупреждению чрезвычайных ситуаций**

Материалы по учету инженерно-технических мероприятий гражданской обороны и предупреждения чрезвычайных ситуаций в соответствии требованиями:

[СНиП 2.01.51-90](#) «Инженерно-технические мероприятия гражданской обороны»,

[СП 11-101-95](#) «Порядок разработки, согласования, утверждения и состав обоснования инвестиций в строительство предприятий, зданий и сооружений»,

[СП 11-113-2002](#) «Порядок учета инженерно-технических мероприятий гражданской обороны и мероприятий по предупреждению чрезвычайных ситуаций при составлении ходатайства о намерениях инвестирования в строительство и обоснований инвестиций в строительство предприятий, зданий и сооружений».

## **12. Потребность в трудовых ресурсах**

*Планируемая численность рабочих и служащих. Около 200*

*Потребность в квалифицированных кадрах. Будет подобран на конкурной основе.*

*Обеспечение привлечения кадров на территории муниципального образования, на территории которого планируется осуществлять реализация инвестиционного проекта. Преимущество в трудоустройстве будет отдано сотрудникам проживающим на территории муниципального образования Сиверская.*

### 13. Сроки реализации инвестиционного проекта:

Срок реализации проекта

*начало работ по реализации проекта;* По мере согласования проекта

*начало финансирования проекта;* После согласования проекта с партнерами.

*начало освоения капитальных вложений по проекту;* После согласования проекта начало реализации и сертификации проекта. Предполагается строительство быстровозводимых модульных сооружений с тем что бы начать полеты в ближайшее время с минимальными вложениями. И дальше наращивать мощности по мере развития проекта.

*окончание работ по реализации проекта;* После выхода на проектную мощность

*окончание финансирования проекта;* После выхода на проектную мощность

*окончание освоения капитальных вложений по проекту;* После выхода на проектную мощность

*выход на производственную мощность,* строя модульные сооружения и постепенно наращивая авиаперевозки.

### 14. Финансовое обеспечение реализации инвестиционного проекта:

Компания создавалась по конкретную цель строительства нового аэропорта и в соответствии с основной целью занималась только подготовкой строительного участка. Данная деятельность не дает дохода, а требует только расходов. Которые были произведены из моих личных средств в подготовку и согласованию проекта. Поэтому выручки нет, оборотов нет, убытков тоже нет

- \* кредитов компания не брала.
- \* Согласно бухгалтерской документации в баланса составляет валюта баланса составляет 5 998 тыс.рулей.

Тем не менее 10 летние наработки и общения с коллегами и инвесторами позволяет привлечь их для решения всех вопросов. Аэропорт это огромный комплекс состоящий из многих отдельных инвестиционных производственных структур и наработки компании позволяют все соединить организовать о возглавить.

Желающих инвестировать в развитие аэропортов больше чем достаточно. На это денег не надо. Но предварительные проектные исследования и расходы никто финансировать не будет. затраты о необходимы для анализа и подготовки к увеличению туристического потока На Мы подали Заявку в Фонд пограничного сотрудничества. И надеемся что Комитета экономического развития и инвестиционной деятельности Ленинградской области нас поддержит и примет непосредственное участие в данном проекте.

Я думаю, это будет интересно не только Ленобласти, но и многим другим инвесторам, которые ранее участвовали в конкурсе по реконструкции аэропорта «Пулково», но проиграла. **Теперь они могут выиграть.**

С целью проведения экспертизы инвестиционного проекта, в финансировании которого может участвовать "Банк развития (Внешэкономбанк) С руководством которого были проведены консультации.

#### **14.1. Капитальные вложения**

**в объекты строительства и объекты инфраструктуры за весь период реализации инвестиционного проекта и в течение каждого календарного года его реализации, в том числе:**

*фактические, если таковые осуществлены на дату представления материалов декларации о намерениях;*

Компания в 10 лет пыталась согласовывать строительства нового аэропорта. И вот теперь, я хотел бы согласиться с Министерством транспорта и предлагать реконструкцию уже имеющихся аэропортов региона. Так как есть еще потенциал реконструкции аэродрома «Сиверский». А компания в ходе развития накопила значительный опыт наработки необходимые производственные связи.

*Планируемые действия описаны в пункте. 3. Обоснование применяемых технологий. Технические и технологические характеристики) объектов инфраструктуры*

#### **14.2. Описание источников финансирования инвестиционного проекта,**

подтверждающее возможность инвестора финансировать создание объектов капитального строительства и объектов инфраструктуры за счет собственных, заемных и привлеченных средств в полном объеме, включая Описаны в пункте 14. Финансовое обеспечение реализации инвестиционного проекта: Для и пуска первой очереди аэропорта требуется Примерно 760 млн рублей. Это даст возможность сертифицировать аэропорт и начать полеты .

перечень всех источников финансирования с указанием по каждому источнику: будет представлен после предварительного согласования проекта анализа текущего состояния аэродрома.

Есть большое количество и инвесторов они будут выбраны на основе конкурса и будут представлены в процессе развития проекта как компании участвующие в финансировании инвестиционного проекта но пока финансировать нечего.

К примеру, вот некоторые из потенциальных партнеров и инвесторов.

Есть ряд компаний которые готовы привести в пригодное состояния ВПП и РД в кратчайшее время к примеру Гидрозо начала свою историю в 2003 году как российский дистрибьютор всемирно известного производителя продуктов строительной химии – испанского концерна Дризоро. Сегодня Готовы предложить решение и подрядчика для ремонта взлетно посадных полос. ООО "Гидрозо" тел.: +7 (812) 240-06-88 доб.212 моб.: +7 (981) 127-44-60 эл.почта: [i.zabolotnyi@gydrozo.ru](mailto:i.zabolotnyi@gydrozo.ru)

; фирма Honeyvell Ролик о фирме представлен на диске.



Латвийская строительная фирма Даскон и дочернее предприятие в Петербурге ,Быстро возводимые терминалы.

Наш опыт – более  
750 000 кв. м

**ООО "Дэскон Про"**  
 Ул. Магнитогорская д.11А,  
 БЦ "Магнит", офис 721  
 Санкт-Петербург, Россия,  
 195027  
 Тел.: +7 (812) 456 7114  
 E-mail: [info@descon-pro.ru](mailto:info@descon-pro.ru)  
[www.descon-pro.ru](http://www.descon-pro.ru)

В развитии Аэропорта Также заинтересована азиатская компания Hybase airports

Ролик о компании прилагается на диске.



Если не помешают Санкции. То немецкая компания предлагает свой мастерплан





Так же есть очень много предложений от китайских фирм. Они уже заинтересовались аэропортом и готовы вложить туда 20 млрд. рублей, но куда так много денег, разве что в покупку самолетов.

*Сумма всех указанных источников финансирования инвестиционного проекта будет равна сумме капитальных вложений в объекты инфраструктуры и подтверждена документально.*

К сожалению в Постановление Правительства РФ от 20 декабря 2017 г. N 1596 "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы" объем бюджетных ассигнований федерального бюджета - выделено 3 182 884 232 тыс. рублей, но ни копейки не выделено на развитие авиации в СЗФО. Вероятней всего, это следствие монополии на ленинградское небо. Поэтому развитие проекта возможно, только на частные инвестиции, что пока не запрещено.

Тем не менее. Данный проект вписывается в государственную программу по развитию авиатранспортного комплекса и может значительно увеличить как основной, так и транзитный поток туристов и деловых людей в/через Ленобласть. Что принесет в ее бюджет сотни миллионов долларов. По мере создания и реализации программы может стать шагом к созданию более крупной транспортной интермодальной системы в Северо-Западном регионе, который является основным транспортным регионом РФ.

- На федеральном уровне функционирование аэропорта будет способствовать: расширению международного транспортного коридора «Север-Юг»; «Запад-Восток»
- повышению эффективности системы товародвижения и, тем самым, снижению транспортных издержек в себестоимости продукции;
- привлечению иностранных туристов и транзитных пассажиров. Если считать, что каждый турист оставляет в сутки 200 долларов, то город будет получать 760 миллионов долларов в день уже на первом этапе, только от данного проекта..
- созданию условий для увеличения мобильности населения.

- Помимо вышеперечисленных долгосрочных экономических эффектов к положительному воздействию от проекта можно отнести. Развитие Российского самолетостроения на которую государство рассчитывает и вкладывает необходимые инвестиции и дает преференции. Государство налоговые отчисления, которые будут осуществляться эксплуатантом аэропорта. он будет уплачивать налоги в бюджеты различных уровней согласно ставкам и условиям, определенных нормами действующего законодательства Российской Федерации.

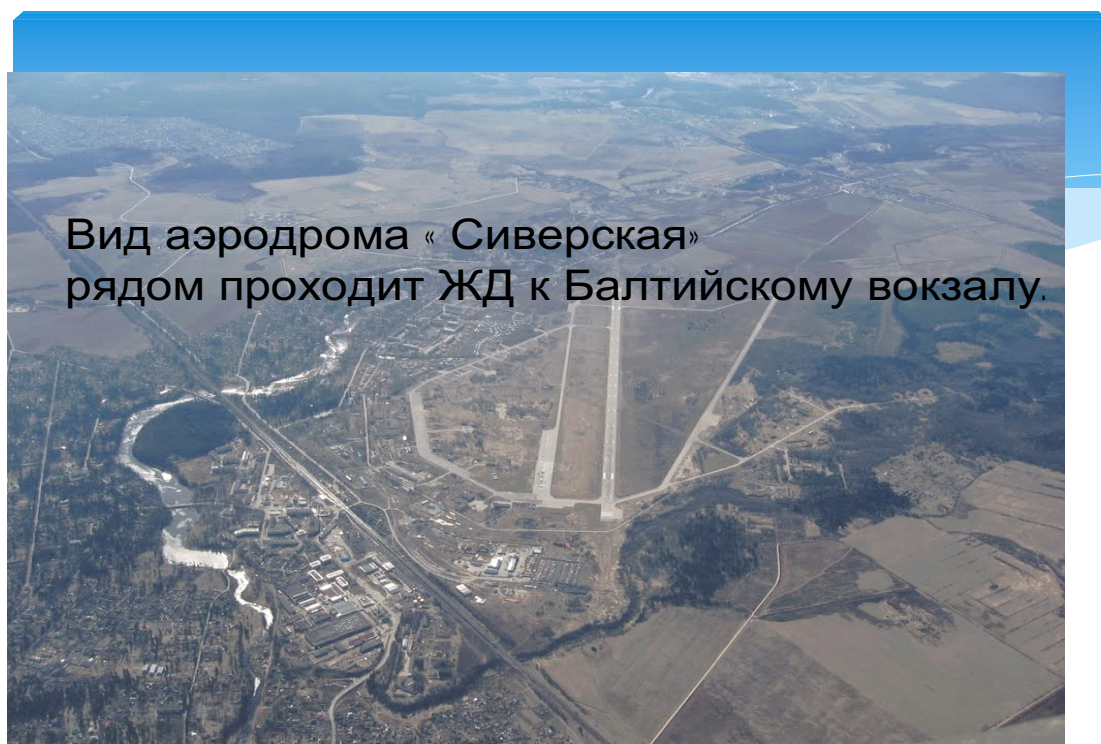
*Исходя из вышеназванного я прошу межведомственную комиссию по размещению производительных сил на территории Ленинградской области обратить внимание на историю и перспективу проекта и действовать в интересах своего региона хотя я и предполагаю, что будут проблемы с монополией, но надеюсь вместе мы ее победим.*

## **2 раздел (в приложениях)**

### **1) Параметры размещения**

### **2) Графический материал (и текстовая часть к нему):**

- ниже на снимке показан искомый аэродром хорошо видны автомобильные дороги, железнодорожные линии и другие подобные сооружения с направление основных магистралей из Петербурга в Лугу. Там же дана схематическая Выкопировка из генерального плана и застройки муниципального образования Ленинградской области где показано предполагаемого место размещения аэродрома объектов инфраструктуры, включающая: границы санитарно-защитной зоны объектов инфраструктуры и санитарно-защитных зон смежных с ним объектов;



Предполагается использовать не капитальные а быстровозводимые сооружения способные принимать железно дорожные составы для доставки пассажиров прямо к трапу самолетов.

То есть создается Галерея. Предполагается, что, к примеру на терминале Балтийского вокзала организуется регистрация пассажиров и доставка их прямо в галерею прямо к трапу самолета. Как показано ниже галерея находится . Слева от ВПП. Соединяющаяся с перроном соединятся выдвижными трапами к стоянкам самолетов.

Галерея и количество трапов постепенно возводятся по мере развития авиаперевозок.



Терминал аэропорта «Сиверская». Начинается на Балтийском вокзале.

Скоростной поезд «Ласточка» доставит пассажиров за 40 минут  
Прямо к самолету.



### 3) Заключение инженерно-технических служб

о возможности подключения объектов строительства и объектов инфраструктуры к источникам электро-, газо-, тепло-, водоснабжения и водоотведения, предварительные технические условия на подключение требуют согласования после предварительного решения о возможности развития проекта.

### 4) Проведено предварительное согласование с органом местного самоуправления

муниципальных образований Ленинградской области, но решение принимают только согласованию об месте размещения объектов капитального строительства указанного проекта только после решения межведомственной комиссией согласно [приложению 13](#) к настоящему Регламенту.

5) Выписка из единого государственного реестра

юридических лиц свежая может быть легко получена самой комиссией. Прилагается только в электронном виде.

6) Прав на недвижимое имущество пока нет.

- \* 7) Бухгалтерская отчетность за год,
- \* предшествующий подаче материалов декларации о намерениях, подписанная руководителем и главным бухгалтером инвестора и заверенная печатью инвестора.
- \* Согласно бухгалтерской документации согласно баланса убытков нет составляет валюта баланса составляет 5 998 тыс.рулей. но это не имеет значения и не служит показателем инвестиций . поэтому нет смысла ее и представлять. Но при необходимости можно его представить позже.

\*



\* Генеральный директор

Н.А. Кузнецов

Подпись /

Исполнитель Он же Тел +7999 2177336 +79778965773 812 7733735

e-mail markizovo@mail.ru



печать



**Первому заместителю Министерства экономического развития Российской Федерации  
Колесникову М. А.**

Уважаемый Максим Андреевич!

В рамках анализа текущего состояния авиационной инфраструктуры Ленинградской области, хотелось бы обратить Ваше внимание на ряд системных проблем, препятствующих развитию отрасли.

Одной из ключевых проблем является многолетнее ограничение доступа авиакомпании «ЭРЛЕН» к рынку авиаперевозок. Несмотря на то, что компания обладает необходимыми ресурсами и компетенциями, она не может реализовать свой потенциал из-за отсутствия соответствующих разрешений.

Следует отметить, что проблема не ограничивается отсутствием инфраструктуры. Так, проект строительства аэропорта «Маркизово» в Маркизовой Луже был зарегистрирован, однако строительство не было начато, несмотря на согласование с федеральной властью.

Аналогичная ситуация наблюдается и с аэропортом «Ржевка», который ранее являлся важным элементом региональной транспортной системы. Однако он был незаконно продан за символическую сумму в 14 млн рублей, что пока не привело к его разрушению. В связи с этим, было направлено обращение в Счетную палату Российской Федерации с целью оценки целесообразности использования государственной собственности и развития инфраструктуры Ленинградской области.

Особое внимание следует уделить проекту развития аэропорта «Вещево», который был предложен более 20 лет назад. Данный проект предусматривал создание международного грузового аэропорта, что могло бы существенно изменить ситуацию на рынке грузовых перевозок в Северо-Западном регионе России. Однако, несмотря на наличие всех необходимых условий для реализации проекта, его развитие было остановлено.

В условиях экономического кризиса, считаю возможным и необходимым рассмотреть перспективы превращения аэропорта в международный грузовой хаб. Это позволит удовлетворить растущие потребности рынка и создать новые рабочие места.

Также хотелось бы отметить отсутствие в Северо-Западном регионе России грузового аэропорта, способного принимать крупнотоннажные воздушные суда. Строительство такого аэропорта в комплексе с развивающимся морским портом «Усть-Луга» позволит создать уникальный транспортный хаб, способный обслуживать как внутренние, так и международные грузовые потоки.

Кроме того, в рамках развития авиационной инфраструктуры региона необходимо рассмотреть возможность создания авиационного производства или организации промышленной сборки воздушных судов. Это позволит не только удовлетворить потребности внутреннего рынка, но и создать новые рабочие места, а также привлечь инвестиции в экономику региона.

Для реализации данного проекта предлагается использовать территорию бывшего аэродрома, расположенного в непосредственной близости от государственной границы России с Финляндией и федеральной трассы Санкт-Петербург — Хельсинки. Это позволит создать логистический центр, ориентированный на экспортные поставки, а также обеспечить эффективное обслуживание авиатехники для международных клиентов.

Однако, в случае если Россия опасается конкуренции, можно рассмотреть возможность организации сборки воздушных судов на территории региона. Это позволит создать конкурентоспособное производство, способное удовлетворить потребности как внутреннего, так и внешнего рынка. **Демонстрация авиационного рынка Санкт-Петербурга и Ленинградской области: перспективы развития**

Одним из ключевых аспектов, влияющих на эффективность функционирования авиационного рынка, является скорость обслуживания пассажиров и грузов. В этом контексте, аэропорты, обеспечивающие минимальное время пребывания пассажиров и эффективное обслуживание грузов, имеют значительное конкурентное преимущество.

Примером такого подхода является международный аэропорт «Пулково2 », который, несмотря на отсутствие современных технологий, демонстрирует высокую эффективность благодаря быстрому возведению и оптимизации инфраструктуры. Важно отметить, что строительство основных сооружений аэропорта «Пулково» было завершено всего за месяц, что свидетельствует о возможности создания эффективной инфраструктуры в кратчайшие сроки. То же самое можно сделать на аэродроме «Сиверский» Минобороны в своем письме пишет что он им не нужен

В контексте демонстрации авиационного рынка, особое внимание следует уделить региональным аэропортам, таким как «Ржевка» о Ржевке я написал отдельно в предыдущем письме и «Левашово», который развивает Газпром.

Кроме того, проект предполагает создание самолетного производства или промышленной сборки, что позволит создать новые рабочие места и стимулировать экономический рост региона. Прогнозируемая производительность предприятия составит до 5 000 самолетов в год, с возможностью последующего расширения до 10 000 единиц.

Дополнительно, на территории аэропорта планируется создание центра по ремонту и обслуживанию авиатехники, что позволит обеспечить высокий уровень технической поддержки для авиакомпаний всего мира.

Таким образом, развитие авиационно-транспортного комплекса в поселке «Сиверская Ленинградской области представляет собой перспективное направление, которое позволит диверсифицировать транспортные потоки, снизить зависимость от монополизированных аэропортов и стимулировать экономический рост региона.

Важно отметить, что реализация данного проекта потребует комплексного подхода, включающего в себя наведение порядка в инфраструктуре, оптимизацию логистических процессов, привлечение инвестиций и создание благоприятных условий для инвесторов.

Однако, несмотря на все сложности, реализация проекта развития аэропорта «Сиверский» представляется вполне возможной и экономически целесообразной. Это позволит создать новые рабочие места, стимулировать экономический рост и обеспечить высокий уровень обслуживания пассажиров и грузов в Северо-Западном регионе России



Ответ очевиден: необходимо преодолеть монополию на рынке авиатранспортных услуг.

Монополизация авиационного рынка Санкт-Петербурга и Ленинградской области является еще одной серьезной проблемой. В настоящее время рынок авиаперевозок в регионе контролируется ВВСС с необоснованной эксклюзивностью, что ограничивает возможности для развития конкуренции и повышения качества обслуживания пассажиров и грузов.

Создание условий для демонополизации рынка позволит повысить эффективность работы аэропортов и улучшить качество обслуживания пассажиров и грузов. В качестве примера можно привести международный аэропорт «Пулково-2», который, несмотря на отсутствие современных технологий, демонстрировал высокую эффективность благодаря быстрому возведению и оптимизации инфраструктуры. но сейчас он простаивает

Таким образом, развитие авиационной инфраструктуры Ленинградской области является ключевым фактором, определяющим перспективы развития региона в целом. Необходимо принять меры для устранения существующих проблем и создания условий для развития конкуренции на рынке авиаперевозок.

Прошу рассмотреть целесообразность развития аэропортовой инфраструктуры в Ленинградской области и принять соответствующие меры на федеральном уровне.

С уважением,

Николай Кузнецов

**ООО**  
**“ Международный морской**  
**Аэропорт “ Маркизово ””**

**192284 Санкт- Петербург**  
**Загребский бульвар 5-3-314**  
**факс 812-7733735**  
**тел 8 9516871315**  
**<markiizovo@mail.ru>**  
**ИНН 7841347797**  
**ОГРН 50678575922463**  
**ОАО «Т Банк»**  
**р.сч.4079281000005550000107**  
**Кор .сч. 30101810600000000809**  
**БИК 044030809**

**№ 31-7 от 13.10. 2025**  
**на №\_\_\_\_\_ от**

**В подкомиссию**  
**Межведомственной комиссии**  
**Министерство экономического**  
**развития.**

»  
(кредитная линия на развития грузового аэродрома «Усть Луга» либо «Сиверский » с цель  
воспроизводство региональной авиации.)

В соответствии с Правилами предоставления государственных гарантий Российской Федерации по кредитам, привлекаемым юридическими лицами на цели, установленные Правительством Российской Федерации для развитие Российской грузовой и бизнес авиации на аэродроме с И получения статусам Портовой Свободной экономической зоны ПСЭЗ «Усть –Луга » как альтернативу можно использовать аэродром «Сиверский» он пока находится в ведении Минобороны в приложение есть письмо что он им не нужен . аэродромные плиты с него сняты. Поэтому предлагается его использовать для развития производства и ремонта региональной авиации и вполне возможен договор О ГЧП но только с федеральной властью.

В рамках мер, направленных на решение неотложных задач по обеспечению устойчивости экономического развития и развития авиапромышленности в целях проработки вопросов о перспективности развития грузовой авиации и развития региональных перевозок на базе развития авиапромышленности и подготовке к производства аналогов самолета –«Як-40» и создания импортозамещенных региональных самолетов под литером СТР-40ДТ..

Направляю вам проект развития грузового аэродрома «Усть-Луга».

Заявление принципала подготовлено на основании Постановление Правительства РФ от 10 мая 2017 г. N 549. "О государственных гарантиях Российской Федерации по кредитам или облигационным займам, привлекаемым юридическими лицами на цели, установленные Правительством Российской Федерации в рамках мер, направленных на решение неотложных задач по обеспечению устойчивости экономического развития в соответствии с Постановление Правительства РФ от 10 мая 2017 г. N 549 С изменениями и дополнениями от: 30 декабря 2017 г., 11 октября 2018 г., 3 апреля 2019 г. г., 7 февраля, 26 апреля, 20 мая, 12 октября, 18 ноября 2020 г., 31 мая, 2 ноября 2021 г., 7 апреля 2022 г., 22 апреля 2023 г., 17 апреля 2024 г. **17 апреля 2024 г. от 01.07.2025 № 987)**

. 1. Заявление принципала о предоставлении государственной гарантии Российской Федерации по кредиту, привлекаемому на цели, установленные Правительством Российской Федерации в рамках мер, направленных на решение неотложных задач по обеспечению устойчивости экономического развития (далее соответственно - гарантия, кредит), с указанием:

а) полного наименования, места нахождения и адреса, идентификационного номера налогоплательщика и основного государственного регистрационного номера принципала и кредитора;

Полное наименование

**ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «МЕЖДУНАРОДНЫЙ  
МОРСКОЙ АЭРОДРОМА «МАРКИЗОВО»**

Сокращенное **ООО ММА «Маркизово»**

места нахождения и адреса,:

**- 192284, Санкт-Петербург, Загребский 5-3-314**

контактные телефоны : -+7 977 8965773 +7951 6871315 +7999 2177336 (812), факс: (812) 773-37-35.

идентификационный номер налогоплательщика

**78413477797**

основного государственного регистрационного номера принципала

**5067847522463**

И кредитора за исключением когда кредитором является государственная корпорация развития "ВЭБ.РФ" с "ВЭБ.РФ" в течении 10 лет велась переписка и представлялись документы "ВЭБ.РФ" не однократно высказывал свои заинтересованность финансировать российскую авиатехнику , но сперва требовал решения о гарантии

б) суммы и срока кредита,

**Общая стоимость кредитной линии 5(Пять)млрд. рублей**  
срока кредита 10 (Десять лет).

- цели кредита;

**развитие грузовой и региональной авиации.**

в) объем обязательств принципала по кредитному договору, подлежащих обеспечению гарантией;

**5 (Пять)млрд. рублей**

г) наименования (вида), срока и суммы обеспечения исполнения в полном объеме обязательств принципала по удовлетворению регрессных требований Российской Федерации, полного наименования, места нахождения и адреса, идентификационного номера налогоплательщика, основного государственного регистрационного номера юридического лица, предоставляющего указанное обеспечение;

**Будет согласовано с "ВЭБ.РФ"**

д) предельной суммы гарантии.

**5 (Пять)млрд. рублей.** Документы будут согласованы с "ВЭБ.РФ" он не однократно высказывал свои заинтересованность финансировать российскую авиатехнику и инфраструктур аэропорта.

2. Нотариально заверенные копии учредительных документов кредитора **не представляются так исключением случая, кредитором является государственная корпорация развития "ВЭБ.РФ")**

3. Нотариально заверенная копия кредитного договора (со всеми приложениями и изменениями). Не представляются так как исключением когда кредитором является государственная корпорация развития "ВЭБ.РФ"

4. Заверенные соответственно принципалом, кредитором копии документов, подтверждающих полномочия единоличного исполнительного органа (или иного уполномоченного лица) принципала и кредитора на совершение сделок от имени принципала и кредитора (решения об избрании, приказа о назначении, приказа о вступлении в должность, трудового договора и др.), доверенности (либо нотариально заверенные копии доверенностей) на осуществление указанных полномочий, нотариально заверенные образцы подписей указанных лиц и оттиска печати (при ее наличии) принципала и кредитора.

Не представляется исключением когда кредитором является государственная корпорация развития "ВЭБ.РФ"

5. Заверенные соответственно принципалом, кредитором копии документов, подтверждающих принятие уполномоченным органом принципала и кредитора решений об одобрении (предоставлении согласия на совершение) сделок (взаимосвязанных сделок) по привлечению (предоставлению) кредита, обеспечиваемого гарантией, и заключению договора о предоставлении гарантии (в порядке и случаях, которые установлены законодательством Российской Федерации, учредительными и иными документами принципала и кредитора).

**Принято, так как. Кузнецов Н.А. является единственным пайщиком со 100% участием.**

6. Заверенные принципалом копии утвержденной уполномоченным органом принципала годовой бухгалтерской (финансовой) отчетности принципала (по установленным формам) за 2 года (а в случае подачи заявления о предоставлении гарантии в I квартале текущего года - за 3 года), предшествующих году обращения с заявлением о предоставлении гарантии, и заверенные принципалом копии промежуточной (если обязанность ее составления установлена в соответствии с законодательством Российской Федерации) бухгалтерской (финансовой) отчетности принципала (по установленным формам) на последнюю отчетную дату, предшествующую дате заключения кредитного договора, и на последнюю отчетную дату, предшествующую дате обращения с заявлением о предоставлении гарантии.

7. Заверенная принципалом копия аудиторского заключения о достоверности годовой бухгалтерской (финансовой) отчетности принципала за 2 года (а в случае подачи заявления о предоставлении гарантии в I квартале текущего года - за 3 года), предшествующих году обращения с заявлением о предоставлении гарантии (для юридического лица, которое в соответствии с законодательством Российской Федерации должно проходить ежегодную аудиторскую проверку).

**Не представляется так принципал входит в реестр малых предприятия и не должен яв проходить ежегодную аудиторскую проверку.**

8. Списки аффилированных лиц принципала и кредитора по состоянию на дату окончания отчетного периода, предшествующего дате заключения кредитного договора, и по состоянию на дату окончания каждого последующего отчетного периода, а также все изменения, произошедшие в представленных списках аффилированных лиц между указанными отчетными датами (для юридических лиц, которые в

соответствии с законодательством Российской Федерации обязаны раскрывать информацию об аффилированных лицах в форме списка аффилированных лиц).

**список аффилированных лиц прилагается. Учредителем является единственный пайщиком со 100% участием**

Руководитель ООО ММА «Маркизово» Кузнецов Н.А. является единственным пайщиком со 100% участием. Что подтверждается выпиской из реестра.прилагается

10. Справка принципала, содержащая однозначные выводы о его соответствии требованиям, установленным абзацем первым пункта 16 статьи 241 Бюджетного кодекса Российской Федерации (с приложением документов, подтверждающих данные обстоятельства).

### **Прилагается**

11. Документы, указанные в приложениях N 3 и (или) 4 (в зависимости от вида предоставляемого обеспечения) к Правилам предоставления государственных гарантий Российской Федерации по кредитам или облигационным займам, привлекаемым юридическими лицами на цели, установленные Правительством Российской Федерации в рамках мер, направленных на решение неотложных задач по обеспечению устойчивости экономического развития, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации в рамках мер, направленных на решение неотложных задач по обеспечению устойчивости экономического развития Российской Федерации от 10 мая 2017 г. N 549 "О государственных гарантиях Российской Федерации по кредитам или облигационным займам, привлекаемым юридическими лицами на цели, установленные задачи по обеспечению устойчивости экономического развития".будут предложены дополнительно после согласования

В соответствии С письмом Минфина от 17 июня 2020 г. № 04-04-46/52027. на мое имя О том что Компания не являясь стратегической организацией оборонно-промышленного комплекса может подать заявление на получении гарантийной поддержки до 5 млрд. рублей включительно. Что вполне хватит на покупку земельного участка бывшего Аэродрома «Сиверский», ибо Усть-Луга Использование аэродрома «Сиверский». Как площадку для базирования и обслуживания самолетов региональных самолетов с последующей сертификацией аэродрома для выполнения полетов авиации общего назначения.

письмо залогодателя о согласии передать в залог Российской Федерации в лице Министерства финансов Российской Федерации имущество залогодателя в обеспечение исполнения обязательств принципала по удовлетворению регрессных требований Российской Федерации

. Согласие будет дано по мере покупки земельного участка и также авиатехники и иной механизации..

Дополнительно представляется документы для информации к размышлению и принятию решения.

12. Сведения, предусмотренные разделами I и II анкеты принципала, согласно приложению № 3 к Правилам предоставления государственных гарантий Российской Федерации по кредитам либо облигационным займам, привлекаемым юридическими лицами на цели, установленные Правительством Российской Федерации в рамках мер, направленных на повышение устойчивости экономического развития при ухудшении ситуации на финансовых рынках, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации 4 от 14 августа 2012 г. № 825 «О порядке предоставления государственных гарантий Российской Федерации по кредитам либо облигационным займам, привлекаемым юридическими лицами на цели, установленные Правительством Российской Федерации в рамках мер, направленных на повышение устойчивости экономического развития при ухудшении ситуации на финансовых рынках».

13. Справка принципала о том, что в отношении него не возбуждено дело о несостоятельности (банкротстве) в установленном законодательством Российской Федерации о несостоятельности (банкротстве) порядке на дату подачи заявления прилагается.

14. Справка принципала о том, что он не находится в процессе реорганизации или ликвидации.

15. Справка принципала об отсутствии у него просроченной (неурегулированной) задолженности по денежным обязательствам перед Российской Федерацией, а также неисполненной обязанности по уплате налогов, сборов, страховых взносов, пеней, штрафов, процентов, подлежащих уплате в соответствии с законодательством Российской Федерации о налогах и сборах.

16. Подтверждение банком-кредитором проведения анализа финансового состояния принципала и принятия кредитным комитетом банка-кредитора решения о предоставлении кредита на основе представленного принципалом бизнес-плана. При этом заключение банка-кредитора должно содержать следующую информацию: анализ финансового состояния принципала на момент обращения за Гарантией; анализ бизнес-плана принципала на предмет реалистичности примененных в бизнес-плане прогнозов развития рынков сбыта продукции, объемов продаж принципала; динамики его доходов и расходов, правильность расчетов финансовой модели бизнес-плана; экономический эффект для принципала от предоставления ему государственной гарантии Российской Федерации; анализ возможности принципала выполнить свои обязательства перед кредиторами без обращения к исполнению государственной гарантии Российской Федерации.

17. Бизнес-план принципала на запрашиваемый период действия государственной гарантии Российской Федерации, утвержденный уполномоченным органом принципала. Бизнес-план принципала должен содержать следующие информационные разделы: анализ рынков сбыта продукции принципала, их размер, динамику, долю рынка принципала на весь период действия гарантии; анализ конкурентов, размер избыточных мощностей на рынке или их дефицит, анализ конкурентоспособности принципала; целевые ориентиры, которые поставлены перед принципалом в соответствии со стратегией развития компании на рассматриваемый период; бюджет доходов и расходов принципала на рассматриваемый период; бюджет капитальных расходов на рассматриваемый период; финансовая модель бизнес-плана.

18. Сведения о наличии иного (кроме гарантий) обеспечения исполнения обязательств Принципала по кредитам (с указанием наименования, суммы и срока обеспечения). Состав и объем иного, кроме гарантий, обеспечения исполнения обязательств Принципала по кредитам займам определяются Принципалом по согласованию с кредиторами.

19. Решение по принятию принципалом обязательств по сокращению размеров вознаграждений (премий, бонусов и иных стимулирующих выплат) руководящему составу принципала и управляющей организации, которой переданы полномочия единоличного исполнительного органа принципала (членам совета директоров (наблюдательного совета), членам коллегиального исполнительного органа, единоличному исполнительному органу и его заместителям, главному бухгалтеру (иному должностному лицу, на которое возложено ведение бухгалтерского учета), руководителям самостоятельных структурных подразделений принципала и управляющей организации), индивидуальному предпринимателю (управляющему), которому переданы полномочия единоличного исполнительного органа принципала (далее - руководящий состав принципала), на период оказания государственной гарантийной поддержки.

20. Решение о выполнении принципалом обязательств работодателя при увольнении работников, а также сохранения рабочих мест для инвалидов и других социально уязвимых категорий работников.

21. Заключение по результатам анализа финансового состояния принципалов по форме, приведенной в приложении № 2 к методике проведения анализа финансового состояния 6 принципала, в случае если



государственной гарантией Российской Федерации обеспечиваются обязательства принципала по кредиту, привлекаемому на цели, не связанные с реализацией инвестиционного проекта, предусмотренной приложением № 1 к Правилам определения минимального объема (суммы) обеспечения исполнения обязательств принципала по удовлетворению регрессного требования гаранта к принципалу по государственной гарантии Российской Федерации в зависимости от степени удовлетворительности финансового состояния принципала, а также осуществления анализа финансового состояния принципала, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 5 февраля 2020 г. № 92 «Об определении минимального объема (суммы) обеспечения исполнения обязательств принципала по удовлетворению регрессного требования гаранта к принципалу по государственной гарантии Российской Федерации в зависимости от степени удовлетворительности финансового состояния принципала, а также об осуществлении анализа финансового состояния принципала» (далее - Правила определения минимального объема обеспечения регрессных требований Российской Федерации).

22. Заключение о минимальном объеме (сумме) обеспечения исполнения обязательств принципалов по удовлетворению регрессного требования гаранта по форме, предусмотренной приложением № 4 к Правилам определения минимального объема обеспечения регрессных требований Российской Федерации.

23. Мотивированное предложение относительно обеспечения регрессных требований Российской Федерации с указанием наименования (вида), предельных срока и суммы обеспечения, полного наименования, места нахождения и адреса, идентификационного номера налогоплательщика и основного государственного регистрационного номера юридического лица, предоставляющего обеспечение. Может в соответствии с правилами может быть вырожено в виде заога самолетов и двигателей согласн положению по обеспечению устойчивости экономического развития, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 10 мая 2017 г. № 549 «О государственных гарантиях Российской Федерации по кредитам или облигационным займам, привлекаемым юридическими лицами на цели, установленные Правительством Российской Федерации в рамках мер, направленных на решение неотложных задач по обеспечению» (далее – Правила, постановление 549). Если в качестве обеспечения регрессных требований Российской Федерации предлагается залог имущества принципала или иного российского юридического лица, то будут предоставляться сведения о соответствии указанных лиц требованиям, установленным подпунктом «а» пункта 13 Правил. После их приобретения

Генеральный директор ООО ММА «Маркизово»



Николай Кузнецов





МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНОБОРОНЫ РОССИИ)

г. Москва, 119160

«19» 06 2024 г. № 141/16675

На № \_\_\_\_\_

Генеральному директору  
ООО «Международный морской  
аэропорт «Маркизово»  
Н.А.КУЗНЕЦОВУ

Загребский б-р, 5-3-314,  
г. Санкт-Петербург, 192284

airlen@mail.ru

Уважаемый Николай Алексеевич!

Ваше обращение, поступившее письмом от 24 мая 2024 г. № 119-48341-2, по вопросу создания по концессионному соглашению гражданского аэропорта на базе аэродрома Сиверский в Департаменте военного имущества Минобороны России рассмотрено.

Вопросы реализации проектов по развитию регионального авиасообщения и строительству (реконструкции) гражданских аэропортов, в том числе финансирование данных проектов, относятся к компетенции Минтранса России.

Создание гражданского аэропорта на базе аэродрома Сиверский и заключение концессионного соглашения по линии ответственности Минобороны России нецелесообразно.

Заместитель директора  
Департамента военного имущества

Н.Иванова



ФЕДЕРАЛЬНАЯ  
АНТИМОНОПОЛЬНАЯ  
СЛУЖБА  
(ФАС России)

ЗАМЕСТИТЕЛЬ  
РУКОВОДИТЕЛЯ

Кузнецову Н.А.

airlen@mail.ru

Садовая Кудринская, 11  
Москва, Д-242, ГСП-3, 125993  
тел. (499) 755-23-23, факс (499) 755-23-24  
[delo@fas.gov.ru](mailto:delo@fas.gov.ru) <http://www.fas.gov.ru>

21.10.2016 № АЭ/72499-ПР/16

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

О рассмотрении обращения

А26-09-92944812 от 12.09.2016

Уважаемый Николай Алексеевич!

ФАС России рассмотрел поступившее из Управления Президента Российской Федерации по работе с обращениями граждан и организаций Ваше обращение по вопросу развития аэропортов за пределами г. Санкт-Петербурга и сообщает.

В 2010 году ФАС России была рассмотрена сделка о получении ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» в пользование имущества, составляющего 54% балансовой стоимости основных производственных средств и нематериальных активов ОАО «Аэропорт «Пулково».

Сделка заключалась в рамках, проведенного Санкт-Петербургом и ОАО «Аэропорт «Пулково» конкурса на право заключить соглашение о создании, реконструкции объектов и эксплуатации на основе государственно-частного партнерства объектов, входящих в состав имущества аэропорта «Пулково» (далее – Соглашение), в соответствии с конкурсной документацией, утвержденной постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 16.04.2008 № 393 «О заключении соглашения о создании, реконструкции и эксплуатации на основе государственно-частного партнерства объектов, входящих в состав имущества аэропорта «Пулково» и решением единственного акционера общества от 16.04.2008 «О согласовании сделки по участию ОАО «Аэропорт «Пулково» в государственно-частном партнерстве.

Соглашение заключено 28.10.2009 за № 1212 между г. Санкт-Петербург, ОАО «Аэропорт «Пулково» и ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы»



64613

(далее ООО «ВВСС») и вступило в силу 29.04.2010.

Данная сделка была рассмотрена и одобрена Правительственной Комиссии по контролю за осуществлением иностранных инвестиций в Российской Федерации (далее – Правительственная Комиссия). В соответствии с протоколом Правительственной Комиссии заинтересованным ведомствам с участием Администрации Санкт-Петербурга было поручено дополнительно рассмотреть вопрос о решении по данной сделке.

В соответствии с требованиями Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» ФАС России рассмотрела указанное ходатайство и приняла решение о его удовлетворении.

В связи с тем, что рассматриваемая сделка могла привести к:

- ограничению конкуренции путем запрета строительства других аэропортов в регионе;
- возможному ограничению конкуренции на международном рынке аэропортовых услуг с учетом участия иностранных хозяйствующих субъектов – участников Соглашения в других проектах по оказанию аэропортовых услуг;
- возможному ограничению конкуренции вследствие неясности вопросов имущественного характера в рамках рассматриваемой сделки и обязательств по соблюдению российского законодательства, в т.ч. в сфере безопасности Российской Федерации, было выдано участникам сделки (Правительству г. Санкт-Петербурга, ООО «ВВСС», ОАО «Аэропорт «Пулково», ОАО «Банк ВТБ») обязательное для исполнения предписание.

Данное предписание содержит ряд требований по внесению изменений в некоторые положения Соглашения, в том числе, направленные на обеспечение конкуренции в сфере деятельности аэропортов, в части, касающейся принципа «эксклюзивности».

Принимая во внимание информацию, представленную Губернатором Санкт-Петербурга В.И. Матвеевко, о том, что согласно положениям документов государственного планирования социально-экономического развития и территориального планирования, с учетом плотной застройки города федерального значения Санкт-Петербурга и отсутствия резерва свободных территорий, создание иного аэропорта в городе и за его пределами невозможно, ФАС России признала положения Соглашения, касающиеся принципа «эксклюзивности» обоснованными.

В соответствии с Положением о Федеральной антимонопольной службе, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30.05.2004 № 331, Федеральный антимонопольный орган осуществляет контроль, в т.ч., за соблюдением законодательства в сфере конкуренции на товарных рынках, защиты конкуренции на рынке финансовых услуг, в области рекламы, деятельности субъектов естественных монополий.

Вопросы оценки инвестиционных программ развития аэропортов не отнесены к компетенции антимонопольных органов.

В свою очередь ФАС России также полагает, что развитие аэродромов,

расположенных на территории Ленинградской обл. вблизи г. Санкт-Петербурга и в его черте, на территории иностранных государств в непосредственной близости от г. Санкт-Петербурга, в целях дальнейшего использования их в интересах региональной, местной, специализированной авиации не противоречит антимонопольному законодательству.



А.В. Доценко

Сухинина И.В. 8(499)755-2323 (088-402)



ПРАВИТЕЛЬСТВО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА  
КОМИТЕТ ПО ИНВЕСТИЦИЯМ  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

Смольный, Санкт-Петербург, 191060  
Тел. (812) 576-6988 Факс 576-6081  
E-mail: info@cisp.gov.spb.ru  
<http://www.gov.spb.ru>

ОКПО 71436333 ОКОГУ 2300280 ОГРН 1047844000082  
ИНН/КПП 7842005556/784201001

01.07 2015 № 22/15-1-0-1

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Генеральному директору  
ОАО «Российская авиакомпания  
«ЭРЛЕН»

Н.А. Кузнецову

**Уважаемый Николай Алексеевич!**

Рассмотрев Ваше обращение по вопросу развития авиации в Санкт-Петербурге 31.05.2015 (далее – Обращение), в дополнение к письмам, направленным в Ваш адрес ранее в связи с аналогичными обращениями, сообщая следующее.

Из Обращения следует, что ОАО «Российская авиакомпания «ЭРЛЕН» планирует реализацию инвестиционного проекта на территории Санкт-Петербурга. Всецело поддерживая данную инициативу, обращаю Ваше внимание на то, что развитие и деятельность аэропорта «Пулково» осуществляется в соответствии с условиями соглашения о создании, реконструкции и эксплуатации на основе государственно-частного партнёрства объектов, входящих в состав имущества аэропорта «Пулково», (далее – Соглашение), заключенного Санкт-Петербургом, ОАО «Аэропорт «Пулково» и ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (далее - ВВСС) – оператором аэропорта.

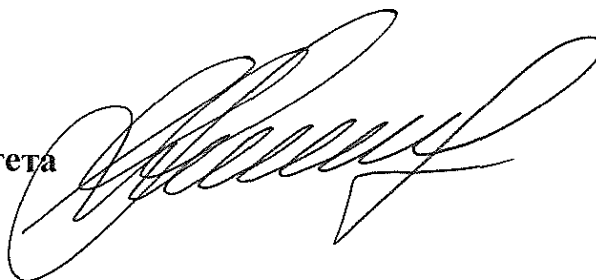
Согласно пункту 4.5 (а) Соглашения ВВСС имеет исключительное право оказывать Аэропортовые услуги в аэропорту «Пулково», к числу которых относится обслуживание пассажиров, багажа, почты и грузов. Указанное положение означает, что, заключив Соглашение, Санкт-Петербург принял на себя обязательство не проводить мероприятия, направленные на создание



и развитие иного аэропорта коммерческой гражданской авиации на территории города Санкт-Петербурга, включая территорию терминала «Пулково-2».

Вместе с тем Соглашение не распространяет свое действие и не возлагает обязательств на третьих лиц, не являющихся сторонами Соглашения. В связи с этим ОАО «Российская авиакомпания «ЭРЛЕН» вправе самостоятельно в соответствии с действующим законодательством реализовывать инвестиционные проекты, направленные на улучшение авиатранспортного обеспечения Санкт-Петербурга. При этом эксклюзивность аэропорта «Пулково» не означает, что государственные органы препятствуют развитию других авиационных центров на территории города, и не умаляет значение действующего законодательства. Исполнительные органы государственной власти Санкт-Петербурга осуществляют свою деятельность в рамках своей компетенции и в соответствии с законодательством Российской Федерации и Санкт-Петербурга.

Председатель Комитета



И.А. Бабюк