

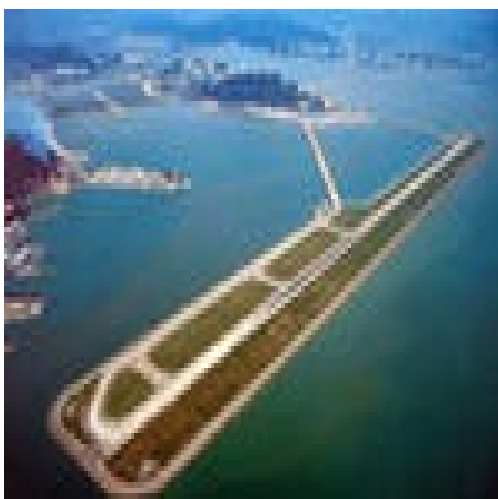
Международный морской аэропорт "Маркизово"

Россия 192284 Санкт-Петербург
Тел +7 9516871315 Fax-+7-812-7733735
<markizovo@mail.ru>.

Приложение к Заявлению о согласовании разрешения на создание искусственного земельного участка на водном объекте, находящимся в федеральной собственности
№ 7 от 10.05.2011
на №18-11 -2440/ 11-0-1 от 23.11.2011

Утверждаю:
Генеральный директор
ООО ММА «Маркизово»
«_____» **Н.А. Кузнецов**
«10» Мая 2012 года

Обоснование создания искусственного земельного участка.



Санкт-Петербург
2012 год.

Содержание

Предисловие . -----	3
1. Исходные данные и условия . -----	4
2. Обоснование необходимости строительства второго аэропорта в Санкт-Петербурге-8	
2.1 Нужен ли еще один аэропорт Санкт-Петербургу? -----	8
2.2. Актуальность строительства нового аэропорта -----	9
2.3. Монополия. Нужна ли она Санкт-Петербургу? -----	9
3. Краткие данные аэропорта «Маркизово» -----	10
3.1. Назначение аэропорта. -----	10
3.2 Предполагаемое место размещения объекта.-----	10
3.3 Обоснования примерного размера земельного участка -----	11
3.4 Испрашиваемое право на земельный участок -----	11
3.5. Основные характеристики будущего Аэропорта - -----	11
3.6. Транспортное обеспечение. -----	11
3.7. Возможное влияние на окружающую среду (меры по обеспечению экологических норм) .-----	11
3.8. Прогнозируемые сроки реализации инвестиционного строительного проекта	11
3.9 Преимущества -----	11
4. Рынок и мощность предприятия -----	12
4.1. Определение стратегии сбыта и оптимальной мощности -----	12
4.2 Стандарты статистики.-----	12
4.3. Оценка сложившейся конъюнктуры рынка -----	13
4.3.1 Анализ конъюнктуры в отрасли -----	13
4.3.2 Анализ структуры рынка и выявление его сегментов. -----	14
4.4. Анализ структуры рынка и выявление его сегментов.-----	14
4.5. Выявление факторов содействующих сбыту продукции.-----	15
5. Основные технологические решения . -----	16
6. Обеспечение предприятия ресурсами.-----	16
7. Место размещения аэропорта «Маркизово» -----	17
7.1.Обоснование выбранной площадки строительства.-----	17
7.2 Невская губа. -----	17
7.3 Оценка развитости транспортной сети и инженерных коммуникаций -----	19
7.4 ММПК «Бронка».-----	20
7.5 Развитие авиационного кластера -----	20
7.6. Западный скоростной диаметр. -----	21
7.6.1 Васильевский остров -----	21
7.6.2 Крестовский остров -----	21
7.7 Оценка характеристик земельных участков -----	22
7.8. Обоснование места размещения объекта и зарубежные примеры -----	22
8. Основные строительные решения -----	25
8.1 Характеристика площадки строительства-----	25
8.2.Обоснование размещения объектов на схеме генплана -----	25
8.3. Определение точек подключения предприятия к внешним сетям и коммуникациям.-----	26
8.4 Схема генплана с основными данными по генплану -----	26
8.5. Оценка целесообразности выделения очередей строительства-----	26
9. Оценка воздействия на окружающую среду-----	28
9.1. Оценка окружающей природной среды в районе предполагаемого строительства	28
9.2.Значения фоновых концентраций загрязняющих веществ -----	28
9.3.Воздействие на животный мир -----	30
9.4.Характеристика водоотведения и очистки сточных вод -----	31
9.5.Управление отходами -----	32
9.6.Оценка окружающей природной среды в районе предполагаемого строительства	32
10. Структура предприятия. Кадры -----	34
11. График осуществления проекта -----	35
12. Финансовая и экономическая оценка. Эффективность инвестиций -----	35
12.1.Объем финансирования для выполнения услуг аэропорта -----	35
12.2. Оценка привлекательности проекта. -----	36
12.3. Определение влияние проекта на национальную (региональную) экономику и политику	37

13. Выводы и предложения	-----	-----
38		
13.1 Вывод	-----	38
13.2. Общие предложения	-----	39
13.3. Послесловие	-----	40

Предисловие

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 Гостинском районе также было в этой концепции, которая, как я уже писал, предусматривала постепенную 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» пыталась 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. (**приложение 5**) 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» (**приложение -6**) 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.

ОАО “Российская авиакомпания “ЭРЛЕН”” (**приложение -7**) оказалась в изоляции с монопольным процветающим "ПУЛКОВО", у которого, по мнению газеты "Коммерсантъ" обострился "Синдром Территории". Мы очень долго ждали, когда данному синдрому придет конец после выделения аэропорта в самостоятельную структуру. Исходя из этого в течение 20 лет нашей компанией разрабатывалась своя концепция развития транспортной системы, в которой она хотела бы занять

определенную нишу в структуре перевозок, способствующим увеличить объем перевозок в 2,5 или даже в 6 раз, что вполне реально, исходя из нижеследующего:

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, 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.

1. Исходные данные и условия

В последние годы Россия стала самой динамично развивающейся авиационной державой в мире. Объем авиационных грузоперевозок вырос на 14,4%, а пассажироперевозок - на 18,6%, что в три раза превосходит среднемировые показатели. По оценке компании «Boeing» объем грузовых авиаперевозок в стране будет ежегодно расти на 6% и к 2026 году увеличится в три раза. При этом пока доля России в мировом авиационном грузообороте составляет всего 2%, что явно не соответствует имеющемуся потенциалу. Пассажирские перевозки возрастают значительно быстрее. Так пассажиропоток на международных воздушных линиях в страны дальнего зарубежья в аэропорту составил 414 тысяч человек (прирост на 25,8% к уровню прошлого года).

Всего по итогам 9 месяцев 2010 года количество пассажиров в «Пулково» оказалось на 27,4% больше, чем годом ранее - 6 552 653 человек. Одной из основных причин, по которым не удается в полной мере реализовать имеющиеся предпосылки роста, является

несоответствие имеющейся в России аэропортовой сети потребностям современных грузовых и пассажирских авиаперевозчиков. Пассажиропоток в страны дальнего зарубежья возрос на 26,9%.

Динамично развивающаяся экономика России выдвигает перед авиатранспортной системой страны дополнительные требования не только к повышению пропускной способности инфраструктуры, но и к внедрению новых технологий, инновационных решений, повышению качества обслуживания и снижению административных барьеров и качества планирования.

В чем наши основные конкурентные преимущества? И в чем недостатки?

Первое - это выгодное географическое положение на границе с Евросоюзом, в 675 километрах от Москвы. И 420 от Хельсинки. Санкт-Петербург находится на пересечении трансполярных международных воздушных транспортных коридоров. В радиусе 700 километров от Санкт-Петербурга проживает 25 миллиона, а в радиусе тысячи километров – 48 миллиона человек.

Второе – географическое положение Санкт-Петербурга на восточном побережье Балтики со дня основания города способствовало его становлению в качестве транспортно-распределительного и торгово-посреднического центра международного значения. Городской транспортный узел используется для обеспечения внешнеэкономических связей практически всех регионов России.

Санкт-Петербург остается важнейшим транспортным узлом РФ на Европейском направлении.

Однако уникальные технические параметры аэропорта «Санкт-Петербург» с двумя взлетно-посадочными полосами аэропорта уже сейчас не справляются со своей нагрузкой. Директор Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса В.Н. Тасун в своем письме от 21.08.2009г №01-17/2905 (**приложение -11**) пишет: «К 2025 году аэропорт «Пулково» рассчитывает на увеличение пассажиропотока до 22 млн. пассажиров». Что, конечно, для «Пулково» маловероятно. А для такого города очень мало, была техническая возможность- уже сегодня можно было бы рассчитывать на 54 млн. пассажиров в год. Поэтому второй аэропорт городу необходим.

Третье – в Санкт-Петербурге расположен крупнейший авиационный кластер в России, несколько ремонтных авиазаводов и Университет гражданской авиации, занимающийся подготовкой пилотов гражданских лайнеров, а также ряд научно-исследовательских институтов, работающих в авиационной сфере.

Этот факт будет способствовать успешности проектов, связанных с техническим обслуживанием воздушных судов и строительством новых аэропортов, поскольку сравнительно легко можно будет привлечь высококвалифицированных специалистов и воспользоваться накопленной имеющейся научно-производственной базой. В то же время наличие современного грузового и пассажирского аэропорта будет являться дополнительным конкурентным преимуществом авиационной промышленности области, поскольку позволит оптимизировать схемы снабжения и поставок и использовать методику управления запасами Just In Time. Это особенно актуально при интеграции российских и зарубежных авиапроизводителей, т.к. размещение такого рода производства потребует наличия возможности транспортировать комплектующие или готовые изделия.

Четвёртое - наряду с промышленным потенциалом наш регион в полной мере обладает ключевыми элементами транспортно-логистического кластера в целом. Нам необходимо два или 3 аэропорта класса «А» - 2 пассажирских и грузовой, а также таможенные терминалы, пассажирский и грузовой речные и морские порты, разветвлённая сеть железных и автомобильных дорог сейчас достраивается, уже регулярно ходят высокоскоростные поезда «Аллегро» и «Сапсан». Причём между этими элементами кластера минимальное в Северо-Западном федеральном округе транспортное плечо. Так, например, построен порт Усть-Луга, там же хотят построить грузовой

аэропорт, строится многофункциональный морской перегрузочный комплекс «Бронка», построен порт Невский Фасад, который начал принимать круизные лайнеры .

Несомненно, новые значительные возможности для превращения Санкт-Петербург в крупный туристский центр с вводом нового терминала в «Пулково» не достаточно. Нужен новый аэропорт.

Пятое - администрация региона обладает значительным и успешным опытом привлечения инвестиций в экономику. Но привлекает их не совсем экономичным способом. За счет монополии. Так было заключено Соглашение от 28.10.2009 за № 1212 между г. Санкт-Петербургом, ОАО «Аэропорт «Пулково» и ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы».

29.04.2010 Соглашение вступило в силу. С этого момента управление аэропортом передано консорциуму «Воздушные Ворота Северной Столицы», созданному банком VTB Europe, крупнейшим оператором аэропортов – компанией Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (ФРГ) и компанией HORIZON Air Investments A.E. (Греция), в сферу которой входит развитие, финансирование, строительство и управление аэропортами.

Данная сделка была рассмотрена и одобрена Правительственной Комиссией 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» (далее – Закон о защите конкуренции) ФАС России рассмотрел указанное ходатайство и принял решение о его удовлетворении.

На основании этого дал ответ в своем письме от 04.09.2009 № 22/31-48859 Вице-губернатор Санкт Петербурга Ю.В. Молчанов. Он заявил: «Проект может быть реализован на условиях ГЧП только в случае, если аэропорт «Пулково» будет являться единственным аэропортом гражданской авиации в регионе». Монополия.

Хочу заметить, что монополия приносит только вред, привлекая рубль, правительство потеряло миллионы. А вот, что сказал ФАС: **(приложение 12)**

«ФАС России рассмотрел Ваше обращение о целесообразности строительства нового аэропорта в г. Санкт-Петербург и сообщает следующее: принимая во внимание информацию, представленную Губернатором Санкт-Петербурга В. И. Матвиенко 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, ФАС России признал положения Соглашения, касающиеся принципа «эксклюзивности» обоснованными». **Из этого не следует, что не могут быть построены иные региональные или местные аэропорты в Ленинградской области или в близлежащих регионах.**

К сожалению правительство Санкт-Петербурга утратило свое право на создание новых аэропортов, заключив вышеназванное Соглашение. Но это Соглашение не запрещает, как указал ФАС. Из этого следует, что могут быть построены иные региональные аэропорты частными компаниями. Частный бизнес также заинтересован в развитии нового портового комплекса. Это дает возможность свободной торговли и снижения транспортных затрат по пути доставки груза основным потребителям. Что, в свою очередь, повышает конкурентоспособность российских товаров на зарубежных рынках и способствует снижению рисков по исполнению экспортно-импортных контрактов с зарубежными партнерами.

Но правительство может заключить с частными компаниями договор, что построенные новые аэропорты через 30 лет перейдут в государственную собственность. К этому времени как раз и договор «не строить», потеряет силу.

Таким образом, преимуществ – пять, недостаток один - МОНОПОЛИЯ.

Демонополизация рынка авиаперевозок позволит Санкт-Петербургу и Ленинградской области иметь все необходимые составляющие для успешной реализации концепции развития европейского транспортно-транзитного коридора на базе грузового комплекса Усть-Луга и пассажирского порта «Невский Фасад». В настоящее время недостает только еще двух аэропортов - грузового в Усть –Луге и пассажирского в Невской Губе.

Предлагаемая концепция, отвечая современным требованиям к грузовому и пассажирскому аэропорту и учитывая спрос, предъявляемый участниками рынка грузовых и пассажирских авиаперевозок, содержит следующие три кластера:

- техническое обслуживание

-терминально-логистический «Почта России» и другие вспомогательные виды деятельности: хендлинг, экспедиционное обслуживание, грузовые автоперевозки, профильный консалтинг и юридическое сопровождение (потенциальные резиденты: ГК «Аэрофьюэл», «DARS development»)

Территория аэропорта будет составлять 75 гектаров, а в дальнейшем планируется увеличить в процессе развития площадь территории до 300 гектаров. При этом есть все возможности, чтобы в процессе развития при отсутствии противопоказаний увеличить площадь территории в два раза до 600 гектаров.

Совокупные инвестиции в создание и развитие аэропортовой зоны за 2012-2020 годы по проекту составят 34,1 млрд. рублей, в которых по условиям не будет инвестиции федерального и регионального бюджетов. Но они могут быть направлены на создание и эксплуатацию необходимой инфраструктуры, к примеру, метрополитена. Или скоростного диаметра, соединенного с аэропортом. По оценкам бюджетная эффективность за первые 20 лет функционирования - 186, 2 млрд. рублей, из которых 95,3 млрд. – поступления в бюджет. В процессе функционирования зоны планируется создать 470 новых рабочих мест, не считая строителей.

Мы уверены, что федеральный статус аэропортовой зоны, который хотелось бы получить, послужит дополнительной гарантией создания необходимой инфраструктуры, что повысит привлекательность зоны в глазах потенциальных резидентов и иностранных инвесторов. Кроме того, создание аэропортовой зоны «Маркизово» будет способствовать укреплению позиций России на рынках грузового авиатранзита между Европой и Азией и придаст дополнительный импульс развитию отечественных самолетов нового поколения российской авиапромышленности. Но, главное - это привлечение иностранных туристов в столь желанный для них город, перетекание транзита через Петербург. И улучшение имиджа Северной столицы, испорченной её воздушными воротами.

Вот, к примеру, что пишет сейчас о ней пресса:

Пограничный контроль в «Пулково-2» не справляется с наплывом пассажиров

В международном терминале «Пулково–2» петербургского аэропорта скопились большие очереди на паспортный контроль, самолеты ряда рейсов покинули аэропорт с опозданием. Об этом пассажиры сообщают в своих микроблогах в Twitter, передает корреспондент «БалтИнфо». «В Пулково -2 очередь на паспортный контроль хуже, чем в метро в час «пик», «Пулково-2 не справляется с количеством вылетающих. Паспортный контроль полчаса прохожу! Итальянцы уже свистят!

Пулково не резиновое, оно просто старое

Россия • г. Санкт-Петербург • Авиаперевозки

Самым вопиющим случаем стала ситуация с самолетом авиакомпании Red Wings, следовавшим из Анталии в Москву. Борт должен был сесть в аэропорту Внуково, но из-за сильного задымления, вызванного лесными пожарами в Подмосковье, был перенаправлен на запасной аэродром в Петербурге. После приземления в течение трех часов пассажиров не выпускали из салона. При этом система кондиционирования воздуха была отключена, а туалеты на борту заперты. Также пришлось просидеть в салонах несколько часов и пассажирам двух чартерных Ил-86 авиакомпании «Атлант-Союз». В общей сложности к 37 тыс. пассажиров, которые должен был пропустить через себя терминал Пулково-2, столпотворения в небольшом зале прибытия международного терминала Пулково, рассчитанного на 600 человек, если бы всех пассажиров выпустили разом, коллапса было бы не избежать. Транзитной зоны, куда можно было бы временно поместить людей в ожидании лётной погоды, в небольшом петербургском аэропорту попросту нет. Как нет и обыкновенного кондиционера: в 1973 году он конструктивно не был предусмотрен. При этом в международном терминале всего 10 кабинок паспортного контроля плюс несколько в Пулково-1 (там зал ожидания для рейсов, прибывающих из стран СНГ, рассчитан всего на 150 человек, то есть на обслуживание только одного самолёта). Таким образом, в случае повторения подобной ситуации избежать повторения коллапса в Петербурге будет довольно сложно. Во всяком случае, до тех пор, пока в нашем городе не построят современный пересадочный узел — хаб с полноценной транзитной зоной и расширенной зоной таможенного контроля. По планам Смольного и «Воздушных Ворот Северной Столицы», это произойдёт не раньше 2013 года. (Источник: [Фонтанка.ру](#))

Я очень сомневаюсь, что в 2013 году проблема будет решена. Вот Вам обоснование.

2. 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, да это может сказать и любой студент из туристского вуза. Кстати в любой курсовой или дипломной тематической работе по развитию туризма в Санкт-Петербурге это и написано.

Тем не менее. В настоящее время Санкт-Петербург и Ленинградская область располагают одним современным аэропортом. Вместе с тем, рост авиаперевозок ежегодно значительно 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 авиaperевозок. 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 монополизацией (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 и созданных на основе российских планеров и западных двигателей.
- 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, Финляндского и Ладожского вокзала и за счет имеющейся железнодорожной ветки и отличных подъездных путей создания и эксплуатации монорельсового транспорта, подъездных тоннелей позволит быстрый ввод в строй сооружений. начало частичной эксплуатации уже к лету 2013 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 монополизации перевозок аэропорта

«Пулково» и резкого роста объема авиаперевозок 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 авиакомпании 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, прибывших на круизных судах в эти города и желающих слетать на один день в Петербург. Была еще идея задействовать старый аэровокзал в Международном аэропорту, который не используется, и начать полеты через него в Москву и Лаппеенранту, что сэкономило бы более часа времени за счет быстрой регистрации и посадки в маломестный самолет, да и близости аэропорта и позволило бы пассажирам международных линий не мучиться с переездом в другой терминал аэропорта что создало бы предпосылку к удобству транзита и его росту.

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.

3. Краткие данные аэропорта «Маркизово».

3.1 -назначение аэропорта:

Пассажирские региональные международные перевозки внутри Европы.

3.2. -предполагаемое место размещения объекта:

Местоположение. В данном проекте предлагается создать Международный аэропорт в центре Невской Губы. Ориентировочно с юга 4 км за Санкт- Петербургским морским каналом и 9 км южнее береговой черты «Стрельна». С запада перед форватером № 11 на расстоянии 12 км от Кронштадта. С севера 4 км от береговой черты. С Востока 3 км не доходя Морского Фасада и 5 км береговой черты Васильевского острова.

3.3. -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.

3.4.- 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 наземный транзитный терминал.

3.5- основные характеристики будущего Аэропорта:

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

3.6 - 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.

3.7 - 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.

3.8 - прогнозируемые сроки реализации инвестиционного строительного проекта:

2012-2015 год.

3.9 -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 будут уточнены после получения разрешения.

4. Рынок и мощность предприятия.

4.1. 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.

Но надо заметить, что все эти три московских аэропорта перевозят все-таки меньше, чем аэропорт «Шарль де Голль». Вот к чему надо стремиться Санкт-Петербургу. Однако аэропорту «Пулкову» это не под силу. Но, имея несколько аэропортов, можно достигнуть успеха. Так компания «Аэропорты Парижа» занимается строительством, обустройством и эксплуатацией аэропортов, среди которых Париж-Шарль де Голль и Париж-Ле Бурже.

Приняв в 2010 году 83,4 миллионов пассажиров, компания «Аэропорты Парижа» вышла на 2-е место среди европейских групп по управлению аэропортами по объему пассажирских перевозок и на 1-е место по объему грузовых и почтовых перевозок. Благодаря выгодному географическому положению и обслуживанию торговыми предприятиями, группа компаний следует стратегии развития своей пропускной способности и улучшения качества предоставляемых услуг, а также планирует развивать сферу торговли и недвижимости. В 2010 году товарооборот группы компаний увеличился на 2739 миллионов евро, что принесло 300 миллионов чистой прибыли.

Почему администрация Санкт-Петербурга не может повторить их успех?

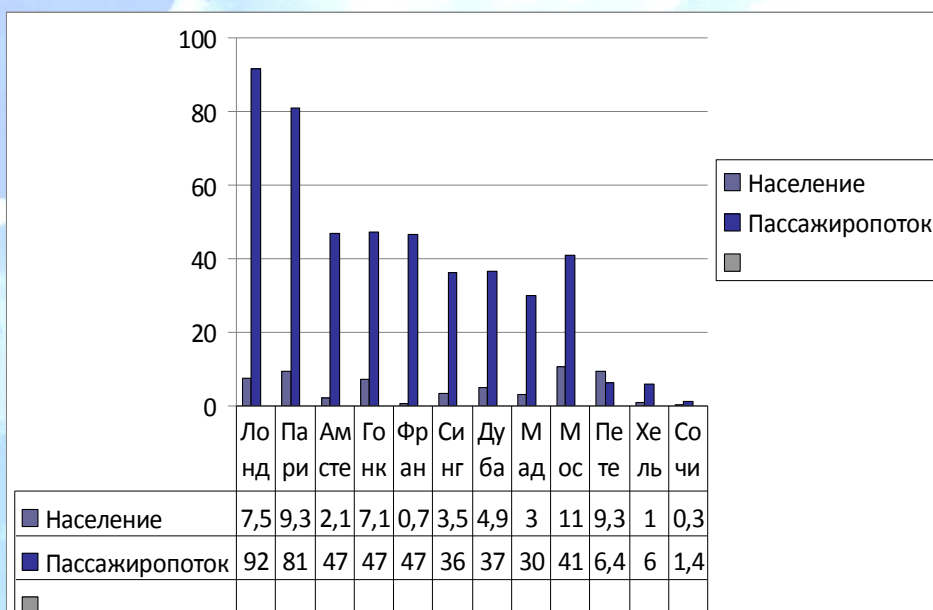
4.2 Стандарты статистики.

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.

пассажиры 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».

4.3 Оценка сложившейся конъюнктуры рынка

4.3.1 - 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 Лютона 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»

4.3.2 -Анализ структуры рынка и выявление его сегментов .



Как видно на графике, на международных линиях все -таки Санкт-Петербург занимает третье место, хотя должен занимать первое потому, что поток потенциальных иностранных туристов у нас значительно больше. Просто у Москвы значительно больше транзитных пассажиров. Если оценить график, то можно понять, что система перевозок построена так, что пассажир вынужден передвигаться из одного города в другой через Москву . Однако, создав хаб в Санкт-Петербурге, можно изменить эту тенденцию в сторону Петербурга.

4.4. Прогноз спроса на конкурентную продукцию на основе данных о текущем потреблении аналогичных товаров и услуг, степени удовлетворения спроса на них, в том числе за счет местного производства и импорта, темпах изменения показателей конъюнктуры рынка за определенный период (по сегментам и по рынку в целом).

Как видно рынок недооценен, и второй аэропорт нужен. Он необходим и Москве.

К примеру, Москва закрылась по погоде. Через час закрылось «Пулково», но уже не по погоде, а по технической возможности принятия самолетов.

Стоит ли говорить о конкуренции? Ее фактически нет. Рынка хватит для всех. В настоящее время Санкт-Петербург и Ленинградская область располагают одним современным аэропортом. Вместе с тем рост авиаперевозок ежегодно значительно стабильно возрастал даже до разделения авиапредприятия, рынок испытывает потребности в новых в аэропортах.

Наш продукт - перспективный проект. Хотя конкуренцию еще надо создать. Однако основной конкурент не «Пулково». Конкурировать надо с Франкфуртом, Лондоном или Парижем. Аэропорту «Пулково» эта задача по плечу, а мы будем его дополнять и помогать. Учитывая, что Санкт – Петербург является культурной столицей, дешевле Москвы и не хуже Хельсинки, то возможное увеличение пассажиропотока не предел

После реконструкции «Пулково» возможно увеличение его пассажиропотока только до 14 млн. чел. Директор Департамента государственной политики в области гражданской авиации В.М. Тасун. **(Приложение 10)** Предлагает за 30 млрд. довести к 2025 году пассажиропоток до 22 млн. пассажиров. (мало вероятно, если только снести Пулковские высоты) но 30 млрд не хватит.) Однако их хватит на развития нового аэропорта «Маркизово», но и 22 млн. пассажиров для него не предел. К примеру, в Лондоне “Heathrow” обслуживает 63,2 млн. чел. Во Франкфурте - 48,4 млн. Даже Амстердам обслужил 40 млн. чел. Для наглядности сравните с тем что, мы имеем. В данный момент, используя один аэропорт «Пулково». Следовательно, первая очередь вновь открытого « Аэропорта «Маркизово» может сразу начать работу на пределе своих пропускных возможностей, не опасаясь конкуренции. И следовательно, даже если Петербургу не грозит вновь стать столицей, 2-ой аэропорт ему бесспорно нужен.

Сейчас из-за монополии "Пулково" значительная часть транзита идет через Москву и Хельсинки. А теперь западные авиакомпании умудрились вывозить наших пассажиров из близлежащего финского аэропорта «Лаппеенранта» в 2-х часах езды от Петербурга.

Учитывая, что Санкт–Петербург является культурной столицей, дешевле Москвы и не хуже Хельсинки, то возможное увеличение пассажиропотока до 54 млн. пассажиров в год не предел.

При грамотной организационной работе после внедрения новых технологических научно-технических, экономических показателей, эксплуатационных характеристик первая очередь продукта с одной ВПП сможет отправлять и принимать столько же пассажиров, что и «Пулково» с двумя ВПП в настоящее время. И это даст возможность увеличить основной и транзитный поток в два раза. Несмотря на это, степень насыщенности рынка все- таки будет еще далека от 100%.

4.5 Выявление факторов содействующих сбыту продукции:

Оценка сохранения влияния этих факторов на величину спроса в будущем и сопоставление прогноза на намечаемую к увеличению пассажирского потока с учетом конкурентоспособности отечественных и зарубежных аэропортов.

Санкт-Петербург занял седьмое место в рейтинге 25 ведущих туристических направлений Европы,- сообщает туристический поисковик TripAdvisor.

Первое место в рейтинге TripAdvisor занял Париж, на втором - Рим, на третьем - Лондон.

Четвертое и пятое заняли Барселона и Прага соответственно. На шестом месте - Венеция.

Следом за Санкт-Петербургом идут Флоренция, британский Эдинбург и Стамбул.

Но вот вопрос? Почему в Париже пассажиропоток около 100 000 пассажиров в год. В Петербурге только 7 млн. пассажиров может перевозить «Пулково» в монополии? Или может это проблема развитости транспортной сети?

В список ведущих европейских туристических направлений вошли также Амстердам, итальянский остров Капри, Дублин, Берлин, хорватский Дубровник, греческий город Ия, Стокгольм, бельгийский Брюгге, итальянское побережье Амальфи, Вена, польский Краков, исландский Рейкьявик, немецкий городок Ротенбург-на-Таубере, швейцарский Интерлакен и итальянский курорт Позитано. Как видите, Москвы, занимающей первых три места в России по пассажиропотоку, и близко нет.

Обратите внимание на таблицу, отношения пассажиропотока к населению региона. где Санкт-Петербург единственный город где, пассажиропоток меньше, чем количество населения в регионе. Вот вам и значительный потенциал роста.

5. Основные технологические решения.

Обоснование выбранных технологий и основного технологического оборудования, а также определение инвестиционных и производственных издержек по их приобретению и эксплуатационному обслуживанию.

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.

6. Обеспечение предприятия ресурсами.

Определение потребности предприятия в топливных, энергетических и сырьевых ресурсах, комплектующих изделиях и полуфабрикатах в натуральном и стоимостном выражениях по периодам производства, исходя из производственной программы и принятых технологий и оборудования.

Обеспечение предприятия людскими ресурсами не вызывает сомнений.

Расчет потребности в основных видах топливно-энергетических ресурсов по видам продукции будет уточнен позже. Планируется автономно использовать ветровую энергию.

7. Место размещения аэропорта «Маркизово».

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

7.1.- обоснование выбранной площадки строительства:

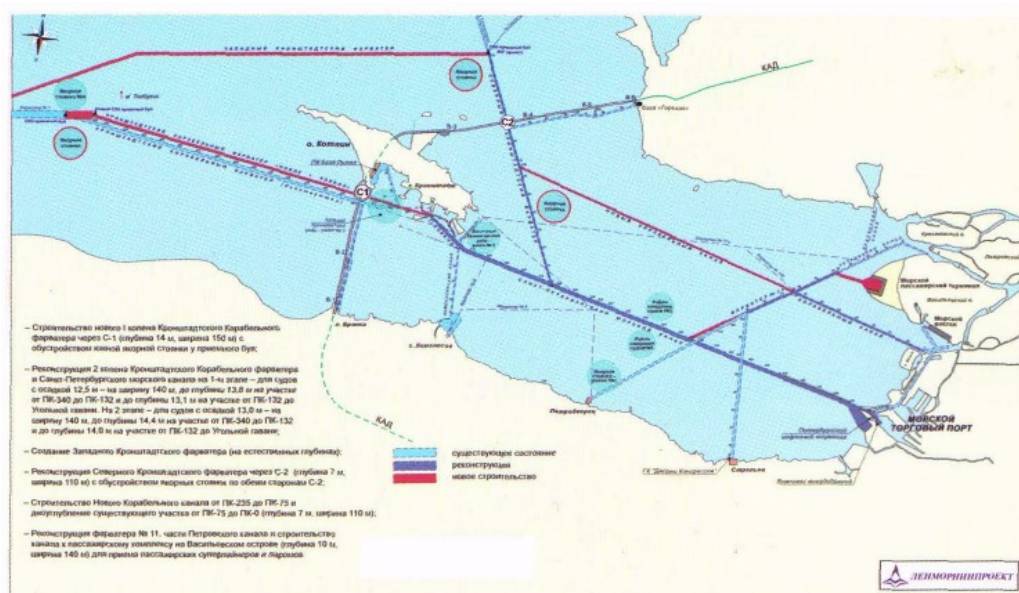
Подбор участка, обеспечивающего минимум затрат по его освоению и эксплуатации аэропорта (минимальная протяженность подлежащих строительству транспортных и инженерных коммуникаций, необходимость устройства и содержания дренажного хозяйства и строительства других, инженерных сооружений, удаленность площадки 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 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. Поэтому, немного о ней .**

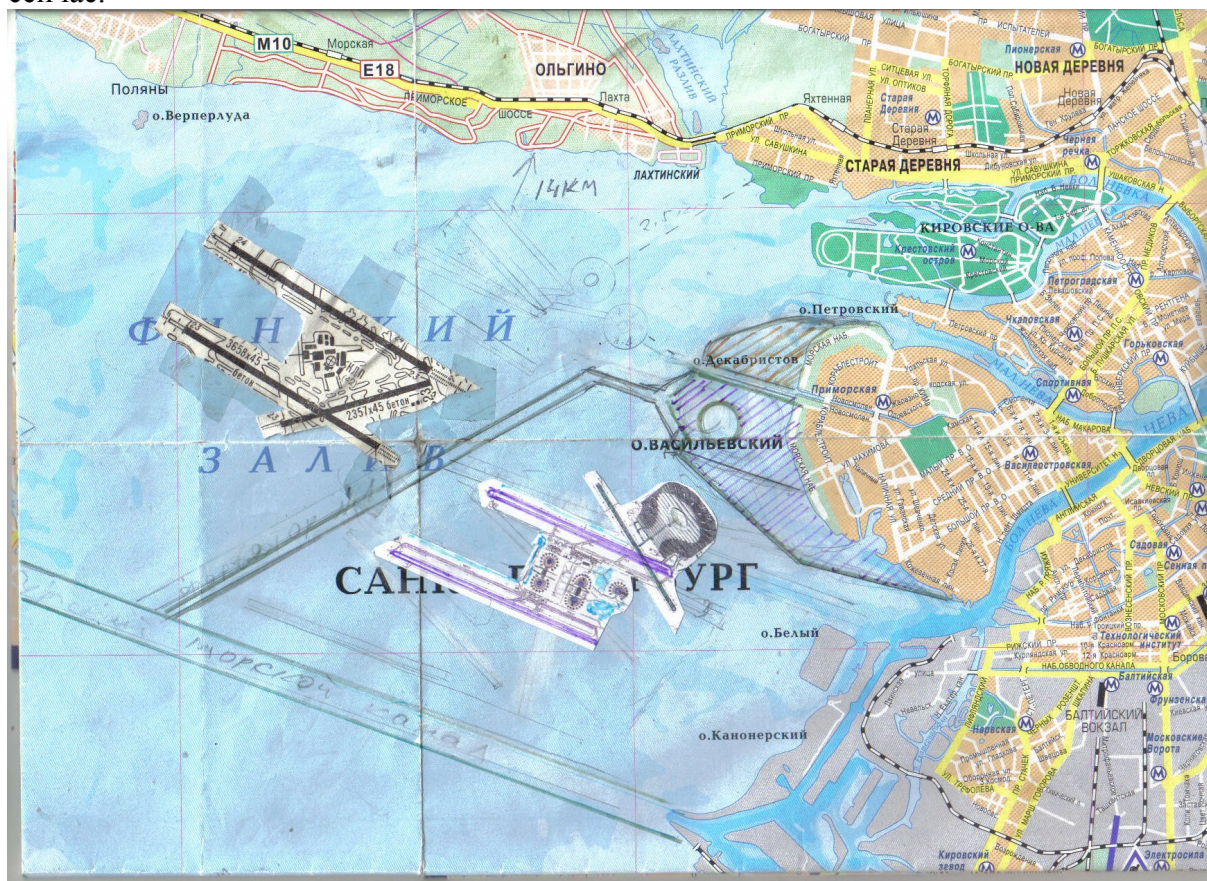
7.2 НЕВСКАЯ ГУБА́ — крайняя вост. часть Финского залива. Н. Г. в шутку называют "Маркизовой лужей в память об адмирале русского флота маркизе де Траверсэ, который в период царствования Александра I приказал обучать молодых моряков морскому делу только в пределах Н. Г. " Отсюда и название аэропорта «Маркизово» по привязке к местности. (Конечно лучше бы привязать к названию города. Но для этого необходима Ваша воля.) 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.

Представленная схема морских каналов, показывает что в ее промежутках в полнее может поместиться аэропорт не менее чем Пулково и даже более.



сейчас.



Вот несколько вариантов это нужно глубоко исследовать. Есть предложение использовать участки в;

1 Вариант. Районе акватории центра Невской губы проходят по территории Санкт-Петербурга ограниченной

С юга 4 км за Санкт-Петербургским морским каналом и 9 км южнее береговой черты «Стрельна». С запада перед фарватером № 11 на расстоянии 12 км от Кронштадта. С севера 4 км от береговой черты. С востока 3 км не доходя Морского Фасада и 5 км береговой черты Васильевского острова.

2. Вариант. Район акватории юго-восточной части Невской губы проходит по территории Санкт-Петербурга

Ограниченной С юга 2 км за Санкт-Петербургским морским каналом и 6 км южнее береговой черты 9 км до «Сосновой поляны». С запада 1 км за фарватером № 11 и 12 км от Кронштадта С севера 1 км не доходя Морского Фасада и 7 км до поселка Ольгино. С востока 4.5 км От береговой черты устье реки Невы и 4 км. до береговой черты острова Белый и Канонерский

Более экономичный и удобный для пассажиров 2ой вариант, так как он ближе к городу и через него можно провести западный скоростной диаметр.

Первый этап строительство регионального аэропорта с одной маленькой взлетно-посадочной полосой.

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 порядок 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.

7.3 Оценка развитости транспортной сети и инженерных коммуникаций, и др. факторов района строительства.

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.

В составе генеральных планов городов разработка раздела развития транспортной инфраструктуры занимает значительное и во многом определяющее место.

Потеря балтийских портов усиливает нагрузку на Санкт-Петербургский транспортный узел, стимулируя ускоренное развитие всего транспортного хозяйства и главным образом морского. Но перспективы дальнейшего расширения порта очень малы. Да и ресурсы городской территории также ограничены. Поэтому расчетная мощность петербургского порта после его расширения оценивается в 20-30 млн. тонн грузооборота в год. А потребности России в этом регионе оцениваются в перспективе в 100-120 млн. тонн ежегодно.

Поэтому начато создание на Балтике системы российских портов. Расширение уже существующих небольших портов в Выборге и Высоцке, строительство новых крупных портов в Усть-Луге в 100 км к западу от Санкт-Петербурга, в бухте Батарейной вблизи г. Ломоносова (в 30 км западнее Санкт-Петербурга) и на северном берегу Финского залива в Приморске, а также пополнение флота современными крупнотоннажными судами будет способствовать расширению экономических связей региона.

7.4 ММПК «Бронка».

Также в Невской губе 2011 году начато производство работ по строительству ММПК «Бронка».

Территория, отведенная под строительство ММПК «Бронка», ограничена:

- с севера – акваторией Невской губы;
- с запада – участком №4, кадастровый номер 78:40:040:21;
- с юга – малоэтажной жилой застройкой поселка Ольгин канал;
- с востока – территорией воинской части 20471 и трассами магистральных трубопроводов газа, водоснабжения и электроснабжения.

Площадь территории, занимаемая сооружениями комплекса, в границах проектирования составляет 1247,27 тыс.м². Что дает возможность рассмотрения взаимодействия с аэропортом.

7.5 Развитие авиационного кластера

Также значительное развитие получили все элементы транспортного процесса – путевое хозяйство, подвижной состав, погрузочно-разгрузочная техника, складское хозяйство, перевалочные базы, пересадочные узлы. В Санкт-Петербурге и других городах изготавливается различная техника для транспорта, ведется подготовка квалифицированных кадров. Все это позволяет говорить о том, что в данном районе сложилась общерайонная транспортная система – составная часть единой транспортной системы страны.

Поэтому, я прошу учесть, даже если развитие авиационного кластера не нужно Санкт-Петербургу, оно нужно России.

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

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.

7.6. Западный скоростной диаметр.

Есть еще одно предложение, которое решает вопрос доставки пассажиров.

Вынести западный скоростной диаметр (ЗСД) и совместить его с новым аэропортом, тем самым мы сохраним Васильевский и Крестовский острова.

Как известно, строительство Центрального участка ЗСД затронет несколько стихийных зон отдыха, расположенных на западной кромке Васильевского острова.

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.

7.6.2 Крестовский остров

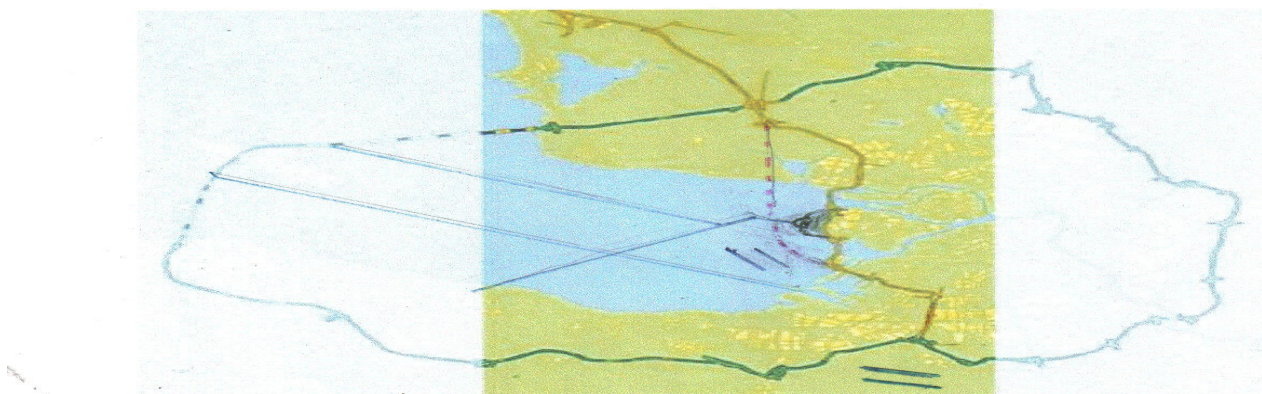
Согласно проектным решениям ЗСД пройдет вдоль западной кромки Крестовского острова. Ближайшими к будущей автомагистрали объектами в этом районе являются реконструируемый в настоящее время Центральный стадион и нефункционирующий Карильон, возведенный в дар городу к его 300-летию.

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»»



7.7 Оценка характеристик земельных участков, предварительно предложенных органами местной администрации для размещения намечаемого к строительству объекта.

Как уже указывалось выше, ранее исполком Ленсовета имел желание построить новый аэропорт в районе Тосно-Мга, сделал землеотвод. Но потом у правительства возникло твердое желание развивать только «Пулково». Я прошу извинить меня за критику, но это критика старого правительства, я очень надеюсь, что новое правительство города оценит мой труд и пересмотрит свою политику в интересах развития туристского потенциала нашего Великого города.

7.8. Обоснование места размещения объекта и зарубежные примеры.

Ничего нового я не придумал - строить на намытой территории. Нормальная международная практика.

Разница только в том у них глубина моря 50 метров, а у нас всего 4 метра.



"Морской" аэропорт
построен в заливе на
искусственном острове. " m.kstati.by
591×394 ... 1000×667

m.kstati.by





Международный аэропорт Макао Macau International Airport,
Макао.

150×120 ... 1951×1227

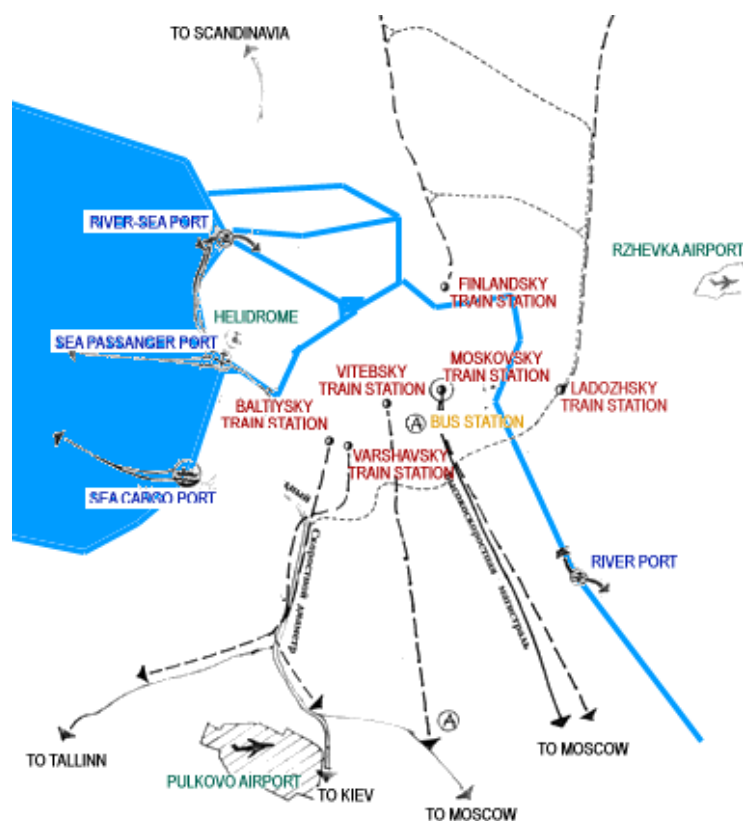


www.tury.ru ж

- ♦ Аэропорт на Мальдивах на искусственном острове



Оценка возможности конкретного размещения аэропорта в данном районе на выделенных площадках будет проработана после принципиального решения о разрешении создания земельного участка.



Выше на графике схематично представлена транспортная картина Санкт Петербурга глазами иностранцев.

Мысленно впишите сюда Морской фасад. Западный скоростной диаметр и аэропорт «Маркизово» И вы увидите насколько все прекрасно вписывается

8. Основные строительные решения.

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

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

Основное энергообеспечение будет автономным за счет ветрового режима и изменения уровня воды в Невской губе.

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

8.2 .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 облуживание 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.

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

8.3. 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 потребовать никакого дополнительного подключения со стороны города.

8.4 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)

8.5. Оценка целесообразности выделения очередей строительства и предложения по группе объектов первой очереди

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, Аквапарк, Океанариум
- Подводный и надводный отель. (Смотрите рисунок выше)
- Торговый комплекс беспрошлинной торговли.
- Строительство перрона и строительство стоянок самолетов.
- Строительство подземных складов ГСМ, исключаяющих разлив со строительством топливпровода 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. Продаются 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.

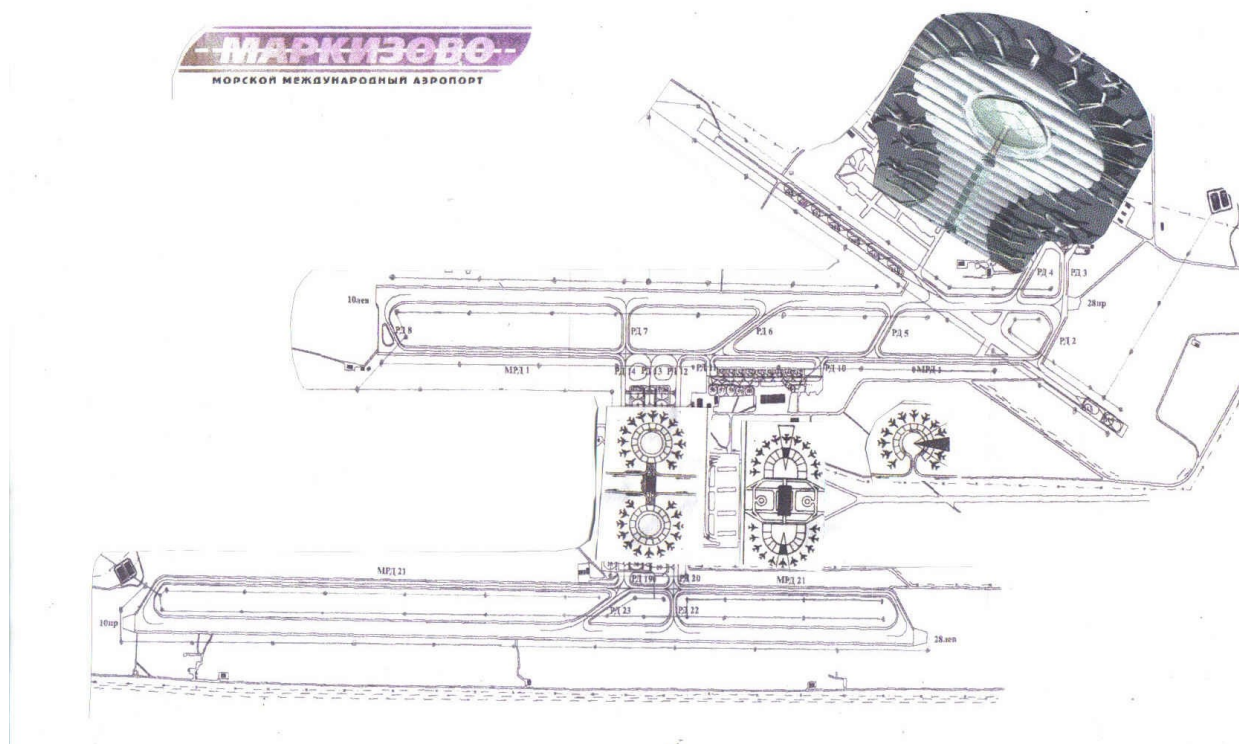
Реконструкция местных очистных сооружений или перевод их в другое место.

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

На рисунке схема аэропорта «Маркизово» с тремя ВПП способного перевозить более 40 млн. пассажиров в год.

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

Средняя пропускная способность терминалов первой очереди- 750 пассажиров в час.



На рисунке схема аэропорта «Маркизово» с тремя ВПП способного перевозить более 40 млн. пассажиров в год.

II очередь (2014-2016 гг.) аэропорта. МАРКИЗОВО

На втором этапе производится дополнительное формирование делового центра с размещением в нем предприятий малого бизнеса, офисов и представительств (строительство 2-й и 3-ей ВПП) для увеличения пропускной способности и регулярности воздушных перевозок.

На этом этапе уместно предложить закрытие по мере износа ВПП-2 «Пулково», что позволит высвободить миллиарды рублей на ее ремонт и перенацелить на наш проект, а также освободить перспективные для застройки территории и снизить уровень шума в районах Ульяновка, Сосновая Поляна, а также исключить воздействие шума на районы. Купчино и Автово и другие населенные пункты. Особо важно прекратить полеты над культурными центрами Петродворца и Дворца Конгрессов в Стрельне.

На третьем этапе исследуется возможность расширения аэропорта для осуществления развития магистральных воздушных перевозок, а также создается сеть фидерного обслуживания. В этом аэропорту создается собственный терминал для осуществления и пассажирского и грузового бизнеса.

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

9. Оценка воздействия на окружающую среду.

9.1. Оценка окружающей природной среды в районе предполагаемого строительства:

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

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.

9.2. Значения фоновых концентраций загрязняющих веществ:

Высокое содержание кислорода в устьевой зоне (ст.1,2,30) возросло от января к февралю до наибольшего в марте (9,85-9,95 мл/л, насыщение 96-98 %). Такие же изменения наблюдались и в ближайшей части северной зоны (ст.7), где показатели были несколько ниже

(в январе-марте 9,4-9,65 мл/л, насыщение 91-94 %). Зимний максимум кислорода 10-10,2 мл/л (наибольшие концентрации в наблюдениях этого года), насыщение 98-99 %, отмечен в феврале в центральной части губы – на ст.13 и у Лисьего Носа, ст.12, где обычно зимой показатели были относительно низкими. В феврале такое снижение наблюдалось за Лисьим Носом, на ст.42, где содержание кислорода было самым низким в данной съемке – 8,5 мл/л, насыщение 85 %, и низким, хотя и не минимальным в многолетнем ряду данных 1985-2005 гг.

В южной зоне губы, где замедленный водообмен способствует накоплению загрязненных стоков, содержание кислорода в течение зимы снижалось – у дна района у Петергофа, ст.14, - от 8,3 мл/л в феврале до 7,9 мл/л в марте, но в наибольшей степени у Стрельны, ст.11, - соответственно от 8,9 мл/л до 7,1 мл/л, насыщение (менее ПДК) - 69 %. При этом кислородные показатели на ст.11 являются наименьшими не только для зимы 2005 г., но 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.

б) 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

в) 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.

9.3. Воздействие на животный мир.

Во избежание увеличения возможного ущерба рыбным запасам компании-Партнеру:

1. 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.
2. Для снижения негативного воздействия на запасы невисского лосося необходима приостановка работ в акватории на период, совпадающий с пиком его нерестовой миграции.
3. 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.

4. 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.

5. 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.

6. По окончании работ с прибрежной зоны следует удалить строительный мусор, временные сооружения и приспособления.

7. Предусмотреть конструктивные и технологические решения, обеспечивающие выполнение гидротехнических работ в пределах акватории в максимально сжатые сроки.

8. Производство работ по строительству должно сопровождаться мониторингом за качеством воды на прилегающей акватории.

9. 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

Обитают в Невской Губе 69 видов рыб:
30 – морских; 10 – проходных; 29 – пресноводных;
из них:

- Рыбы** 9 внесены в Красную книгу: морская минога, атлантический осетр, финта, кумжа, голавль язь, синец, сом, подкаменщик

Обитают более 120 видов гнездящихся птиц и 110 мигрирующих, из них

- Птицы** 41 внесены в Красную книгу: болотная сова, белоспинный дятел, варакушка, малая крачка, кедровка...

Обитают 10 видов, из них

- Рептилии и амфибии** 2 внесены в Красную книгу: чесночница и уж обыкновенный

Обитает 51 вид из них,

- Млекопитающие** 8 внесены в Красную книгу: косуля, серый тюлень, кольчатая нерпа, белка-летяга

Возможное воздействие

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.

Снижение кормовой базы; негативное шумовое воздействие; факторы беспокойства при эксплуатации объектов; Массовая гибель воробьиных и изменение путей миграции

Портовые комплексы существенного влияния не окажут. Автомобильная дорога может привести к массовой гибели лягушек

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.

9.4. 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.

9.5. УПРАВЛЕНИЕ ОТХОДАМИ

Вводные положения

С точки зрения управления отходами рассматриваются два периода:

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

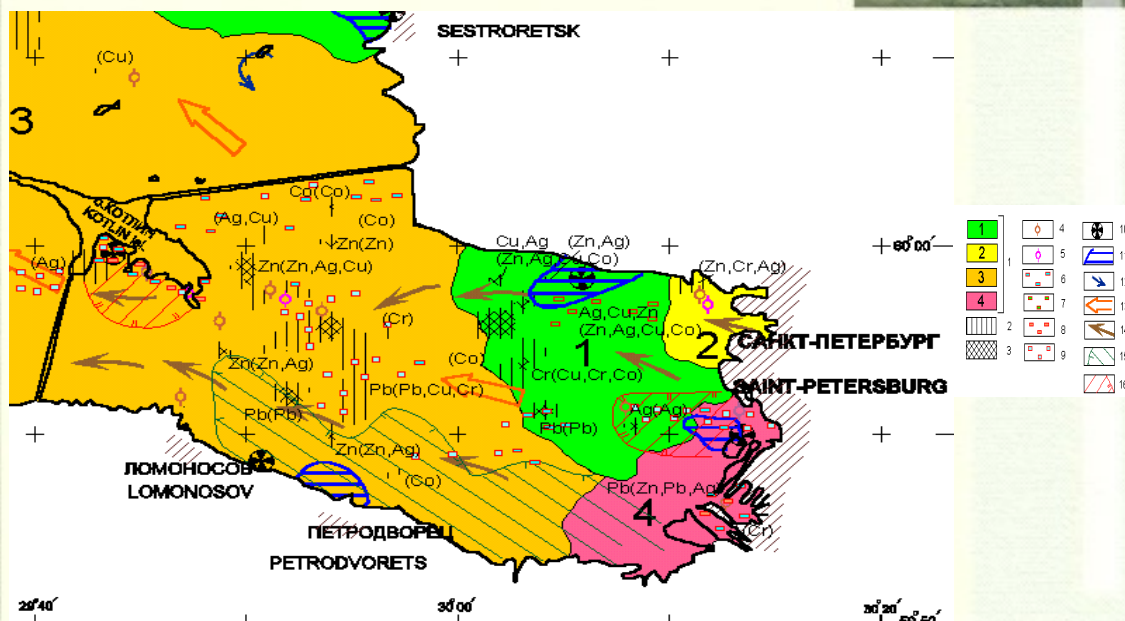
Эти два этапа имеют значительные различия, как в номенклатуре образуемых отходов, так и в их количествах. Количество образуемых отходов при сооружении проектируемого аэропорта определяется для всего периода строительных работ продолжительностью в 36 месяцев.

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

9.6. Оценка окружающей природной среды в районе предполагаемого строительства.

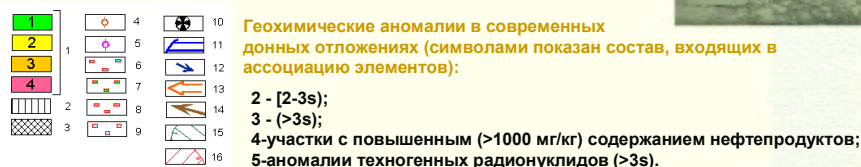
В Петербурге, городе - неразрывно связанном с морем, есть все необходимое, чтобы обеспечить управление водными ресурсами на региональном уровне. В прошлом году было даже принято специальное постановление городского правительства № 804, которое так и называется — «Об утверждении программы мероприятий 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, укреплением 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. Для чего и пишется данное обоснование.

Карта распространения загрязнений в донных осадках Невской губы



ИНСТИТУТ ПРОБЛЕМ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА

Условные обозначения к карте распространения загрязнений в донных осадках Невской губы



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 влекаемого материала;
- 15 - зоны повышенного интегрального загрязнения вод (по электрохимическим данным);
- 16 - зоны с низкой интегральной прозрачностью вод (по гидрооптическим данным).

ИНСТИТУТ ПРОБЛЕМ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА

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.

9.6. 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.

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

10. Структура управления предприятием и предложения по кадровому составу будет определена отдельно поскольку не вызывает сомнения.

11. 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-исследовательских, 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.

12. Финансовая и экономическая оценка. Эффективность инвестиций

На основе обобщения материалов предыдущих разделов можно сказать, что проект будет капиталоемкий, но вполне окупаемый.

Сейчас можно только приблизительно оценить и определить общие инвестиционные и производственные издержки;

Тем не менее есть очень большой интерес со стороны иностранных банков в том числе и ЕБРР (**приложение 17**)

12.1. Объем финансирования для выполнения услуг аэропорта :

На первом этапе

	Объект инвестирования	Объем инвестиций (млн. рублей)	Объем инвестиций (млн. USD)
	Разработка документации	40	1.5

Аэродром; комплекс: строительство ВПП, рулежных дорожек и стоянок ВС .	6000	226
Аэровокзальный комплекс	1062	40
В том числе: Деловой центр, Развлекательный центр, в том числе, Аквапарк, Океанариум. Торговый комплекс беспошлинной торговли.	47 92.8 36	1.8 3.5 1.35
Спецавтотранспорт и средства механизации	168	4.45
На развитие и реконструкцию района "МАРКИЗОВО", включая инженерную инфраструктуру, благоустройство, озеленение, транспортное строительство	40	1.5
Здания, сооружения другие объекты технического обслуживания воздушных судов	583	22
Причалы для речных морских судов	61	3.5
Быстровозводимые многоярусные автостоянки блок на 50 машин каждая	2.4	0-93
Склад горюче-смазочных материалов	36	1.35
Административно-бытовые здания и производственные помещения	152	4
Итого	8105.2	305.7

Стоимость второй очереди 12 млрд. рублей

Стоимость третьей очереди 14 млрд. рублей

Вопросы транспортной логистики – подвоза пассажиров, связи с «материковой» частью также не кажутся очень сложными. И описаны выше.

12.2. Оценка привлекательности проекта.

Можно оценить привлекательность инвестиционного проекта с точки зрения коммерческих интересов инвесторов.

Привлекательность проекта подтверждается уже тем, что он находится в географическом центре Санкт - Петербурга с хорошо развитой инфраструктурой. Совмещение его с морским портом делает его наиболее удобным логистическим центром и создает условия

для интермодальной перевозки пассажиров и груза и переориентации транзитного потока.

Компания Dubai Limitless World (ОАЭ) - международное девелоперское подразделение корпорации имеет значительный опыт по намывки территорий и строительства. Я думаю, это будет интересно не только ей, но и многим другим инвесторам, которые ранее участвовали в конкурсе по реконструкции аэропорта «Пулково», но проиграли. **Теперь они могут выиграть.**

Но для этого надо им выявить финансовую состоятельность предприятия - объекта инвестиций. Более точно можно это сделать после получения права на использования территории. Без этого нельзя оценить его инвестиционную привлекательность. Для этого необходимо

- оценить риск инвестиций и разработать предложения по его профилактике и минимизации возможных потерь.

- дать заключение о социально-экономической целесообразности (нецелесообразности) осуществления инвестиций. Пока рано.

- обосновать целесообразность участия в реализации инвестиционного проекта заинтересованных предприятий, банков, российских и иностранных инвесторов, федеральных и региональных органов государственного управления.

Для того что обосновать целесообразность участия необходимо с начала перечитать весь раздел обоснования, вернуться к отношению количества населения к пассажиропотоку в Санкт-Петербурге и принять во внимание 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) (65,8 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%)

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.

Как я представляю, риск только один - «Монополия не дремлет», и произвол возможен. Вспомните аэропорты «Выборг», «Левашово», «Ржевка». Однако, есть надежда на Федеральную поддержку.

12.3. 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 «ГУ 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 делаю.

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. (приложение

Но хочется надеяться, что новое правительство Санкт-Петербурга на основании выше изложенного пересмотрит концепцию развитие аэропорта.

13. Выводы и предложения.

13.1. Вывод.

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.

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. 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.

13.2. 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.

13.3.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.

Все, что я прошу - это не мешать и дать разрешение на создание земельного участка.

Генеральный директор

ООО «Международный морской аэропорт «Маркизово»»

Кузнецов Н.А

Приложения 20 писем на 24 листах

