

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»
Хабаровский филиал СПбГУГА**

Специальность: 23.02.01. «Организация перевозок и управление на транспорте (воздушном)»

КОНКУРСНАЯ НАУЧНАЯ РАБОТА

по разделам условий конкурса

9. Социально-экономические аспекты развития авиационной отрасли на современном этапе.

11. Авиа туризм и авиационные виды спорта.

Тема:

«Проблемы и пути решения использования деловой авиации на территории опережающего развития Дальнего Востока».

Научный руководитель: **Власова-Сайкова Валентина Викторовна, преподаватель, соискатель Тихоокеанского государственного университета**

Работу выполнили студенты: **Сушко Никита Андреевич**

Группа: _ОП-82, 3 курс, очная форма обучения

Лысов Данил Романович

Группа: ОП-81, 3 курс, очная форма обучения

г.Хабаровск

2021 г.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
Глава 1. Проблемы формирования деловой авиации на территории опережающего социально-экономического развития	6
1.1. Деловая авиация и её особенности	6
1.2. Актуализация целей создания территорий опережающего социально-экономического развития.....	9
1.3. Процессы законотворчества на ТОР для государственной поддержки деловой авиации Дальнего Востока».....	16
Глава 2. Социально-экономические интересы выпускников учебных заведений гражданской авиации на ТОР Дальнего Востока.....	18
2.1.Факторы, определяющие роль территории опережающего развития в Хабаровском крае для деловой авиации.....	18
2.2. Создание предприятия деловой авиации на территории Хабаровского края.....	23
Заключение	27
Список используемых источников	29
Приложение А.....	31
Приложение Б.....	32
Приложение В.....	33
Приложение Г.....	33
Приложение Д.....	34
Приложение Е.....	34
Приложение Ж.....	35

Введение

Деловая авиация является одной из важнейших составляющих глобальной транспортной системы. Мировой опыт представляет, что она формирует десятки тысяч рабочих мест и стимулирует экономический подъем, обеспечивая эффективную и безопасную транспортировку пассажиров.

Переход России на рыночные отношения, развитие экономики страны и внешнеполитических и торговых взаимоотношений послужили главной предпосылкой для формирования рынка деловой авиации в России. В Российской Федерации фактически сформировался и действует рынок деловой авиации, являясь неотъемлемой частью системы гражданской авиации. Рынок деловой авиации с её проблемами возрастает темпами, перегоняющими развитие гражданской авиации в целом. В существующих условиях превышения спроса на деловые полеты над соответствующими предложениями рынка, динамично развиваются существующие схемы взаимодействия субъектов рынка и формируются новые бизнес - модели развития авиакомпаний, которые до сих пор не применялись.

На протяжении последних лет в России проводится оживленная политика развития отечественной авиации, принят ряд концепций, законопроектов. Однако, отсутствие государственной концепции развития рынка деловой авиации приводит сегодня к тому, что интервенция иностранных авиакомпаний даже на внутрироссийском рынке порой сводит на нет конкурентоспособность авиакомпаний Российской Федерации.

Определение концепции развития рынка деловой авиации подразумевает, прежде всего, выделение деловой авиации из общего объема гражданской авиации, изучение методов воздействия на факторы, определяющие тренд развития рынка.

Вместе с тем, отсутствие нормативно-правового регулирования не позволяет выделить данный сегмент рынка, то есть, деловую авиацию, из

общего объема гражданской авиации, как качественно - на уровне понятий и определений, так и количественно. Ни в одном из нормативных документов международного воздушного права термины «частная авиация», «бизнес – авиация», «деловая авиация» не упоминается. Это затрудняет не только процесс стратегического планирования формирования рынка на макро и микроуровнях экономики, но и оставляет без внимания процесс взаимоотношений субъектов рынка.

Деловые лайнеры, как правило, обслуживают большие корпорации, компании, фирмы, хотя принадлежать они могут как коллективному собственнику, так и частному владельцу. Личные самолеты чаще всего находятся во владении одного собственника и используются им большей частью в собственных целях. Общее для всех - свобода полетов. И частные, и деловые самолеты летают как коммерческие, не зависящих от расписания. И в этом их главное преимущество как скоростного транспортного средства.

В современной отечественной экономической литературе и научных исследованиях рассматриваемый сегмент рынка деловой авиации представляется малоизученным. Существующие труды достаточно фрагментарно и точно обозначают решение проблем функционирования деловой авиации в России.

Тема, рассматриваемая в работе актуальна в наше время, так как популярность воздушных перевозок растёт с каждым годом, увеличивается спрос на чартерные перевозки пассажиров и багажа по персональным заказам, а также на рейсы, выполняемые для корпоративных или личных нужд.

Последние годы были отмечены повышением популярности деловой авиации во всем мире - на сегодняшний день эта область играет значимую роль в экономике не только стран Запада, но и России.

Объектом исследования является использование деловой авиации на территории опережающего развития (ТОР) Дальнего Востока.

Актуальность исследования: выявлена в отсутствие опыта специалистов и населения в применении статуса TOP для реализации стратегии развития деловой авиации на Дальнем Востоке.

Предметом исследования является процесс функционирования и развития деловой авиации на территории опережающего развития.

Задачи исследования:

- исследовать рынок деловой авиации в TOP Дальнего Востока и его особенности;
- рассмотреть социально-экономические интересы выпускников учебных заведений гражданской авиации на TOP Дальнего Востока.

Цель данной работы – показать пример применения деловой авиации на территории города Хабаровск. Для повышения транспортной доступности, ускорения роста авиационного обслуживания населения.

Методы исследования: наблюдение, описание, счёт, анализ и сравнение.

Практическая значимость работы заключается в том, что результаты исследований и рекомендации, приведенные в третьей главе работы, могут быть полезны в качестве практических рекомендаций руководителям компаний, предоставляющих услуги деловых авиаперевозок.

Теоретической основой исследования проблем развития ДА в РФ, подходов к разработке концепций и стратегий развития авиакомпаний, оценки и планирования деятельности авиапредприятий послужили труды современных отечественных и зарубежных специалистов по экономике, теории рынков менеджменту, инновационному и инвестиционному менеджменту, юриспруденции.

В работе применены материалы экономической литературы, международные и российские стандарты, справочные материалы, тематические материалы периодических изданий, исследования организаций, а также публикации в печатных изданиях и Интернете, освещающие отдельные аспекты затронутых в исследовании вопросов.

Глава 1. Проблемы формирования деловой авиации на территории опережающего социально-экономического развития

1.1. Деловая авиация и её особенности

Под термином «деловая авиация» понимается особый вид гражданской авиации, воздушные суда которой предназначены для нерегулярных перевозок пассажиров и багажа по индивидуальным заказам, а также для корпоративных или личных нужд.¹

Деловая авиация подразделяется на две категории:

- Коммерческие перевозки - использование самолетов для полетов, связанных с перевозкой пассажиров, грузов и почты, осуществляемые полетами, доступными для общественного пользования за плату и по найму (обычно для такого рода перевозок применяют одномоторные поршневые самолеты, в качестве пилота может выступать сам владелец самолета, примером может служить применение самолетов авиации общего назначения: туристами, обычными гражданами желающими осуществить индивидуальную авиаперевозку);

- Корпоративные перевозки - использование самолетов компаниями для перевозок сотрудников и имущества компаний (в качестве корпоративных, в основном, используются реактивные или турбовинтовые самолеты, пилотируют их, как правило, профессиональные пилоты, которые являются сотрудниками компании, технический персонал также, чаще всего, состоит в штате компании).

Самолеты деловой авиации делятся на следующие виды:

- Малый самолет - от 4 до 9 пассажиров;
- Средний самолет - от 8 до 12 пассажиров;
- Большой самолет - от 9 до 19 пассажиров;

¹ Деловая авиация // Википедия: [Электронный ресурс]. – URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki/>

- Дальнемагистральный самолет - от 50 пассажиров, осуществляют сверхдальние перелеты;

- Грузовой самолет - способен перевезти от 10 до 40 тонн груза.

В зависимости от производителя бизнес самолет делится:

- Иностранные;

- Российские.

Согласно международной практике, парк деловой авиации составляют поршневые самолеты, вертолеты, а также турбовинтовые и реактивные самолеты. Самыми востребованными в деловой авиации являются реактивные и турбовинтовые самолеты.²

В зависимости от вида собственника деловая авиация подразделяется на корпоративную, личную и аэротакси.

Личная авиация принадлежит частным лицам, которые самостоятельно осуществляют пилотирование воздушного судна.

Аэротакси — это авиакомпания, специализирующиеся на чартерных перевозках VIP пассажиров или небольших грузов. Пользователь такого вида услуг нанимает самолет с экипажем для исполнения разовых полетов. Рынок авиатакси предлагает более доступные тарифы при высоком уровне комфорта на борту.

По прогнозам аналитиков, воздушные такси в ближайшее время будут перевозить до миллиона пассажиров в год между 300 городами России, в том числе и по индивидуальным заказам, для чего планируется задействовать до 200 воздушных судов.³

В последние годы получила развитие такая форма собственности, как долевое владение. При этом авиатехника принадлежит частным владельцам (соразмерно их вкладам), а эксплуатируется специализированной

²Бахтин Е. Ю. Деловая авиация – инструмент управления крупными компаниями // Экономические стратегии, 2012. - № 2. – С. 40-44

³Документы ОНАДА // Национальная Ассоциация Деловой Авиации России: [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.rubaa.ru/>

авиакомпанией. В этом случае для владельцев уменьшаются первоначальные затраты, снижается налогооблагаемая база, снижается себестоимость перевозок, повышаются гибкость и интенсивность использования воздушных судов.

Согласно терминологии, принятой в NBAА (Национальная ассоциация бизнес авиации), термины «деловое воздушное судно» и «корпоративное воздушное судно» обычно употребляют взаимозаменяемо, так как оба они характеризуют воздушное судно, используемое для поддержки деловых инициатив. Эти понятия являются общими. FAA (Федеральное управление гражданской авиации США) обуславливает деловую перевозку как «любое использование воздушного судна (не за компенсацию или плату за наем) частным лицом в интересах бизнеса, в котором оно заинтересовано». По определению FAA корпоративная/административная перевозка — это «любое использование воздушного судна корпорацией, компанией или другой организацией (не за компенсацию или плату за наем) с целью перевозки их сотрудников и/или имущества, и наймом профессиональных пилотов для пилотирования воздушного судна».⁴

Корпоративные и административные перевозки, выполняемые не на коммерческой основе, принято причислять к авиации общего назначения. По определению ИКАО, к авиации общего назначения относится любая деятельность гражданской авиации, исключая регулярные и нерегулярные коммерческие воздушные перевозки. Деловая авиация один из самых немаловажных сегментов авиации общего назначения, состоящий из компаний и частных владельцев, эксплуатирующих воздушное судно как инструмент в управлении их бизнесом.⁵

⁴Гайноченко Т. М. Управление “неопределенностью” – новая константа экономики аэропортов / Гайноченко Т. М. // Бюллетень транспортной информации, 2010. – N 5. – С. 19-23. – Библиогр.: с. 23

⁵Приложения ИКАО // ICAOdocs: [Электронный ресурс]. – URL: www.icao.int/

В зависимости от назначения деловая авиация подразделяется на административную (перевозка VIP-пассажиров) и вспомогательную/многоцелевую (перевозка небольших грузов и/или персонала компаний). Кроме того, корпорации используют переоборудованные региональные самолеты для перевозки персонала (10–20 человек).

1.2 Актуализация целей создания территорий опережающего социально-экономического развития

Территория опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР) – это территория с особым правовым режимом ведения деятельности, предлагающая ряд налоговых льгот и административных преференций для инвесторов.

Актуализация цели создания ТОСЭР – формирование благоприятных условий для привлечения инвестиций, обеспечения ускоренного социально-экономического развития и создания комфортных условий для обеспечения жизнедеятельности населения.

ТОСЭР регулируется Федеральным законом от 29.12.2014 № 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации».⁶

Федеральным законом определяются правовой режим территорий опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации, меры государственной поддержки и порядок осуществления деятельности на таких территориях.

Согласно Федеральному закону ТОР создаётся на 70 лет по решению Правительства Российской Федерации на основании предложения

⁶Сборник основных федеральных законов – [Электронный ресурс]. – URL: <https://fzrf.su/zakon/o-territoriyah-operezhayushchego-razvitiya-473-fz/>

уполномоченного федерального органа, при этом срок её существования может быть продлён по решению Правительства Российской Федерации. Решение Правительства Российской Федерации о создании ТОР принимается в форме постановления, которым предусматриваются:

Перечень видов экономической деятельности, при осуществлении которых действует особый правовой режим предпринимательской деятельности;

Минимальный объём капитальных вложений резидентов ТОР в осуществление соответствующих видов экономической деятельности на этой территории;

Положение о применении или неприменении на ТОР таможенной процедуры свободной таможенной зоны, установленной таможенным законодательством Таможенного союза;

Описание местоположения границ ТОР;

При необходимости минимальные требования к уровню применяемых резидентами ТОР технологий и методов производства, оборудования для соответствующих видов экономической деятельности.

Федеральным законом определяются порядок создания и прекращения существования ТОР, порядок управления ТОР, меры по созданию и развитию ТОР, правовое положение резидентов ТОР и особенности осуществления ими деятельности на соответствующей территории, а также особенности осуществления на ней полномочий органов государственной власти, органов местного самоуправления и иных органов.

Предусматриваются также особенности осуществления трудовой, медицинской, образовательной и иных видов деятельности, особенности регулирования имущественных, земельных, градостроительных, экологических и иных отношений применительно к ТОР.

Наряду устанавливаются особенности создания и функционирования институтов Дальнего Востока, некоторые меры государственной поддержки субъектов Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного

федерального округа, а также особенности создания ТОР в многопрофильных муниципальных образованиях Российской Федерации (могородах).⁷

Дальневосточный федеральный округ является наиболее удаленным от центра России регионом. Площадь округа составляет 6169,3 тыс.кв.км, что почти в два раза превышает территорию Индии и составляет 1/3 общей территории Российской Федерации, при этом это наименее заселенный округ России с населением 6 162 427 человек и с плотностью населения менее 1 человека на кв.км. при средней плотности населения в России 9 чел.кв.км.

ДФО включает в себя 9 субъектов федерации: Амурская область, Еврейская автономная область, Камчатский край, Магаданская область, Приморский край, Республика Саха (Якутия), Сахалинская область, Хабаровский край, Чукотский автономный округ (ЧАО).



Рисунок 1 – Дальневосточный федеральный округ (ДФО)

Всего на территории Дальнего Востока создано 20 ТОР: ТОР Амурсо-Хинганская, ТОР Белогорск, ТОР Большой Камень, ТОР Бурятия, ТОР Горный воздух, ТОР Забайкалье, ТОР Камчатка, ТОР Комсомольск, ТОР Курилы, ТОР Михайловский, ТОР Надеждинская, ТОР Нефтехимический, ТОР Николаевск, ТОР Приамурская, ТОР Свободный, ТОР Хабаровск, ТОР Чукотка, ТОР Южная, ТОР Южная Якутия, ТОР Якутия.

Согласно Федеральному закону в течение трёх лет со дня его вступления в силу территории опережающего развития могут создаваться

⁷ФАП-142 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования авиационной безопасности к аэропортам» Приказ Минтранса России от 28.11.2005 г. № 142 (изменения от 12.02.2018) .

на территориях субъектов Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа, а также на территориях моногородов с наиболее сложным социально-экономическим положением, включённых в соответствующий перечень, утверждаемый Правительством Российской Федерации, а по истечении трёх лет – на территориях остальных субъектов Российской Федерации.

Воздушный транспорт на Дальнем Востоке имеет максимальное значение. Для большинства субъектов ДФО перевозки за пределы их территории возможны только воздушным транспортом. Это Магаданская область, Чукотский АО и Камчатский край, Республика Саха (Якутия), Сахалинская область.

Общий уровень развития транспортной структуры региона чрезвычайно низкий и в реальности только на юге округа имеется железнодорожный транспорт, развитые автомобильные дороги и сеть трубопроводов. Северные районы округа имеют низко развитую инфраструктуру воздушного, морского и речного транспорта и лишь сезонную сеть зимних автодорог, что значительно повышает транспортные расходы, розничные цены и, соответственно, себестоимость производимой в регионе продукции.

В связи с отсутствием наиболее производительных видов транспорта и удаленностью большинства районов округа от центральных транспортных магистралей, воздушный транспорт приобретает максимально значимое влияние на социально-экономическое развитие большинства населенных пунктов региона. Тем не менее, удельный вес авиаперевозок в большинстве районов остается значительно ниже, чем в целом по стране и тем более, если сравнивать с центральными районами России (табл. 1).

Отставание пассажирских авиаперевозок от общего уровня по стране объясняется малой подвижностью населения, связанную с низкими доходами и высокими авиатарифами. Отставание грузовых авиаперевозок имеет причину в том, что основные объемы грузов перевозятся сезонно и дешевым

морским, и речным транспортом и процент скоропортящихся, и ценных грузов в общем грузопотоке незначителен.

Таблица 1 – Удельный вес авиаперевозок в общем объеме перевозок

Виды авиаперевозок	ДФО	Центр РФ
Пассажирские авиаперевозки, %	9,4	34,5
Грузовые авиаперевозки, %	19,0	43,6

Рост воздушного транспорта существенно ограничивают недостаточные и во многом устаревшие инфраструктуры и самолетно-моторный парк. Аэропортовая сеть в регионе с 1990 года сократилась в 6 раз, парк самолетов и вертолетов на 70% устаревший. Для обновления наземной инфраструктуры аэропортов и замещению устаревших типов воздушных судов современной авиатехникой требуются значительные инвестиции и отдельные административные единицы округа, тем более отдельные авиакомпании не способны в силу ограниченных ресурсов справиться с такими проблемами.

В прошлом такие задачи решались территориальными управлениями гражданской авиации и министерством гражданской авиации в целом по стране. Отраслевой ГП НИИ ГА «Аэропроект» разрабатывал технико-экономические обоснования развития гражданской авиации в том или ином регионе страны и на основе сделанных расчетов велись обновление парка воздушных судов и реконструкция существующих и строительство новых аэропортов.

Сегодня развитие воздушного транспорта в регионе ведется по принципу «лоскутного одеяла», когда каждая территориальная администрация и отдельные авиакомпании борются между собой за наиболее выгодные направления авиаперевозок и во главу угла становятся только доходность авиаперевозок и получение возможно больших дотаций на

местные авиаперевозки. Тем временем сеть местных авиалиний сужается и во многих районах округа продолжается отток населения (рис. 2).



Рисунок 2– Отток населения в ДФО

При выполнении исследования были использованы материалы Министерств РФ по развитию Дальнего Востока (Минвостокразвития), Министерства транспорта РФ (Минтранс), труды института экономических исследований ДВО РАН, Московского государственного технического университета гражданской авиации (МГТУ ГА), Государственной корпорации ВНЕШЭКОНОМБАНК, постановления Правительства РФ.

Существующая сеть местных авиалиний сконцентрирована в нескольких хабах (hub), являющихся сборными пунктами по доставке пассажиров из внутренних районов к магистральным авиалиниям и расположенных в центрах экономического развития региона. Соответственно, в хабах сосредоточены основные провозные мощности.

Определившись с возможным спросом на местные авиаперевозки рассмотрим составляющие их себестоимости и факторы, влияющие на нее (рис.3)

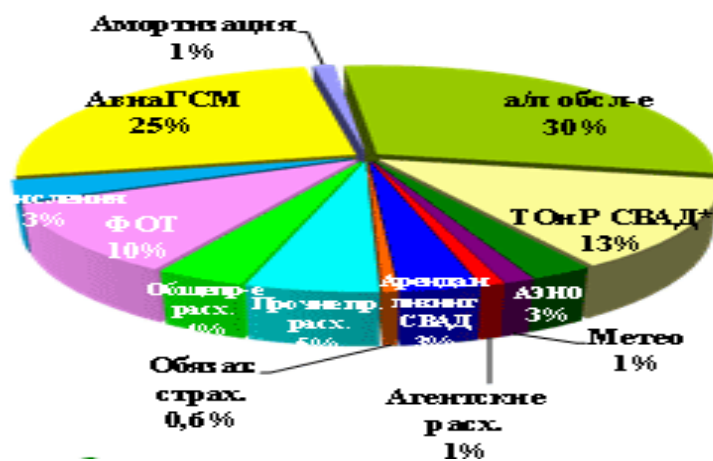


Рисунок 3 – Структура себестоимости местных авиалиний по данным Минтранса РФ

Одну треть расходов местных авиалиний составляет аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, которое полностью отдано на откуп Госкорпорации по ОрВД и местным аэропортам. В результате в округе согласно данным ФАВТ тарифы на аэропортовое обслуживание чрезвычайно завышены.

Затраты на техническое обслуживание можно условно разделить на несколько статей:

- оперативное техническое обслуживание;
- периодическое техническое обслуживание;
- поддержание летной годности;
- затраты на запасные части;
- затраты на логистику;
- заработная плата технического персонала.

1.3. Процессы законотворчества на ТОР для государственной поддержки деловой авиации Дальнего Востока»

Проект федерального закона «О территориях опережающего социально-экономического развития и иных мерах государственной поддержки регионов Дальнего Востока» обращен на определение правового режима территорий опережающего социально-экономического развития в регионах Дальнего Востока, установление мер государственной поддержки на таких территориях, а также регулирование отношений, связанных с осуществлением деятельности на этих территориях.⁸

Под территорией опережающего социально-экономического развития понимается территория субъектов Российской Федерации, расположенных в Дальневосточном федеральном округе, на которой установлены особые правовые режимы осуществления предпринимательской и иной деятельности.

Законопроект определяет условия и порядок создания территорий опережающего социально-экономического развития. Учреждается, что территории опережающего социально-экономического развития создаются по решению Правительства Российской Федерации на основании предложений уполномоченного федерального органа на всех категориях земель.

Создание территорий опережающего социально-экономического развития осуществляется за счёт средств федерального бюджета, бюджетов регионов Дальнего Востока, местных бюджетов и иных источников.

Законопроектом определены органы управления территориями опережающего социально-экономического развития с перечислением управленческих и административно-хозяйственных функций и полномочий.

⁸*Сборник основных федеральных законов – [Электронный ресурс]. – URL: <https://fzrf.su/zakon/o-territoriyah-operezhayushchego-razvitiya-473-fz/>

Учреждается правовое положение резидентов территорий опережающего социально-экономического развития и особенности осуществления ими предпринимательской и иной деятельности.

На территориях опережающего социально-экономического развития предполагается особый правовой режим осуществления предпринимательской деятельности, в том числе:

- Особый режим землепользования;
- установление льготных ставок арендной платы;
- налоговые льготы и льготы по страховым платежам;
- особый режим государственного контроля (надзора), а также муниципального контроля;
- льготное подключение к объектам инфраструктуры территорий опережающего социально-экономического развития;
- предоставление государственных услуг на территориях опережающего социально-экономического развития;
- применение таможенной процедуры свободной таможенной зоны;
- применение технических и санитарных регламентов наиболее развитых стран ОЭСР;
- возможность в ускоренном и льготном порядке привлекать к трудовой деятельности на территориях опережающего социально-экономического развития квалифицированный иностранный персонал.

В целях повышения уровня администрирования и по примеру большинства аналогичных территорий в зарубежных странах законопроектом предусмотрены особенности осуществления полномочий органов государственной власти путём размещения на территориях опережающего социально-экономического развития подразделений федеральных органов исполнительной власти и других органов (МВД России, ФМС России, МЧС России, ФНС России и прочие).

В законопроекте предусмотрено, что на территориях опережающего социально-экономического развития действуют особые условия

осуществления государственного контроля (надзора) и муниципального контроля.

Глава 2. Социально-экономические интересы выпускников учебных заведений гражданской авиации на ТОР Дальнего Востока

2.1. Факторы, определяющие роль территории опережающего развития в Хабаровском крае для деловой авиации

В целях развития отдельных территорий России, усиления их конкурентных позиций был принят Федеральный закон от 29 декабря 2014 года № 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации». Изначально они были созданы для развития Дальнего Востока, затем они стали создаваться на территории моногородов.

На сегодня уже создано 18 ТОР, 19-й создали в июне 2019 года. По данным Министерства РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики, количество резидентов 251, привлечено инвестиций 2209,035 млрд рублей, будет создано более 42,9 тыс. рабочих мест. За четыре года резиденты уже инвестировали свыше 400 млрд. рублей и по факту создали 22 тыс. рабочих мест. Развитие бизнеса в ТОР и СПВ продолжается: идет активное строительство предприятий, приходят новые компании. Согласно условиям, на данных территориях можно получить земельные участки и инфраструктуру. Кроме того, существуют налоговые льготы, такие как пониженная ставка страховых взносов (7,6% вместо 30%), нулевые ставки налогов на прибыль, имущество, землю в течение первых 5 лет, а также понижающие коэффициенты по НДС **рисунок 4(Приложение А)**

Это налоговые льготы. Социальные выплаты на 10 лет снижаются для резидентов с 30 до 7,6 %. Обнуляются на пять лет налоги на прибыль, землю, имущество (везде, кроме Камчатки). В течение 10 лет действует и понижающий коэффициент по налогу на добычу полезных ископаемых.

Первым был создан ТОР Хабаровск (Приморский край) сроком на 70 лет. Хабаровск имеет свои преимущества, к примеру – удачное местоположение, близость к рынкам сбыта, транспортная сеть, наличие природных богатств, свободные территории. Недостатки характерные для многих регионов и городов России - низкая инвестиционная привлекательность, слабая инфраструктура, сырьевая структура экономики, старение населения. Минимальный объем инвестиций для резидентов – 500 тысяч рублей, действует режим свободной таможенной зоны.

В ТОР «Хабаровск» действуют четыре площадки – Аэропорт, Авангард, Ракитное, Лазо. На первой площадке окончено строительство современного пассажирского терминала с развитой деловой и коммерческой инфраструктурой, это позволит стать главным аэропортом Дальнего Востока к 2030 году. Вторая площадка связана с одноименным индустриальным парком, специализирующимся на отраслях машиностроения, производстве строительных материалов, пищевой, легкой промышленности, производство энергии, логистика. Площадка «Ракитное» находится вблизи БАМ, федеральных трасс, поэтому резиденты имеют прямой доступ к деловым, логистическим центрам и специализируется на сельском хозяйстве, пищевом и промышленном производстве, машиностроении и производство стройматериалов.

Наряду с этим с ТОР «Хабаровск» был создан ТОР «Комсомольск». Что касается льгот, то они аналогичны предыдущему ТОР. Совокупные частные инвестиции составляют 36,7млрд. рублей. Данный ТОР

специализируется на пищевой промышленности, машиностроении, металлообработка, туризм.⁹

К крупным инвестиционным проектам можно отнести модернизацию производства Амурского гидрометаллургического комбината (18,9 млрд. руб.), производство топливных гранул (1,5 млрд. руб.), создание горно-обогатительного комбината (2,2 млрд. руб.), производство бортовых кабельных сетей, трубопроводов, других устройств для авиационной промышленности (1,4 млрд. руб.), модернизация Солнечной обогатительной фабрики (более 800 млн. руб.), модернизация круглогодичного горнолыжного комплекса «Холдоми» (более 430 млн. руб.) и много других проектов. На апрель 2019 года подано 34 заявки, статус резидента у 23 компаний, заявлено инвестиций на более чем 133 млрд. рублей, заключено соглашений на 37 млрд. руб., планируется к созданию 3736 рабочих мест. Известно, что фактически осуществлены инвестиции на 4,97 млрд. рублей, создано более 144 новых рабочих мест, налоговые отчисления составили 749 млн. рублей.

В ТОР «Комсомольск» функционируют 8 площадок. Площадка «Парус» специализируется на высокотехнологичных и инновационных производствах, планируется создать одноименный индустриальный парк, построить производственные модульные цеха. Предполагается бюджетная поддержка 960 млн. рублей. Площадка «Холдоми» была создана в 2017 году, которая направлена на развитие одноименного спортивного комплекса и превращение его в крупный горнолыжный курорт федерального уровня. Здесь реализуется 3 инвестиционных проекта, связанных с модернизацией самого комплекса, водно-оздоровительного комплекса, гостиницы. Площадка «Амурлитмаш» расположена на механообработке, пищевой промышленности. Здесь действует индустриальный парк, обеспеченный всей необходимой для производственной деятельности, инфраструктурой.

⁹Официальный сайт Министерства РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики- Режим доступа – URL: <https://minvr.ru>

Площадка «Амурск» расположена в городе Амурске, которая специализируется на переработке древесины. На площадке «Амурск» зарегистрированы два резидента, которые представляют лесопромышленный холдинг RFP. Инвестиционные проекты по организации производств клееного бруса, мебельных щитов, топливных гранул и другой продукции глубокой переработки древесины. Данная продукция предназначена для экспорта в страны АТР (Китай, Япония, Корея), в Европу, а также для поставок на внутренний рынок. Проекты реализуются на территории бывшего завода «Амурмаш». Эта площадка полностью обеспечена всей инфраструктурой. Площадка «Правоурмийское» создана лишь в 2018 году для содействия в реализации инвестиционного проекта компании ПАО «Русолово» по строительству горно-обогатительного комбината на базе оловорудного месторождения с созданием необходимой инфраструктуры. Площадка «Агропромышленного комплекса» направлена на развития соответствующего сектора экономики региона. Площадка «Оловянно-рудная» также создана лишь в 2018 году. Площадка содействует развитию проектов горнодобывающей отрасли, содействует в реализации инвестиционного проекта компании ПАО «Русолово» по модернизации Солнечной обогатительной фабрики. Площадка «Березовый» содействует развитию лесоперерабатывающего комплекса предприятий в поселке Березовый, резидентом которой является ООО «Логистик Лес», проект по созданию деревообрабатывающего предприятия. Проектом предусмотрено производство сухих пиломатериалов, топливных гранул (пеллет), технологической щепы.

ТОР «Николаевск» создан в апреле 2017 года, специализируется на рыболовстве, животноводстве, добыче полезных ископаемых, судоремонте, туризме. В настоящее время из 10 поданных заявок, 6 компаний уже получили статус резидента, из заявленных 3,8 млрд. руб. заключено соглашений на 2,8 млрд. руб., к созданию запланировано 512 рабочих мест. За период существования ТОР резидентами фактически осуществлены

инвестиции около 2,4 млрд. рублей, создано 138 новых рабочих мест, произведены налоговые отчисления в размере 92,6 млн. рублей. Здесь действуют 9 площадок. Площадка «река Лонгари» связана со строительством рыбоперерабатывающей базы на реке Лонгари, площадка «мыс Перовского» - со строительством рыбоперерабатывающей базы, площадка «Иннокентьевка» направлена на техническое перевооружение рыбоперерабатывающей базы, строительство консервного цеха, строительство цеха переработки отходов, площадка «мыс Кошка» — строительство рыбоперерабатывающей базы. Площадка «Николаевский судостроительный завод» ориентирован не только на реконструкцию и техперевооружение судоремонтного цеха, но и на строительство цеха по переработке рыбы на базе бывшего судостроительного завода. Площадка «Чныррах» имеет якорный проект, строительство цехов по первичной переработке, изготовлению консервов, переработке отходов в рыбопродукции, площадка «Оремиф» - строительство рыбоперерабатывающего комбината. Строительство золотодобывающего предприятия на месторождении «Полянка» реализуется на одноименной площадке. Площадка «Охотск» имеет якорный проект ООО «Охотский судоремонтный завод».

В аэропорту Хабаровска предложили ввести режим «открытого неба». Такое предложение высказали в правительстве Хабаровского края и Министерстве по развитию Дальнего Востока. Руководство хабаровского аэропорта также выступило за введение режима по аналогии с аэропортом Кневичи во Владивостоке.¹⁰

Режим "открытого неба" означает, что аэропорт будет открыт для зарубежных и российских авиакомпаний без ограничений по частоте, вместимости и типу самолетов. Его введение положительно скажется на пассажиропотоке и комфортабельности перелетов.

¹⁰Официальный сайт Министерства РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики- Режим доступа – URL: <https://minvr.ru>

Режим "открытого неба" означает, что аэропорт будет открыт для зарубежных и российских авиакомпаний без ограничений по частоте, вместимости и типу самолетов. Его введение положительно скажется на пассажиропотоке и комфортабельности перелетов.

Как показывает пример соседнего субъекта, "открытое небо", статус которого приморская воздушная гавань получила как часть Свободного порта Владивосток, увеличило приток туристов из стран АТР примерно на 40 процентов. Кроме того, режим помог привлечь на рынок новые авиакомпании и увеличить количество рейсов в страны Юго-Восточной Азии.

Планируется, что иностранные туристы, которые въедут в Хабаровский край через аэропорт как одну из площадок ТОР, смогут безвизово находиться в регионе восемь дней.

2.2. Создание предприятия деловой авиации на территории Хабаровского Края

Образование малого авиационного предприятия в России сегодня имеет большие перспективы. На территории Хабаровского края относящегося к «Территориям Опережающего Развития», не особо развита деловая авиация, являющаяся отраслью гражданской авиации, предназначенной для индивидуальных и корпоративных полётов, а также оказании сопутствующих услуг.

Целью предложения является создание малого авиапредприятия, занимающегося прогулочными и экскурсионными полетами, а также услугами воздушных перевозок по маршрутам местных воздушных линий (воздушные такси). Предприятие будет создаваться на базе уже имеющегося аэродрома Хабаровского Края, Села Калинка- «10-й участок (Калинка)»,

оснащенного всей необходимой инфраструктурой и подъездными путями.

(Приложение Ж)

Ниша малых авиапредприятий по данному виду деятельности экскурсионные полёты, воздушные такси, в Хабаровском Крае полностью свободна. Предприятие будет иметь большие перспективы - по мере реализации главного направления деятельности.

Для начала реализации проекта не потребуются больших капиталовложений - всего 3 миллиона рублей. Проект низкорискованный. Потребность в персонале также не велика – 5 человек и 2 административных работника. Изначально планируется купить или взять в лизинг 1 самолет Cessna 172. Его вместимость составляет 3 человека и 1 пилот.

Стоимость самолета: 15000\$ (900 тыс.руб.) - абсолютно новый с завода США.

Подержанный: от 10000\$ (600 тыс.руб.) – в полностью рабочем состоянии.

Все направления будут реализовываться на одних и тех же самолетах, поэтому открытие нового направления не связано с новыми капитальными вложениями, а будет связано исключительно с потребностью в данной услуге у потребителя.

Таким образом, предприятие будет приносить большую прибыль, которую можно будет вкладывать в закупку уже новой, а не бывшего пользования авиационной техники. Привлечение потребителя будет осуществляться рекламой в газетах, на сайтах и т.д.

Авиапредприятие имеет очень удобное расположение на расстоянии 2350 метров на юго-запад от села Калинка, возможен подъезд на личном транспорте. Также на аэродроме имеются все необходимые коммуникации – водоснабжение и электроснабжение, имеются ангарные строения для хранения техники.

Для будущего авиапредприятия на первых этапах развития будет применяться линейная структура управления **рисунок 5 (Приложение Б)**.

В последующем, с увеличением парка воздушных судов, укреплением деления на направления выпускаемой продукции и открытием филиалов на других аэродромах возможна трансформация линейной структуры в функциональную.

Все необходимые рабочие площади аэродром уже обеспечивает:

- Взлетно-посадочная полоса размерами 2500×400м;
- Стоянки ВС;
- Ангарные площади.

Экологичность используемых самолетов соответствует нормам международной организации гражданской авиации.

Форма собственности авиапредприятия – общество с ограниченной ответственностью (ООО). Выбор данной формы собственности связан с упрощенной системой налогообложения (6% от выручки), а также с потенциалом развития предприятия. Заработная плата сотрудников, в зависимости от специальности будет составлять:

- Пилот – 90 000 рублей в месяц на человека;
- Технический состав – 60 000 рублей в месяц на человека;
- Административный персонал – 40 000 рублей в месяц на человека.

Ежемесячные выплаты заработной платы будут производиться 1-го числа каждого месяца. Стоимость аренды ангарного места на аэродроме составляет 20 000 рублей в месяц на 1 самолет.

Помимо аренды аэродрома, в городе Хабаровск будет создан офис авиапредприятия, где будет находиться административный персонал. Административный персонал в офисе будет заниматься рекламой, продажей сертификатов на услуги предприятия и оформлением документов на оказание услуг. Также, в офисе будет располагаться бухгалтерия авиапредприятия. Стоимость аренды офиса 25кв.м. составляет – 30 000 рублей.

Каждый сотрудник, в зависимости от выполняемых обязанностей должен будет иметь следующую квалификацию:

- Летный состав - наличие лицензии коммерческого пилота, полученной в сертифицированном учебном заведении;

- Технический состав - среднее или высшее специальное (авиационное) техническое образование;

- Административный персонал – среднее или высшее образование.

Прогноз ожидаемой выручки рассчитывается поквартально на 3 года вперед (2020, 2021, 2022). **(см. табл. 3) (Приложение В).**

Составляющие себестоимости одного получасового полета:

- Горюче-смазочные материалы - 2000 рублей;

- Аэронавигационное обслуживание – 200 рублей;

- Метеообеспечение – 800 рублей.

Гарантированный объем продаж определяется из среднего числа полетов за 1 день. Минимально за 1 день предприятие будет выполнять по 5 полетов в первый и четвертый квартал (осенний и зимний период), и 10 полетов в день за второй и третий квартал (весенний и летний период). Полеты будут выполняться по выходным и в праздничные дни.

В месяц в среднем восемь выходных. За один выходной выполняется 5 полетов, это 40 полетов в месяц, и соответственно 120 экскурсионных полетов за квартал. Летом данная цифра увеличивается в 2 раза с повышением туристического потока. Исходя из этих цифр, можно рассчитать:

- Общую себестоимость полетов (см. табл. 4) (Продолжение Приложения Г);

- Текущие затраты (см. табл. 5) (Приложение Д);

- Доходы компании (см. табл. 6) (Приложение Е).

Заключение

Создание проекта малого авиационного предприятия в России сегодня имеет большие перспективы. На территории Хабаровского края относящегося к «Территориям Опережающего Развития», не особо развита деловая авиация, являющаяся отраслью гражданской авиации, предназначенной для индивидуальных и корпоративных полётов, а также оказании сопутствующих услуг.

С созданием «открытого неба» предоставило возможности решить важнейшие задачи:

- обеспечение регулярных авиатранспортных связей с регионами, перевозки в которые являются заведомо убыточными в силу географического или экономического положения данных регионов;

- предотвращение неоправданной конкуренции на некоторых воздушных линиях и временная поддержка мелких, вновь образовавшихся авиакомпаний;

- защита окружающей среды от вредного воздействия гражданской авиации;

- устранение проблемы перегруженности аэропортов и других объектов авиационной наземной инфраструктуры;

- поддержание на необходимом уровне безопасности полетов.

Целью предложения является создание малого авиапредприятия, занимающегося прогулочными и экскурсионными полетами, а также услугами воздушных перевозок по маршрутам местных воздушных линий (воздушные такси). Предприятие будет создаваться на базе уже имеющегося аэродрома Хабаровского Края, Села Калинка- «10-й участок (Калинка)», оснащенного всей необходимой инфраструктурой и подъездными путями.

Ниша малых авиапредприятий по данному виду деятельности экскурсионные полёты, воздушные такси, в Хабаровском Крае полностью

свободна. Предприятие будет иметь большие перспективы - по мере реализации главного направления деятельности.

Проведенное исследование развития рынка деловой авиации, бизнес – авиации в целом и истории развития данного рынка в России позволило выделить ряд типичных особенностей и принципиальных различий в функционировании данного рынка в нашей стране, нехарактерных для других развитых стран.

Сложившаяся на данный момент ситуация на российском рынке деловой авиации может быть охарактеризована так: с одной стороны, факты неофициального существования рынка частной авиации очевидны, а значимость и необходимость существования данного рынка как для территории опережающего развития, так и экономики страны в целом обоснована. С другой стороны, причины сохранения «запретных» по своему уровню таможенных пошлин и налоговых сборов не выяснены, а отсутствие соответствующего законодательства и современной системы согласования полетов необъяснимы.

По непонятным причинам государство практически не инвестирует в развитие инфраструктуры рынка деловой – авиации и, прежде всего, в развитие сети региональных аэропортов.

Подводя итоги, можно сказать, что на сегодняшний день именно частная и региональная авиация в целом способны дать дополнительный импульс к экономическому развитию регионов России. Развитие данного рынка в России сможет способствовать развитию и поддержанию целого ряда специализированных предприятий, эксплуатирующих и обслуживающих самолеты для деловой авиации, а также региональные и малые специализированные аэродромы, и взлетно-посадочные площадки, создать дополнительные рабочие места. Человечество уже больше века как вступило в эру авиации. И самолет просто обязан стать объектом «массового индивидуального пользования» — в России, как и во всем цивилизованном мире. К тому же разработка и производство летательных аппаратов общего

назначения — настоящий испытательный полигон, на котором проверяются новые технические решения и куются преданные авиационные кадры. Все это должно стать большой индустрией и в России. И пока живы отечественный авиапром и старая советская школа авиастроения, еще остаются шансы не проиграть российское небо зарубежным «сеснам», «бичкрафтам» и «эмбраерам». А все, что требуется от государства, — это устранить многочисленные ограничения, препятствующие развитию.

Вывод: Деловая авиация – очень важный фактор ускорения развития экономики страны, а тем более России с ее просторами и отсутствием дорог. Это тысячи новых рабочих мест, высокотехнологичное производство и колоссальные поступления в государственный бюджет. Убеждены в том, что Россия должна опираться в построении своего будущего на производство и использование передовой авиационной техники.

В заключении следует сказать о том, что идеи, заложенные в проект, на примере предприятия уже имеющегося аэродрома Хабаровского Края, Села Калинка- «10-й участок (Калинка)», оказались эффективными и мало затратными. Таким образом, выпускникам авиационных учебных заведений есть перспектива трудоустройства и профессионального роста.

Список использованных источников

1.Законодательные акты

- Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ
- Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть первая (от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ ред. от 16.12.2019).

2.Нормативные документы

- ФАП-142 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования авиационной безопасности к аэропортам» Приказ Минтранса России от 28.11.2005 г. № 142 (изменения от 12.02.2018) .

- ФАП-82«Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей». /Утв. Приказом Минтранса России от 27 июня 2007 г. № 82.

3. Учебные пособия/учебники

- Бахтин Е. Ю. Деловая авиация – инструмент управления крупными компаниями // Экономические стратегии, 2012. - № 2. – С. 40-44

- Гайноченко Т. М. Управление “неопределенностью” – новая константа экономики аэропортов / Гайноченко Т. М. // Бюллетень транспортной информации, 2010. – N 5. – С. 19-23. – Библиогр.: с. 23

- Деловая авиация // Википедия: [Электронный ресурс]. – URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki/>

- Документы ОНАДА // Национальная Ассоциация Деловой Авиации России: [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.rubaa.ru/>

- Официальный сайт Министерства РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики- Режим доступа – URL: <https://minvr.ru>

- Порядок регистрации воздушного судна деловой авиации // Jets: [Электронный ресурс]. – URL: <https://rg.ru/2012/01/25/aviaciya-dok.html>

- Приложения ИКАО // ICAOdocs: [Электронный ресурс]. – URL: [www.icao.int /](http://www.icao.int/)

- Сборник основных федеральных законов – [Электронный ресурс]. – URL: <https://fzrf.su/zakon/o-territoriyah-operezhayushchego-razvitiya-473-fz/>

- Харнас А. Кому нужны частные самолёты? Влияние экономического кризиса на развитие деловой авиации в мире и Российской Федерации. // Коммерсант BussinessGuide. 2005. - №165.

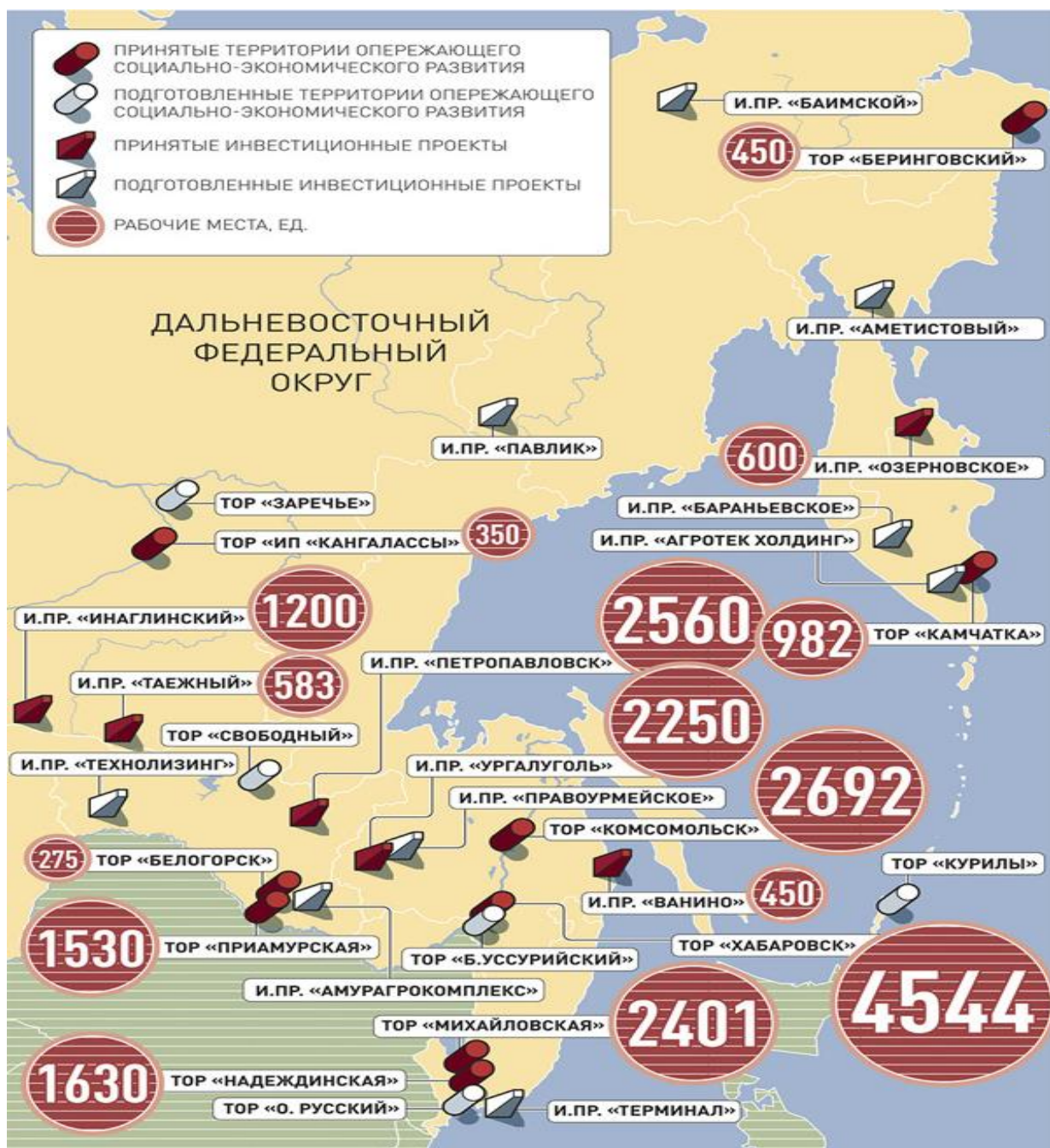


Рисунок 4.ТОР Дальневосточного Федерального округа

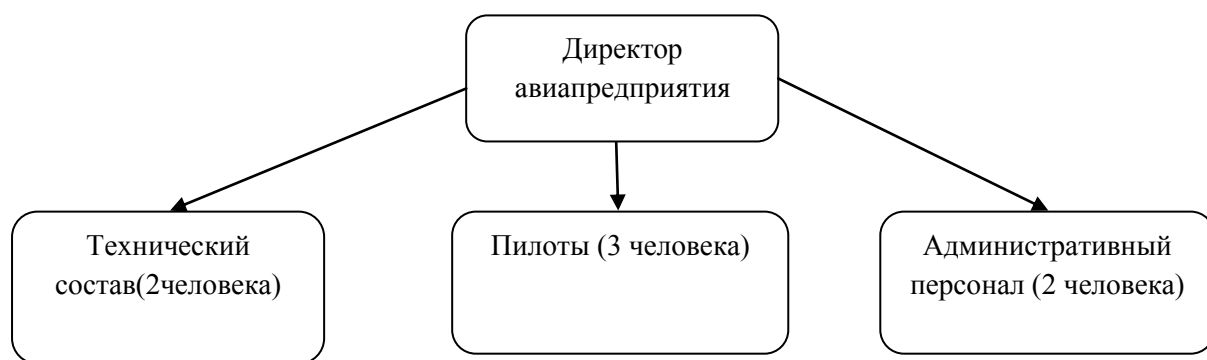


Рисунок 5 Линейная структура управления ООО «Калинка»

Приложение В

Таблица 3. Прогноз ожидаемой выручки

Год	2020				2021				2022			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Квартал												
Кол-во полетов	150	300	300	150	150	300	300	150	150	300	300	150
Средняя цена 1 полета, тыс. руб.	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Сумма тыс. руб.	105 000 0	2100 000	2100 000	105 000 0	105 000 0	2100 000	2100 000	105 000 0	105 000 0	2100 000	2100 000	1050 000

Приложение Г

Таблица 4. Общая себестоимость полетов

Год	2020				2021				2022			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Квартал												
Кол-во полетов	150	300	300	150	150	300	300	150	150	300	300	150
Средняя цена 1 полета, тыс.руб.	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Сумма, тыс.руб.	450	900	900	450	450	900	900	450	450	900	900	450

Приложение Д

Таблица 5. Текущие затраты

Год	2020				2021				2022			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Общая себестоимость полетов, тыс.руб.	450	900	900	450	450	900	900	450	450	900	900	450
Аренда аэродрома тыс.руб.	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
ФОТ с отчислениями, тыс.руб.	450	900	900	450	450	900	900	450	450	900	900	450
Периодические ТО ВС, тыс.руб.	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Амортизация, тыс.руб.	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Итого текущих расходов, тыс.руб.	910	1360000	1360000	910	910	1360000	1360000	910	910	1360000	1360000	910

Приложение Е

Таблица 6. Доходы компании

Год	2020				2021				2022			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Выручка, тыс.руб.	10500000	21000000	21000000	10500000	10500000	21000000	21000000	10500000	10500000	21000000	21000000	10500000
Амортизационный фонд, тыс.руб.	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Налоги 6%, тыс.руб.	64.8	127.8	127.8	64.8	64.8	127.8	127.8	64.8	64.8	127.8	127.8	64.8
Итого, тыс.руб.	10150000	20020000	20020000	10150000	10150000	20020000	20020000	10150000	10150000	20020000	20020000	10150000

**СОЗДАНИЕ МАЛОГО АВИАПРЕДПРИЯТИЯ, ЗАНИМАЮЩЕГОСЯ
ПРОГУЛОЧНЫМИ И ЭКСКУРСИОННЫМИ ПОЛЕТАМИ
«ВОЗДУШНОЕ ТАКСИ»**

