

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Дальневосточный федеральный университет»

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра экономики предприятия

Приходько Валентина Львовна

**ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИ ЭФФЕКТИВНОЙ ЧАСТНОЙ
ГРУЗО-ПАССАЖИРСКОЙ АВИАЦИОННОЙ КОМПАНИИ**

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
по образовательной программе подготовки бакалавров
по направлению 38.03.01 «Экономика»
профиль «Экономика предприятий и организаций (промышленность)»

г. Владивосток
2018

Автор работы _____
(подпись)

«25» июня 2018 г.

Консультант (если имеется)

_____ (подпись) _____ (Ф И О)
« ____ » _____ 2018 г.

Руководитель ВКР _____ д. т. н., профессор
(должность, ученое звание)

_____ (подпись) _____ Карастелёв Б.Я.
(Ф И О)

«25» июня 2018 г.

Назначен рецензент _____
(ученое звание)

_____ (фамилия, имя, отчество)

«Допустить к защите»

Заведующий кафедрой _____ д-р экон. наук
(ученое звание)

_____ (подпись) _____ Разумова Ю.В.
(Ф И О)

«25» июня 2018 г.

Защищена в ГЭК с оценкой _____

Секретарь ГЭК (для ВКР)

_____ (подпись) _____ (Ф И О)

« ____ » _____ 2018 г.

ЗАВЕРЯЮ

Е.Б. Гафорова / _____ /
Подпись

Директор Школы экономики и менеджмента
Директор / наименование структурного подразделения

« ____ » _____ 2018 г.

В материалах данной выпускной квалификационной работы не содержатся сведения, составляющие государственную тайну, и сведения, подлежащие экспортному контролю.

Е.А. Тюрина / _____ /
Подпись

Заместитель директора по науке и инновациям
Школы экономики и менеджмента
Уполномоченный по экспортному контролю

« ____ » _____ 2018 г.

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Дальневосточный федеральный университет»

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра экономики предприятия

ЗАДАНИЕ

на выпускную квалификационную работу

студенту (ке) Приходько Валентине Львовне группы Б1401Ап
(Фамилия Имя Отчество)

на тему «Проект создания экономически эффективной частной грузо-пассажирской
авиационной компании»

Вопросы, подлежащие разработке (исследованию):

1. Процесс управления проектами, оценки эффективности проекта и виды рисков проекта;
3. Развитие региональных авиаперевозок в России;
4. Современные задачи развития авиационных перевозок в Приморском крае;
5. Текущая ситуация авиаперевозок в Приморском крае;
6. Создание бизнес-проекта авиационной компании.

Основные источники информации и прочее, используемые для разработки темы
постановления и распоряжения Президента РФ и Правительства РФ, государственные
программы РФ, научная литература, периодические издания (газеты, журналы и т. п.)

Срок представления работы «01» июня 2018 г.

Дата выдачи задания «15» марта 2018 г.

Руководитель ВКР д. т. н., профессор
(должность, ученое звание)


(подпись)

Б. Я. Карастелёв
(И.О. Фамилия)

Задание получил


(подпись)

В. Л. Приходько
(И.О. Фамилия)

Оглавление

Введение	4
1 Основные положения проектного подхода	6
1.1 Понятие проекта и управление проектом, виды проектов.....	6
1.2 Планирование и оценка эффективности инвестиционного проекта	11
1.3 Риски инвестиционного проекта	16
2 Анализ авиационных перевозок в Приморском крае	21
2.1 Развитие региональных авиаперевозок в России	21
2.2 Текущая ситуация с авиационными перевозками в Приморском крае	24
2.3 Основные задачи развития авиационных перевозок в Приморском крае.....	33
3 Проект создания частной грузо-пассажирской авиационной компании	35
3.1 Организационный план проекта.....	35
3.2 Производственный план проекта	38
3.3 Финансовый план проекта	45
3.4 Риски проекта	48
Заключение	50
Список использованных источников	53
Приложение А	57
Приложение Б.....	58

Введение

В Российской Федерации, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры [6].

Транспортные коммуникации являются звеном, объединяющим нашу страну. Они представляют собой необходимое условие территориальной целостности страны и единства её пространства.

Одним из важных направлений развития транспортной системы РФ являются авиаперевозки, в том числе региональные и местные.

Об этом шла речь на Президиуме Госсовета, заседании правительственной комиссии и на Восточном экономическом форуме. Общий вывод этих мероприятий: нужны новые самолеты и вертолеты, посадочные площадки, аэропортовские комплексы, аэродромная техника и оборудование, а также актуальные финансовые механизмы для решения амбициозных задач [38].

Кроме этого одним из важных направлений в развитии региональной авиации – это развитие региональных и местных авиаперевозок в ДВФО. К тому же президент нашей страны В.В. Путин придает данному направлению особое значение. Владимир Владимирович поручил правительству разработать стратегию развития авиаперевозок на Дальнем Востоке.

И на данный момент, по данным Минвостокразвития, на местных авиалиниях Дальнего Востока эксплуатируются около 100 самолетов. Но большинство из данных самолетов имеют низкий остаточный эксплуатационный ресурс, и к 2025 году подлежат выводу из эксплуатации.

И важным направлением развития авиасообщения в ДВФО является развитие авиационных перевозок в Приморском крае.

Это направление является важным, так как Приморье в данной сфере тянется из последних сил. Власти нашего Краевые власти купили три воздушных судна ДНС-6, которые передали в эксплуатацию «Авроре». И вместе с использованием старых Ан-2 и вертолета Ми-8, принадлежащих краевому

предприятию «Дальнереченск Авиа», это позволило активизировать авиасообщение в Приморье [38].

И в итоге встает вопрос: на какое количество времени хватит сил?

Цель данной дипломной работы – разработка бизнес-проект такой авиационной компании, которая бы смогла работать экономически эффективно и на принципе самоокупаемости..

Задачи дипломной работы:

- изучить понятия «проект» и «управление проектами»;
- рассмотреть процесс оценки эффективности инвестиционного проекта и виды его рисков;
- рассмотреть развитие региональных авиаперевозок в России;
- изучить задачи авиационных перевозок в Приморском крае и текущую ситуацию с данным видом перевозок;
- составить бизнес-проект авиационной компании и определить его эффективность.

Объект исследования – авиационные перевозки в Приморском крае.

Предмет исследования – создание частного авиационного предприятия для грузопассажирских перевозок.

Дипломная работа разбита на три раздела.

Первый раздел рассматривает теоретические вопросы по теме управления проектами. В нем изучаются показатели эффективности инвестиционного проекта. А также виды рисков, присущие данному виду проекта.

Второй раздел рассматривает развитие региональных перевозок в России, нормативные акты, на основе которых происходит это развитие. Кроме этого, определяются основные задачи авиационных перевозок в Приморском крае и анализируется текущая ситуация с данным видом перевозок.

Третий раздел дипломной работы содержит предложенный бизнес-проект создания частной авиационной компании.

1 Основные положения проектного подхода

1.1 Понятие проекта и управление проектом, виды проектов

В современное время понятия «проект» и «управление проектами» можно услышать повсеместно. Они плотно вошли в нашу жизнь и используются в различных сферах деятельности.

Проект — комплекс действий, состоящий из взаимосвязанных задач, с четко определенными целями, календарным планом и бюджетом [10, с. 16].

Проекту присущ некоторый ряд общих признаков, которые написаны ниже:

- направленность на достижение поставленных целей и в дальнейшем получение определенных результатов;
- координированное выполнение взаимосвязанных действий;
- временный характер процесса, с четким началом и концом.

Проект можно охарактеризовать с помощью трех элементов: замысел проекта, средства, которые нужны для реализации этого замысла и, в итоге, реализованные результаты (Рисунок 1).

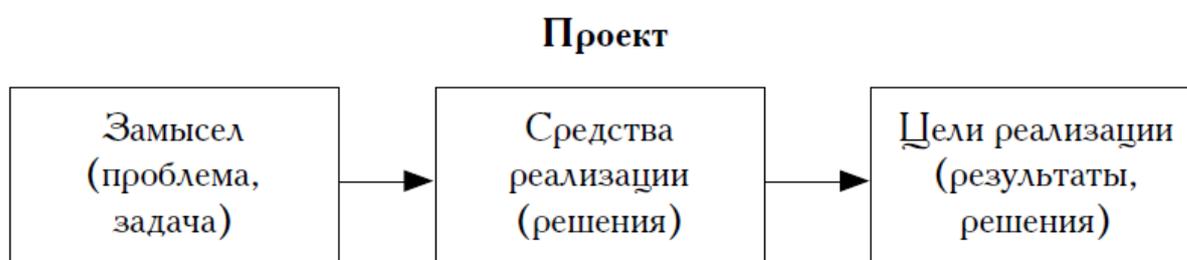


Рисунок 1 – Основные элементы проекта

В зависимости от сути и сложности замысла и эффективности его реализации результаты работы по выполнению проекта могут быть самыми различными и классифицироваться по-разному. Они могут быть конкретными (продукция, организация, здание и т.д.) и абстрактными (планы, знания, опыт, метод и т.д.); текущими (технология, документация, подписанные контракты) и конечными (прибыль, продукт, знания и т.д.) [8, с. 31].

Если рассмотреть проект как систему, то он предстанет перед нами как процесс, при котором исходное состояние переходит в конечное, то есть получаем результат при взаимодействии с рядом ограничений и механизмов (Рисунок 2).

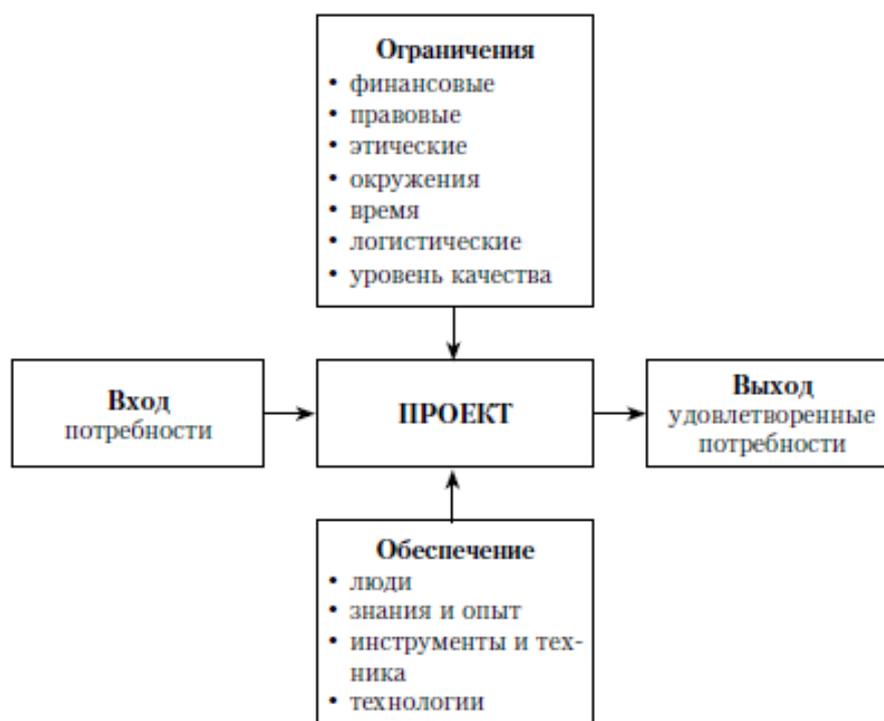


Рисунок 2 – Система как процесс перехода системы из начального состояния в конечное

Для любых проектов свойственно такое понятие как жизненный цикл проекта.

Жизненный цикл проекта — это модель его развития во времени, определяющая различные ситуации в процессе его реализации [8, с. 54].

Кроме того, значение жизненного цикла у проекта в том, что проект существует ограниченный промежуток времени.

Структура жизненного цикла проекта может различаться у разных видов проекта. Также различие может зависеть от многообразия взглядов на управление самих проектов. Но в общем случае проект можно разделить на четыре стадии, которые показаны на рисунке 3.

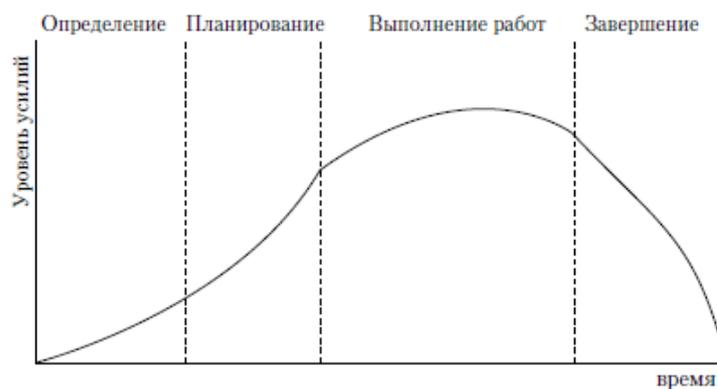


Рисунок 3 – Стадии жизненного цикла проекта

Первой стадией является определение проекта. На данной стадии происходит выдвижение идеи, а также определяются цели и задачи проекта. Происходит обоснование выдвинутой идеи.

Следующая стадия – планирование. На этой стадии создается план проекта. Определяется комплекс действий, которые нужны для выполнения поставленных ранее целей. Анализируется прибыльность и риски проекта. Также определяются ресурсы для будущей реализации проекта.

Третья стадия – реализация. На данной стадии идет выполнение основного объема работ и создание конечного продукта. И реализация происходит в соответствии с составленным на второй стадии проектом.

Заключительная стадия – завершение. На данной стадии определяют, соответствуют ли результаты запланированному на ранних этапах. Происходит подведение итогов и передача проекта в эксплуатацию.

Важным моментом, характеризующим жизненный цикл проекта, является нарастание затрат по фазам жизненного цикла [8, с. 55].

В настоящее время существует следующий ряд видов проектов:

- исследовательские проекты;
- социальные проекты;
- творческие проекты;
- политические проекты;
- бизнес-проекты;

– комбинированные проекты.

Исследовательские проекты по своей сути напоминают научное исследование. В этом виде проектов определяют актуальность, объект, предмет и цели исследования. Ставят задачи и гипотезы. Проводят сбор и анализ информации, а также эксперименты. И в итоге разрабатывают практические рекомендации.

Следующий вид – социальный проект. Для этого вида проектов характерны идеи на счет определенных социальных проблем, а также идеи направленные на улучшение аспектов социальной жизни. В проекте предлагаются пути решения этих проблем.

В творческих проектах представляются новые идеи в творческом формате. Примерами таких проектов являются видеофильмы, печатная продукция, выставки, творческие отчеты, идеи в сфере моды и дизайна.

Еще один вид – политический проект. Политический проект представляет собой документ или совокупность документов по созданию новых или изменению уже существующих объектов в политической сфере и связей, отношений между ними в соответствии с поставленными политическими целями [19].

Бизнес-проект представляет собой характеристику, предлагаемой предпринимательской идеи (то есть необходимый комплекс практических мероприятий и способов) для того, чтобы получить в итоге реализации определенный экономический результат (величина чистой прибыли, доход, конкретная доля завоеванного целевого рынка).

Следующий вид - комбинированный проект является проектом, который реализуется сразу в нескольких областях.

В дипломной работе будет рассматриваться создание бизнес-проекта. И далее будет идти речь именно об управлении этим видом проекта.

Управление проектами означает применение знаний, навыков, инструментов и методов управления к проектной деятельности для удовлетворения предъявляемых к проекту требований [8, с. 13].

Существует ряд наиболее важных особенностей управления проектами, и они перечислены ниже [10, с. 26]:

– проектами необходимо управлять на протяжении всего жизненного цикла, обеспечивая максимальную преемственность ответственности, а также непрерывность комплексного планирования и контроля с начала проекта до его завершения;

– в процессе управления проектами одинаковое внимание должно быть уделено как продукту — результату проекта, так и процессу создания этого продукта, то есть собственно проекту;

– решения, принятые на ранних фазах проекта, имеют большее влияние на время завершения и общую стоимость проекта, чем решения, принятые на более поздних фазах;

– стоимость ускорения проекта возрастает экспоненциально по мере приближения времени завершения.

Большое значение в управлении проектах отводится магическому треугольнику, состоящему из угловых точек затрат, сроков и качества (Рисунок 4) [8, с. 42].



Рисунок 4 – Магический треугольник управления проектами

Магический треугольник показывает, что при помощи этих трех основных компонентов, входящих в состав управления проектами, нужно показать, что в идеале менеджер проекта должен ориентироваться по всем трем показателям, и, несмотря на то, что угловые точки треугольника частично находятся в диаметральной противоположности, пытаться добиться рациональных значений

всех трех. Для того чтобы, находясь под давлением времени, суметь выдержать сроки или ускорить их, необходимо повышение затрат. Одновременно продление сроков также может быть связано с повышением затрат, поскольку возможно последующее улучшение сделанного или обеспечение результатов проекта. Таким образом, изменение какого-то одного из ограничений обычно приводит к изменению хотя бы еще одного. Управление проектами, с этой точки зрения, представляет собой поиски баланса между такими ограничениями [8, с. 43].

Управление бизнес-проектами тесно связано с управлением инвестициями. Инвестиционный проект представляет собой комплекс мероприятий для воплощения идеи, который требует вложения инвестиций.

В работе бизнес-проект будет являться также инвестиционным проектом. Он найдет себя в формах и методах реализации бизнес-проекта, о конкретном направлении деятельности предприятия по осуществлению предложенной в бизнес-проекте предпринимательской идеи.

1.2 Планирование и оценка эффективности инвестиционного проекта

При оценке эффективности инвестиционного проекта существуют понятия «эффект» и «эффективность» проекта. Эти понятия тесно взаимосвязаны. Если эффект характеризует абсолютный результат реализации проекта, то эффективность определяется его способностью создавать дополнительную прибыль (или экономию) на единицу привлеченных ресурсов.

Организация обычно считает проект выполненным, когда может утвердительно ответить на каждый из следующих вопросов [8, с. 144]:

- «Получен ли результат, соответствующий ожиданиям?»
- «Используется ли результат должным образом?»
- «Работает ли результат, как ожидалось?»

В основе определения эффективности инвестиционного проекта является учет стоимости финансовых ресурсов во времени. Такой учет ведется при помощи дисконтирования.

Дисконтированием денежных потоков называется приведение их разновременных (относящихся к различным шагам расчета) значений к их ценности на определенный момент времени [15, с. 360].

Дисконтирование нужно для проекта, чтобы суметь принять решения и в последствие их оценить. Денежные средства, которые выплачиваются сегодня, имеют другую реальную ценность, чем те, которые будут выплачены в будущем.

При дисконтировании основным нормативом является ставка дисконтирования или норма дисконта.

Ставка дисконтирования – это процентная ставка, используемая для приведения будущих денежных потоков к настоящему времени. Эта величина изменчива, поскольку на нее оказывает большое влияние многочисленные факторы.

Ставка применяется для определения такого показателя как коэффициент дисконтирования. При помощи этого коэффициента можно определить величину денежных средств с учетом фактора времени и рисков.

Коэффициент дисконтирования показывает сегодняшнюю стоимость 1 денежной единицы, которая будет получена через t периодов времени при процентной ставке r [8, с. 147].

Коэффициент дисконтирования определяется по следующей формуле:

$$kd = \frac{1}{(1+r)^n}, \quad (1)$$

где kd – коэффициент дисконтирования;

r – ставка дисконтирования;

n – количество периодов.

В качестве основных показателей для определения эффективности инвестиционного проекта используются:

- чистый дисконтированный доход;
- дисконтированный срок окупаемости;
- внутренняя норма доходности;

– индекс рентабельности.

Первым показателем является – чистый дисконтированный доход, который является одним из важнейших для определения эффективности проекта.

Чистый дисконтированный доход характеризуют превышение суммарных денежных поступлений над суммарными затратами для данного проекта [15, с. 361].

Данный показатель вычисляется по следующей формуле:

$$NPV = \sum_{k=1}^n \frac{P_k}{(1+r)^k} - I_c, \quad (2)$$

где NPV – чистый дисконтированный доход,

P_k – годовые денежные поступления,

k – год поступления денежного притока,

I_c – начальные инвестиции,

r – ставка дисконтирования.

Инвестиционное предложение следует рассматривать, если чистая дисконтированная стоимость проекта положительная. В случае если чистая текущая стоимость проекта меньше 0, проект должен быть отклонен. Если же существует несколько разных проектов, то следует выбирать тот, у которого при прочих равных условиях больше чистая текущая стоимость [8, с. 151].

Если величина чистого дисконтированного дохода является положительной это говорит как о том, что произошло возмещение всех затрат на инвестиционный проект при данном прогнозе доходности, так и том, что получен дополнительный доход.

Следующий показатель эффективности инвестиционного проекта – срок окупаемости проекта и дисконтированный срок окупаемости проекта.

Сроком окупаемости проекта называется продолжительность периода от начального момента до момента окупаемости. А дисконтированный срок окупаемости рассчитывается с учетом дисконтирования.

Обычный срок окупаемости и дисконтированный срок окупаемости вычисляются по одной и той же методике.

Данные показатели определяются при помощи следующего неравенства:

$$P_1 + P_2 + \dots + P_j \leq I_c + Z_1 + Z_2 + \dots + Z_j, \quad (4)$$

где P_j – денежные поступления в год,

I_c – начальные инвестиции,

Z_j – затраты в год.

Момент окупаемости наступает, когда сумма поступлений в год превышают сумму всех затрат.

Следующий показатель – внутренняя норма доходности. Данный показатель является точкой, в которой график чистого дисконтированного дохода пересекает ось абсцисс (Рисунок 5) [8, с. 155].



Рисунок 5 – Диаграмма чистого дисконтированного дохода

Внутренняя норма доходности – это такое значение ставки дисконтирования, при котором чистый дисконтированный доход равен нулю.

Показатель находится из уравнения, которое указано ниже:

$$NPV = \sum_{k=1}^n \frac{P_k}{(1+IRR)^k} = 0, \quad (6)$$

где NPV – чистый дисконтированный доход,
IRR – внутренняя норма доходности,
 P_k – годовые денежные поступления,
k -год поступления денежного притока.

Кроме этого, показатель можно рассчитать при помощи функции ВСД, которая встроена в Microsoft Excel.

Показатель внутренней нормы доходности определяет минимальный уровень доходности инвестиционного проекта.

Внутренняя норма доходности является пороговым значением для ставки дисконтирования. Проект будет считаться эффективным, если этот показатель больше, чем ставка дисконтирования.

И последний показатель – это индекс рентабельности. Этот показатель является относительным, и показывает уровень доходов на единицу затрат. При помощи него определяется эффективность вложенных инвестиций.

Вычисляется этот показатель по следующей формуле:

$$PI = \frac{\sum_{k=1}^n \frac{P_k}{(1+r)^k}}{I_c}, \quad (7)$$

где PI – индекс рентабельности,
 P_k – годовые денежные поступления,
k -год поступления денежного притока,
 I_c - начальные инвестиции,
r – ставка дисконтирования.

В случае с этим показателем, принимать стоит те проекты, у которых индекс рентабельности больше 1.

Ни один из перечисленных критериев сам по себе не является достаточным для принятия проекта. Решение об инвестировании средств в проект должно приниматься с учетом значений всех перечисленных критериев [8, с. 158].

1.3 Риски инвестиционного проекта

Для такой деятельности как создание проектов всегда есть место неопределенности и рискам.

В настоящее время разделяют понятие неопределенности и понятие риска. Это разделение основано на следующих положениях [8, с. 161]:

1. Риск имеет место только в тех случаях, когда принимать решение необходимо. То есть, именно необходимость принимать решения в условиях неопределенности порождает риск. При отсутствии таковой необходимости нет и риска.

2. Риск субъективен, а неопределенность объективна. Как пример, можно сказать, что объективное отсутствие достоверной информации о потенциальном объеме спроса на производимую продукцию приводит к возникновению спектра рисков для участников проекта. Риск, порожденный неопределенностью вследствие отсутствия маркетингового исследования для проекта, обращается в кредитный риск для инвестора, а в случае невозврата кредита — в риск потери ликвидности и далее в риск банкротства, а для реципиента этот риск трансформируется в риск непредвиденных колебаний рыночной конъюнктуры. Для каждого лица, принимающего решение, проявление риска индивидуально как в качественном, так и в количественном выражении.

3. Неопределенность существует, как правило, в тех случаях, когда вероятности и влияние впоследствии приходится определять субъективно из-за отсутствия статистических данных за предшествующие периоды. Риск характерен для производственно-экономических систем с массовыми событиями.

4. Риск всегда связан с какой-либо деятельностью. То есть, если предприятие планирует реализовать проект - оно подвержено инвестиционным, рыночным рискам; если же компания не осуществляет никаких действий, она тоже несет риски - риск неполученной прибыли, те же рыночные риски и пр.

В итоге, можно сказать, что риск возникает только в том случае, если нужно принимать решение, которое связано с тем, что нужно преодолеть неопределенность в ситуации неизбежного выбора (Рисунок 6).

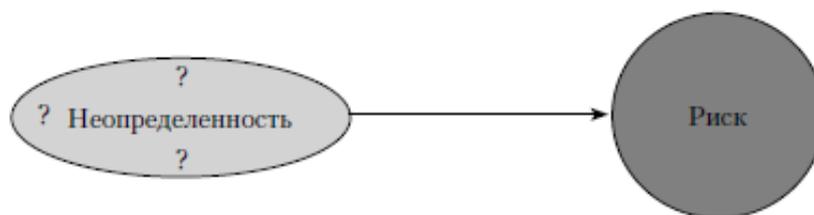


Рисунок 6 – Риск и неопределенность

Риск – потенциальная численно измеримая возможность неблагоприятных ситуаций и связанных с ними последствий в виде ущерба, убытков, потерь (например, ожидаемой прибыли, дохода или имущества, денежных средств) в связи с неопределенностью, т.е. со случайным изменением условий экономической деятельности, неблагоприятными, в том числе форс-мажорными обстоятельствами, общим падением цен на рынке [15, с. 821].

Кроме этого, риском также можно назвать возможность получения непредсказуемого результата от принятого хозяйственного решения, действия.

Проектов полностью лишенных проектных рисков не существует. Но некоторые риски из наиболее характерных для определенного типа проектов можно предусмотреть и принять меры для минимизации ущерба в случае их возникновения, однако всегда остается возможность проявления рисков, которые относят к классу чрезвычайных обстоятельств и не поддаются предвидению и учету в планировании проекта. Однако, большинство рисков проекта можно предвидеть и предусмотреть меры по преодолению последствий нежелательных событий [10, с. 179].

Риски управления проектами складываются из следующих видов:

- производственные;
- финансовые;
- инвестиционные.

Основными источниками производственного риска являются:

- производственный брак;
- плохие условия на строительных площадках;
- выплата повышенных налогов, отчислений и штрафов;
- ошибки планирования;
- недостаток координации работ;
- изменения в персональном составе руководства проектом;
- инциденты, несчастные случаи;
- отсутствие персонала необходимой квалификации для выполнения работ проекта;
- низкая дисциплина поставок;
- перебои с топливом и электроэнергией;
- физический и моральный износ оборудования [10, с. 180].

Следующий вид рисков - финансовый риск. Этот вид риска учитывает денежные расходы, убытки и потери. Суть финансового риска заключается в том, что существует вероятность ущерба в результате проведения каких-либо операций в финансово-кредитной и биржевой сферах, а также совершения операций с фондовыми ценными бумагами.

Различают следующие финансовые риски [10, с. 180]:

- кредитный риск - опасность неуплаты заемщиком основного долга и процентов, причитающихся кредитору;
- процентный риск - опасность финансовых потерь коммерческими банками, кредитными учреждениями, инвестиционными фондами в результате превышения процентных ставок, выплачиваемых ими по привлеченным средствам, над ставками по предоставленным кредитам;
- валютный риск - опасность валютных потерь, связанных с изменением курса одной иностранной валюты по отношению к другой, в том числе национальной валюте при проведении внешнеэкономических, кредитных и других валютных операций.

Еще один вид рисков – инвестиционный. Данный вид риска заключается в отклонении фактического дохода от ожидаемого дохода. Будет считаться, что инвестиция нерискованная, если доход по ней гарантирован.

Одним из примеров не рискованной инвестиции являются ценные бумаги казначейства, так как шанс того, что правительство не сможет выкупить свои ценные бумаги, практически равен нулю. Напротив, при вложении средств в проект, связанный, например, с производством принципиально новой продукции, или выходом на новый рынок, или приобретением ценных бумаг какой-либо компании, всегда существует некоторая вероятность того, что в результате непредвиденных обстоятельств выплата доходов по ним не будет произведена или произведена не в полном объеме [10, с. 181].

Также существует такое понятие как общий или совокупный риск. Такой риск представляет собой сумму рисков, которые связаны с данным проектом.

Общие риски классифицируются по следующим признакам [10, с. 181-182]:

1. По временному признаку выделяются следующие виды общего риска:
 - краткосрочные - связанные с отдельными фазами жизненного цикла проекта и прекращающимися вместе с завершением фазы;
 - долгосрочные - связанные с несколькими или всеми фазами проекта.
2. По масштабу и вероятности потерь различают риски:
 - высокие - высокая вероятность наступления рисковых событий и большие масштабы потерь и издержек на преодоление последствий рискового события;
 - слабые - низкий уровень потерь.
3. В зависимости от степени влияния на финансовое положение проекта выделяются:
 - допустимый риск - угроза замедления выполнения проекта или увеличения его стоимости в допустимых пределах;
 - критический риск - риск, связанный с угрозой существенного отклонения проекта по срокам и стоимости;

– катастрофический риск - самый опасный риск, приводящий к высокой вероятности досрочного прекращения проекта или нанесения непоправимого ущерба социально-природным системам.

4. По сферам проявления выделяют следующие риски:

– экономические - связанные с изменением экономических факторов осуществления проекта;

– политические - связанные с изменением политического курса страны, региона;

– социальные - связанные с социальными проблемами (например, риск забастовок);

– экологические - связанные с угрозой экологических катастроф и бедствий;

– нормативно-законодательные - связанные с изменениями законодательства и нормативной базы.

5. В зависимости от источников возникновения и возможности устранения проектные риски бывают:

– несистемные (специфические) риски - риски, вызванные такими особыми для проекта событиями, как дефицит сырья, материалов, рабочей силы, успешные или неудачные программы взаимодействия со стейкхолдерами проекта, неисполнение договоров субподрядчиками, неэффективные аутсорсинговые мероприятия, ошибки в принятии управленческих решений, аварии, вызванные нарушением норм, правил, технологий и многое другое. Такие риски носят индивидуальный, специфический для каждого проекта характер, и управление ими во многом зависит от опыта, знаний и навыков менеджера проекта;

– системные риски возникают из внешних событий, влияющих на рынок в целом: это война, инфляция, экономический спад, высокая ставка процента и др. На систематический риск приходится до 50% общего риска проекта. Системные риски, имеющие общие корни, но различные проявления в разных проектах, легче прогнозируются и для них легче составить общие правила и рекомендации, минимизирующие их негативное воздействие на проект.

2 Анализ авиационных перевозок в Приморском крае

2.1 Развитие региональных авиаперевозок в России

На сегодняшний день транспорт – это важное направление хозяйства. Транспортное хозяйство играет большую роль для инфраструктуры нашей страны, как производственной, так и социальной.

Одним из важных направлений развития транспортной системы РФ являются авиаперевозки, в том числе региональные и местные.

В подпункте рассмотрены региональные авиаперевозки.

Региональные авиаперевозки представляют собой совокупность маршрутов, которые соединяют города региона напрямую. Напрямую значит, что рейсы не проходят через региональный центр.

В основном такие рейсы осуществляют небольшие авиакомпании, и для них такой вид деятельности является профильным.

На данный момент региональные авиаперевозки для многих регионов нашей страны является самым быстрым способом сообщения между городами. Кроме этого, такой вид транспортировки может быть единственным. К таким территориям относятся северные регионы нашей страны. По земле в данных регионах транспортировка затруднена из-за погодных условий или из-за отсутствия дорожного полотна.

К таким территориям также можно отнести – Дальний Восток. В данном регионе города удалены друг от друга, и также, между некоторыми городами нет транспортных коммуникаций, кроме воздушных коммуникаций. Поэтому, можно сказать, что существует сложность наземной отправки. Из-за сложившейся ситуации, местные авиалинии, выполняющие региональные рейсы, имеют поддержку правительств регионов. Даже небольшие города Дальнего Востока России имеют оборудованные по высочайшему разряду аэродромы, способные принимать все современные типы транспортных средств (самолеты и вертолеты) для того, чтобы региональным рейсом можно было как можно быстрее доставить пассажиров и необходимый груз.

В.В. Путин большое значение придает развитию региональных и местных авиаперевозок. Президент поручил правительству разработать стратегию развития авиаперевозок. Как следует из поручения, данная стратегия должна быть разработана и утверждена в составе Транспортной стратегии РФ до 2030 г.

В соответствии с этими поручениями, Правительству РФ нужно обеспечить разработку и утверждение в составе Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года стратегии развития региональных и местных авиаперевозок, предусматривающей комплексное и взаимосвязанное решение вопросов развития авиатранспортного комплекса, включая развитие авиационной промышленности, сети авиационной инфраструктуры и авиапредприятий[3].

И как сказано выше, одним из ориентиров в развитии транспортных перевозок в России является Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р).

Согласно данной стратегии в сфере воздушного транспорта предусматривается увеличение до 2020 года количества действующих аэропортов до 357, если до 2010 года удастся изменить тенденцию к сокращению аэродромной сети и сохранить не менее 315 аэродромов в результате активной инвестиционной политики. К 2030 году аэродромная сеть должна включать в себя более 500 аэропортов, в основном за счет развития региональной авиатранспортной инфраструктуры [6].

Особое место в модернизации и развитии наземной инфраструктуры воздушного транспорта будет занимать национальная опорная сеть аэродромов, состоящая из аэродромов международных и внутрироссийских узловых и неузловых аэропортов, обеспечивающих связность сети, стратегическое единство и безопасность авиационных связей. Предусматривается формирование трехуровневой сети аэродромов по видам обслуживаемых линий, включающей в себя аэродромы федерального, регионального и местного значения [6].

Кроме этого, одной из задач является развитие социально значимых аэродромов (аэропортов). Большая часть таких аэродромов находится в северных регионах и на Дальнем Востоке.

Важной задачей является обеспечение сбалансированного развития всей инфраструктуры воздушного транспорта - наземной авиатранспортной инфраструктуры, системы топливообеспечения полетов гражданской авиации, инфраструктуры технического обслуживания и ремонта воздушных судов, аэронавигационного обслуживания и метеорологического обеспечения полетов воздушных судов, системы авиационно-космического спасания, медицинского обеспечения полетов и неавиационного бизнеса в аэропортах [6].

Для адаптации использования аэропортов в регионах Севера, Сибири и Дальнего Востока страны следует осуществить системные меры в целях:

- эксплуатации современных воздушных судов для региональных перевозок при низких температурах;
- укомплектованию ассортимента авиационных горюче-смазочных материалов;
- созданию централизованных систем заправки воздушных судов и оснащению технологическим оборудованием для обработки воздушных судов противообледенительными жидкостями, обеспечивающими безопасность и регулярность полетов.

Вторым ориентиром в развитии транспортных перевозок в России является государственная программа РФ «Развитие транспортной системы» (утверждена постановлением Правительства от 20 декабря 2017 года №1596).

В государственной программе содержится подпрограмма 3, которая посвящена именно воздушному транспорту, и она имеет следующее название: «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание».

В рамках этой подпрограммы осуществляются реконструкция и строительство аэропортов в различных регионах России.

В итоге, можно сказать, что развитие региональных перевозок в РФ происходит в рамках данных документов, а также при помощи государственных программ регионов и отдельных областей, краев и т. д.

Каждый год на развитие выделяются финансовые средства из федерального бюджета, консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников.

2.2 Текущая ситуация с авиационными перевозками в Приморском крае

Местная авиация имеет огромную социальную значимость для жителей Приморского края, особенно для жителей северных районов. Такой вид передвижения является единственным быстрым и к тому же надёжным способом добраться из маленьких таежных сел до районного центра. Она соединяет населенные пункты, между которыми недостаточно развита дорожная инфраструктура.

На данный момент в местной авиации Приморского края функционируют три предприятия по обеспечению его территории посадочными площадками:

- ОАО «Международный аэропорт Владивосток»;
- Краевое государственное унитарное авиационное предприятие (КГУАП) «Пластун Авиа»;
- ООО «Аэропорт Дальнереченск».

Краевое государственное унитарное авиационное предприятие «Пластун-Авиа» осуществляет деятельность по управлению аэропортами, которые указаны в таблице 1, управлению воздушным движением, по наземному обслуживанию воздушных судов, эксплуатации взлетно-посадочных полос, ангаров и т.п., по обеспечению авиационной безопасности, а также осуществляет деятельность воздушного транспорта [26].

Таблица 1 – Посадочные площадки

Название	Адрес
п/п "Агзу"	Приморский край, Тернейский район, с. Агзу, ул. Аэропорт
п/п "Амгу"	Приморский край, Тернейский район
пп "Восток"	692183, Приморский край, Красноармейский район, п. Восток, ул. Заречная-1, д.21
п/п "Дальнегорск"	Приморский край, г.Дальнегорск, ул. Взлетная, д. 1
п/п "Единка"	Приморский край, Тернейский район
п/п "Кавалерово"	Приморский край, п. Кавалерово, ул. Первомайская, д. 1/1
п/п "Максимовка"	Приморский край, Тернейский район
п/п "Пластун"	Приморский край, Тернейский район, п. Пластун , ул. Аэропорт, д. 1
п/п "Преображение"	692998 Приморский край, Лазовский район, пос. Преображение, ул. Таёжная, д. 2
п/п "Самарга"	Приморский край, Тернейский район, п. Самарга, ул. Аэропорт
п/п "Светлая"	Приморский край, Тернейский район п.г.т Светлая ул.Школьная д.22 А
п/п Терней	Приморский край, Тернейский район, п. Терней, ул. Аэропорт, д. 3
п/п "Усть-Соболевка"	Приморский край, Тернейский район, с. Усть-Соболевка, в 2-х километрах севернее села

В Приморском крае действует маршрутная сеть, которая представлена на рисунке 7.

Авиационные перевозки по данным маршрутам совершают две компании: Приморский филиал АО «Авиакомпания Аврора» и ООО «Дальнереченск Авиа».

Приморский филиал АО «Авиакомпания Аврора» имеет во владении 3 самолета ДНСб– 400 TwinOtter (Рисунок 8).

Компания ООО «Дальнереченск Авиа» обладает самолетами Ан-2 и вертолетами Ми-8 (Рисунок 9, 10).

МАЛАЯ АВИАЦИЯ В ПРИМОРЬЕ

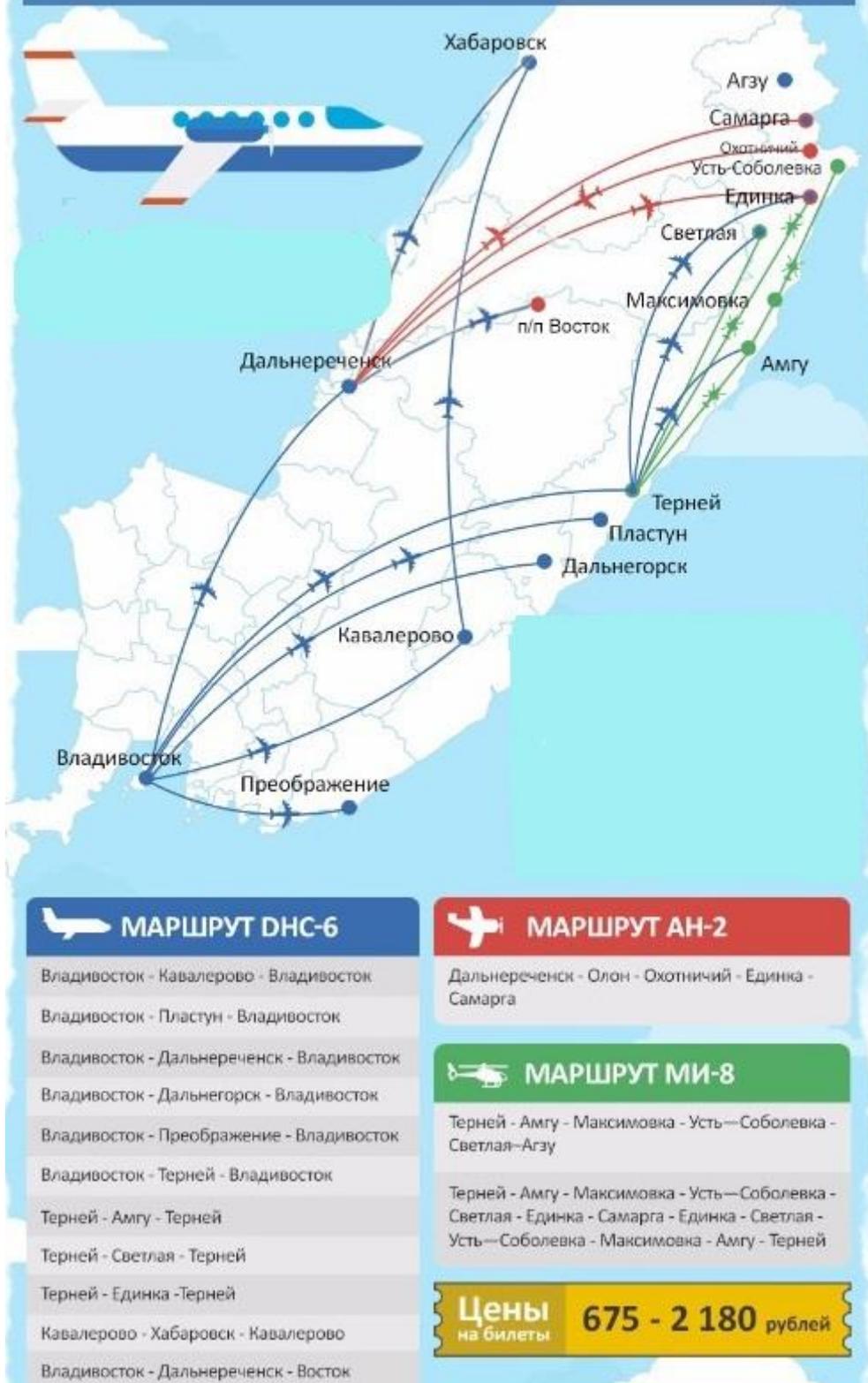


Рисунок 7 – Маршрутная сеть



Рисунок 8—Самолет DHC 6–400 TwinOtter



Рисунок 9 – Самолет Ан-2



Рисунок 10 – Вертолет Ми-8

Три самолета ДНС 6-400 TwinOtter приобрела Администрация Приморского края и передала в эксплуатацию Авиакомпании «Аврора». Два из них приобретены в 2014 году, а третий – в декабре 2016 года.

В настоящее время полёты на самолетах ДНС 6-400 TwinOtter осуществляются:

1. Из Владивостока в населённые пункты:
 - Кавалерово – 10 рейсов в неделю;
 - Терней – 6 рейсов в неделю;
 - Пластун – 3 рейса в неделю;
 - Дальнегорск – 9 рейсов в неделю;
 - Дальнереченск – 4 рейса в неделю;
 - Преображение – 6 рейсов в неделю;
 - Восток – 2 рейса в неделю;

2. Из Тернея в:

- Светлая 4 раза в неделю;
- Амгу и Единку – по одному разу в неделю;

3. Из Кавалерово в:

- Хабаровск – 2 рейса в неделю.

Полеты в отдаленные северные районы Приморского края осуществляются:

1. Вертолетом Ми-8 из Тернея в:

- Амгу, Максимовка, Усть-Соболевка, Светлая - 2 рейса в неделю;
- Единка, Самарга и Агзу - по одному рейсу в неделю.

2. Самолетом Ан-2 из Дальнереченска в:

- Олон, Охотничий, Единка, Самарга - по одному рейсу в неделю.

На данный момент в местной авиации на пассажирские перевозки установлен социальный тариф, в соответствии с приложением А. Социальные тарифы ниже уровня экономически обоснованного. Это сделано для того, чтобы сделать внутрикраевые авиаперевозки доступными для местного населения.

Установлена норма бесплатной перевозки багажа самолетом ДНС-6, самолетом Ан-2, вертолетом МИ-8 – 10 кг.

Впервые в данном 2018 году было запущено расписание, в соответствии с приложением Б. Новое расписание учитывает сезонность авиаперевозок.

Низким периодом для полётов по краю, когда падает число пассажиров, считается начало октября – конец апреля, высокий сезон – с 1 мая по 30 сентября.

В настоящее время авиационная перевозка пассажиров осуществляется в 15 населенных пунктов по 14 маршрутам. Так, например, на начало 2015 года существовало только 5 маршрутов. Также, в неделю происходит 49 рейсов, при этом в 2015 году было только 5 рейсов в неделю.

Ниже представлена статистика по перевозке пассажиров в Приморском крае за 2014-2017 года.

Таблица 2 –Количество перевезенных пассажиров за 2014-2017 года

Авиакомпания	Типы воздушных судов	Количество перевезенных пассажиров, чел.			
		2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
Дальнереченск Авиа	Ми-8	2 537	6 399	4095	3907
	Ан-2			706	771
Аврора	ДНС-6	196	20 093	25 346	36 216
Владивосток Авиа	Ми-8	4305	-	-	-
ИТОГО		7038	26492	30 147	40 894

Исходя из данных таблицы, видно, что самым популярным маршрутом на данный момент является ДНС-6. Но это можно объяснить тем, что данный самолет летает по большему количеству маршрутов и намного чаще, других имеющихся самолетов и вертолетов. Поэтому маршруты самолетов Ан-2 и вертолетов Ми-8 не являются менее значимыми.

За 2015-2017 года была восстановлена маршрутная сеть. Кроме этого, за эти года удалось увеличить пассажиропоток более, чем в 5 раз, и при этом были сохранены тарифы на перевозки на доступном уровне для клиентов.

На всех авиамаршрутах местных воздушных линий осуществляется субсидирование авиаперевозчика за счёт средств бюджета Приморского края, и в 2017 году на эти цели выделено 150 млн. рублей. В 2018 году планируется выделить дополнительно 50 млн. руб. для выполнения объема транспортной работы на 2018 год [27].

Ниже описаны грузовые авиационные перевозки в Приморском крае.

Грузовые перевозки в крае осуществляет Приморский филиал АО «Авиакомпания Аврора».

Этот тип перевозок по Приморскому краю происходят по следующим маршрутам:

1. Из Владивостока в:

- Благовещенск;
- Дальнегорск;
- Дальнереченск;
- Кавалерово;
- Комсомольск-на-Амуре;
- Оха;
- Пластун;
- Преображение;
- Терней;
- Нерюнгри, пункт трансфера - Хабаровск;
- Южно-Сахалинск, пункт трансфера – Благовещенск;
- Хабаровск, пункт трансфера – Благовещенск;
- Южно-Сахалинск, пункт трансфера – Оха.

Поданным маршрутам происходят перевозки груза общего характера и особой категории.

Груз общего характера – это груз, который не требует специальной обработки.

Груз особой категории – это груз, который требует особых условий перевозки (продукты питания, скоропортящиеся грузы, опасные грузы, живые животные, медикаменты, фармацевтическая продукция, грузы, следующие под температурным режимом).

В таблице 3 перечислены тарифы на грузовые перевозки.

Таблица 3 – Тарифы на грузовые перевозки

Маршруты		Грузовые тарифы	
Начальный пункт	Конечный пункт	Груз общего характера (руб./кг)	Груз особой категории (руб./кг)
Владивосток	Благовещенск	40	43
Владивосток	Дальнегорск	57	60
Владивосток	Дальнереченск	47	50
Владивосток	Кавалерово	47	50
Владивосток	Комсомольск-на-Амуре	60	63
Владивосток	Оха	45	48
Владивосток	Пластун	57	60
Владивосток	Преображение	44	47
Владивосток	Терней	65	68

Таблица 4 – Тарифы на трансфертные грузовые перевозки

Маршруты		Грузовые тарифы	
Направление	Пункт трансфера	Груз общего характера (руб./кг)	Груз особой категории (руб./кг)
Владивосток – Нерюнгри	Хабаровск	70	-
Владивосток – Южно-Сахалинск	Благовещенск	50	53
Владивосток – Хабаровск	Благовещенск	13	16
Владивосток – Южно-Сахалинск	Оха	50	53

Таким образом, местная авиация имеет большое значение для обеспечения транспортной доступности районов Приморского края. Исходя из увеличения пассажиропотока в 2015 году в два с половиной раза по сравнению с 2014 годом видно, что пассажирские авиаперевозки были стабилизированы. Кроме этого, необходимо развитие грузовых перевозок в Приморском крае, посредством расширения географии полетов.

2.3 Основные задачи развития авиационных перевозок в Приморском крае

Основным документом, на основе которого происходят все мероприятия по развитию транспортных перевозок Приморского края, является краевая государственная программа «Развитие транспортного комплекса в Приморском крае на 2013-2021 гг.»

В рамках реализации государственной программы Приморского края, которая названа выше, предусмотрены следующие мероприятия [7]:

- предоставление субсидий из краевого бюджета юридическим лицам на возмещение недополученных доходов, возникающих в связи с регулированием органами исполнительной власти Приморского края тарифов на перевозки пассажиров и багажа воздушным транспортом на местных воздушных линиях Приморского края;

- предоставление субсидии краевому государственному унитарному авиационному предприятию «Пластун-Авиа» на приобретение воздушных судов в собственность Приморского края;

- предоставление субсидий из краевого бюджета авиационным предприятиям на финансовое обеспечение затрат на содержание и организацию эксплуатации аэропортов и аэродромов, вертодромов, посадочных площадок гражданской авиации, воздушных судов, находящихся в собственности Приморского края и приобретаемых по договорам финансовой аренды (лизинга) в собственность Приморского края, а также на приобретение имущества, необходимого для осуществления пассажирских перевозок на местных воздушных линиях в Приморском крае.

Реализация мероприятий данной краевой государственной программы нацелена на развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, которая будет обеспечивать повышение транспортной доступности районов Приморского края, на содержание и организацию

эксплуатации аэропортов и аэродромов гражданской авиации, воздушных судов, находящихся в собственности Приморского края.

И в итоге реализации данной программы планируется получить следующие результаты:

- количество пассажиров, перевезенных в местном авиационном сообщении в Приморском крае, к 2021 году вырастет до 57 тыс. человек;
- количество функционирующих аэропортов и аэродромов гражданской авиации на территории Приморского края к 2021 году увеличится до 22 единиц.

Кроме этого в 2018 году планируется начать строительство посадочных площадок в Серафимовке (Ольгинский район) и Лазо(Лазовский район). А также строительство служебно-пассажирского здания в поселке Терней (Тернейский район).

Также одной из главных задач авиационных перевозок в Приморском крае является расширение географии полетов.

Помимо этого, строятся планы на дальнейшую перспективу. В эти планы входят возможность организации полетов в такие населенные пункты, как Арсеньев, Пограничный, Краскино, Спасск-Дальний, Камень-Рыболов, Находка и другие [35].

Еще одна задача – это обновление авиапарка. Такая проблема существует, поскольку имеющиеся самолеты Ан-2 и вертолеты Ми-8 относятся к устаревшему авиапарку и их срок вывода из эксплуатации близок.

Исходя из этого, остро стоит вопрос о замене авиапарка, чтобы поддерживать местное авиасообщение, так как зачастую альтернативы нет из-за того, что между некоторыми городами и поселками нет транспортных коммуникаций.

Для того, чтобы решить данную проблему и, к тому же, расширить географию полетов в выпускной квалификационной работе предлагается бизнес-проект создания частной грузо-пассажирской авиационной компании.

В следующей главе будет описан бизнес-проект. В основе проекта будет лежать покупка двух пассажирских и одного грузового самолетов.

3 Проект создания частной грузо-пассажирской авиационной компании

3.1 Организационный план проекта

Для решения проблем с авиаперевозками в Приморском крае предлагается бизнес-проект создания частной грузо-пассажирской авиационной компании.

Создание предприятия предполагает оказание услуг по авиационной перевозке пассажиров и груза.

Исходя из изучения деятельности авиакомпаний, обеспечивающих местные пассажирские авиаперевозки в Приморском крае, можно сделать вывод, что концентрация только на одном виде перевозки не позволяет достигнуть окупаемости затраченных средств, что и происходит у авиакомпании «Аврора». Поэтому, в бизнес-проекте предлагается, кроме пассажирских перевозок сконцентрироваться на предоставлении и услуг по авиаперевозке груза, чтобы в итоге позволит достигнуть окупаемости.

Организационно-правовая форма будущего предприятия – Общество с ограниченной ответственностью. Название компании – ООО «ПримАвиа».

Стоимость открытия будущей компании – 25 500 рублей.

Кроме этого, для авиаперевозки пассажиров и груза нужно получение лицензии. Лицензии отдельно получают для перевозки пассажиров и для перевозки грузов. Для получения лицензии необходима оплата госпошлины. Сумма государственной пошлины для получения двух лицензий сумма будет составлять 15 000 рублей (7 500 рублей на каждую лицензию).

В бизнес-проекте предлагается приобрести два пассажирских самолета L 400 UVP-E20 и один грузовой самолет – Ил-76 ТД (подробнее об этом будет говориться во втором подпункте данного раздела).

Аэродром базирования самолетов будет ОАО «Международный аэропорт Владивосток».

Заправка самолетов топливом будет осуществляться ООО «РН-Аэро» в аэропорту города Владивосток.

Для обеспечения полетов нужно определенное количество персонала.
Необходимый персонал для самолета L 400 UVP-E20:

- командир воздушного судна;
- второй пилот.

Необходимый персонал для самолета Ил-76 ТД:

- командир воздушного судна;
- второй пилот;
- бортмеханик.

Командир воздушного судна руководит работой экипажа воздушного судна, отвечает за дисциплину и порядок на воздушном судне, а также принимает необходимые меры по обеспечению безопасности находящихся на борту воздушного судна людей, сохранности воздушного судна и находящегося на нем имущества [1].

Второй пилот является помощником командира. Он также имеет право выполнять его обязанности. Второй пилот также является важным членом экипажа, как и командир.

Бортмеханик – это специалист, который следит за состоянием механизмов и оборудования. Он также является важным членом экипажа, так как должное состояние механизмов и оборудования главная составляющая для функционирования воздушного судна.

Для того, чтобы рассчитать расходы на фонд оплаты труда определим заработную плату работников. И далее рассчитаем налог на доходы физических лиц (13%) и отчисления в Пенсионный фонд (22%), в Фонд социального страхования (2,9%) и в Фонд обязательного медицинского страхования (5,1%).

Заработная плата экипажа взята на основе среднестатистической оплаты для данных видов самолетов.

Таблица 5 – Заработная плата работников

Наименование	Сумма заработной платы в месяц (руб.)	НДФЛ и отчисления в ПФР, ФСС, ФОМС (руб.)	Затраты на ФОТ (руб.)
Командир воздушного судна (L 400 UVP-E20)	45 000	19 350	64 350

Окончание таблицы 5

Второй пилот (L 400 UVP-E20)	40 000	17 200	57 200
Командир воздушного судна (Ил-76 ТД)	65 000	27 950	92 950
Второй пилот (Ил-76 ТД)	55 000	23 650	78 650
Бортмеханик (Ил-76 ТД)	35 000	15050	50 050
		ИТОГО	393 250

Важным этапом в организационном плане бизнес-проекта является календарный план реализации проекта.

В календарном плане указываются этапы реализации проекта во времени.

В бизнес-проекте календарный план содержит 10 этапов.

Таблица 6 – Календарный план реализации проекта

Наименование этапа	Кварталы				
	1 – 3 месяц	4 – 7 месяц	8 – 12 месяц	13 – 15 месяц	16 – 18 месяц
Разработка бизнес-проекта.					
Сбор необходимых документов для регистрации организации, разрешение на предлагаемые услуги. Регистрация организации.					
Поиск источников финансирования.					
Привлечение инвесторов.					
Оформление кредитов/займов в банке.					
Участие в различных грантах, конкурсах, в программах по государственной поддержке.					
Покупка самолетов, составление договоров на обслуживание ОАО «Международный аэропорт Владивосток» воздушного судна L 400 UVP-E20 и Ил-76 ТД.					
Договор с ООО «РН-Аэро» на покупку топлива.					
Подбор и найм соответствующего персонала.					
Открытие авиакомпании ООО «ПримАвиа».					

В итоге, видно, что для открытия компании начальные инвестиции составляют 40 500 рублей. В сумму входит уставной капитал предприятия, госпошлина за регистрацию ООО, лицензии и изготовление печати.

Кроме этого затраты на Фонд оплаты труда составляют 343 200 рублей в месяц, а в год – 4 719 000 рублей.

Все данные расчеты будут далее использоваться в финансовом плане бизнес-проекта.

3.2 Производственный план проекта

Для предоставления услуг пассажирских и грузовых авиаперевозок в бизнес-проекте предлагается приобрести на первое время работы компании 2 пассажирских самолета L 400 UVP-E20 и 1 грузовой самолет Ил-76 ТД.

Производителем самолетов L 400 UVP-E20 является компания AircraftIndustries, завод в Чешской республике.

Самолеты семейства Л 410 предназначены как для эксплуатации в коммерческих авиакомпаниях (региональные), так для государственных учреждений [24].

Самолеты L 400 UVP-E20 летают в различных странах мира (Рисунок 11).

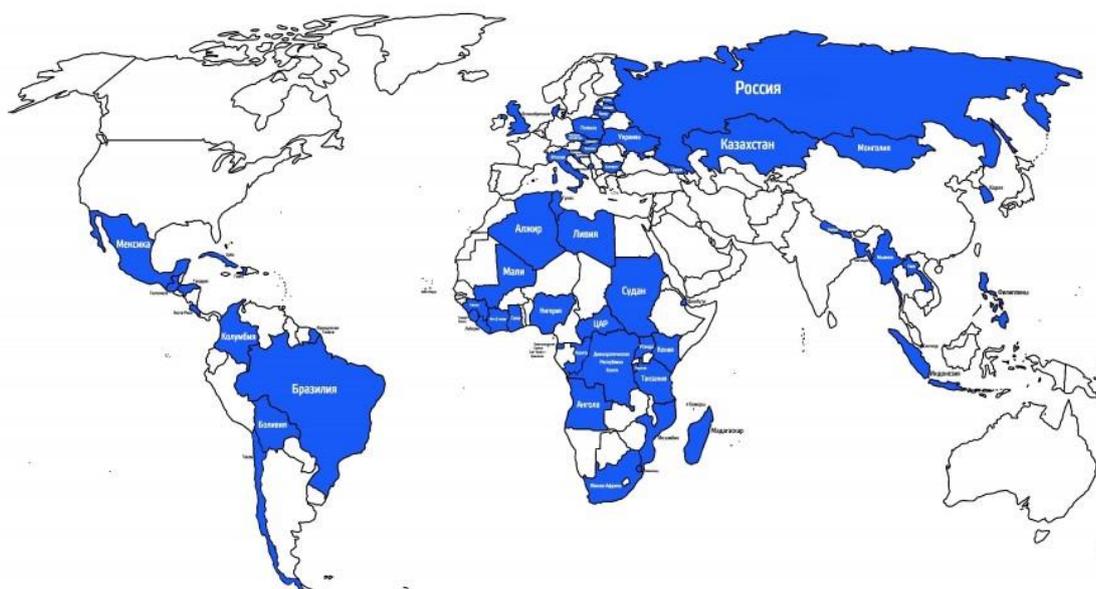


Рисунок 11 – Страны, в которых летают L 400 UVP-E20

Ниже указаны технические характеристики самолета L 400 UVP-E20.

Таблица 7 – Технические характеристики

Длина	14,487м.
Высота	5,83м.
Размах крыльев	19,478м.
Площадь крыла	34,86кв.м.
Дальность полета	1500 км
Максимальная скорость	395 км/ч
Число пассажирских мест	19 чел.
Экипаж	2 чел.
Тип мотора	GEN80200
Макс. взлетная мощность	597 кВт
Тип воздушного винта	AVIA AV725.
Масса пустого самолёта	4050 кг
Масса взлетная максимальная	6600 кг
Макс. запас топлива	1 700 кг
Взлетная дистанция	510 м
Посадочная дистанция	500 м
Часовой расход топлива	247 кг

В бизнес-проекте был выбран данный вид самолета для перевозки пассажиров в Приморском крае, так как подходит по своим габаритам, и кроме этого, что очень важно, взлетной и посадочной дистанцией местным аэропортам и аэродромам (Рисунок 12).

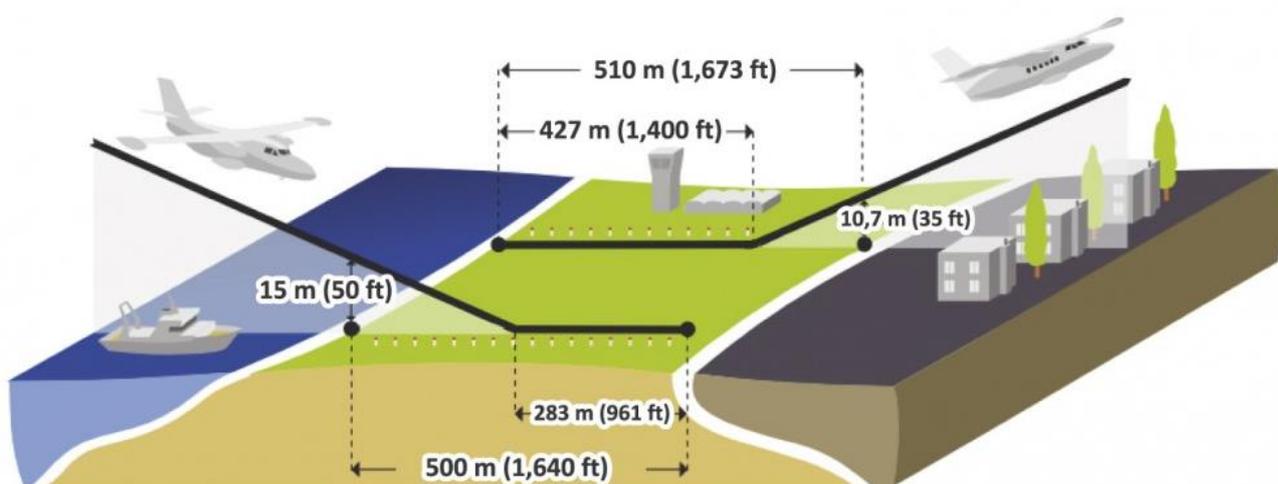


Рисунок 12 – Взлет и посадка самолета



Рисунок 13 – самолет L 400 UVP-E20

Стоимость самолета – 40 000 000 рублей. Так как планируется покупка 2 самолетов, то сумма покупки составит – 80 000 000 рублей.

Для грузовых перевозок планируется покупка одного самолета Ил-76 ТД.

Ил-76 является российским и советским военно-транспортным тяжёлым самолётом. Данный самолет был разработан конструкторским бюро Ильюшина.

Ил-76 ТД является одной из модификаций Ил-76, который известен наибольшей грузоподъемностью среди остальных модификаций.



Рисунок – 13 Самолет Ил-76 ТД

Таблица 8 – Технические характеристики Ил-76 ТД

Размах крыла	50,5 м
Длина самолёта	46,6 м
Высота	14,8 м
Площадь крыла	300 кв. м
Максимальная скорость	850 км/ч
Крейсерская скорость	750-800 км/ч
Дальность полёта	с нагрузкой 30 000 кг 7 300 км с нагрузкой 50 000 кг 3 650 км
Взлетная дистанция	850 м
Посадочная дистанция	450 м
Макс. взлётная масса	190 т
Макс. коммерческая нагрузка	50 т
Емкость бака	109 000 кг
Часовой расход топлива	8 000 кг

Стоимость одного самолета Ил-76 ТД – 100 000 000 рублей.

Перед местной авиацией стоят проблемы расширения географии маршрутов и обновления авиапарка.

Самолеты Ан-2 и вертолеты Ми-8 по нынешнему расписанию совершают рейсы один раз в неделю, и к тому же данные воздушные судна близки к выводу из эксплуатации. Кроме этого, населенные пункты, в которые летают эти

воздушные суда, причислены к территории крайнего севера, где затруднено транспортное передвижение.

Именно поэтому предлагается запустить следующие маршруты:

- Владивосток – Максимовка – Агзу–Максимовка – Владивосток: 1 раз в неделю;
- Владивосток – Амгу – Единка–Амгу – Владивосток: 1 раз в неделю.

Примерные билеты по социальному тарифу будут следующими.

Таблица 9 – Тарифы на перевозку пассажиров

Направление	Цена билета, руб.
Владивосток – Максимовка; Максимовка – Владивосток	2200
Максимовка – Агзу; Агзу – Максимовка	923
Владивосток – Агзу; Агзу - Владивосток	2900
Владивосток – Амгу; Амгу - Владивосток	2100
Владивосток – Единка; Единка - Владивосток	2600
Амгу – Единка; Единка - Амгу	801
Владивосток – Амгу; Амгу - Владивосток	2900

Ниже указаны маршруты грузовых авиаперевозок:

- Владивосток – Магадан - Владивосток: 1 раз в месяц;
- Владивосток – Петропавловск-Камчатский - Владивосток: 1 раз в месяц.

Данные маршруты выбраны для расширения географии полетов.

Далее рассмотрим тарифы на грузовые перевозки. За основу будут взяты уже существующие на рынке тарифы.

Таблица 10 – Тарифы на грузовые перевозки

Маршруты		Грузовые тарифы	
Начальный пункт	Конечный пункт	Груз общего характера (руб./кг)	Груз особой категории (руб./кг)
Владивосток	Магадан	73	76
Владивосток	Петропавловск-Камчатский	56	59

Аэродром базирования всех самолетов - ОАО «Международный аэропорт Владивосток».

Аренда места на аэродроме для самолетов L 400 UVP-E20 – 25 000 рублей в месяц. Так имеется два самолета, то в итоге аренда – 50 000 рублей в месяц.

Для самолета Ил-76 ТД – 45 000 рублей в месяц.

Топливо для самолетов будет покупаться в ООО «РН-Аэро», один из филиалов которых находится в аэропорту Владивостока.

Стоимость 1 тонны топлива (керосин) – 43 909 рублей.

Далее рассмотрим экономику рейса для каждого вида самолетов.

Но для начала рассмотрим цены за обслуживание:

- сбор за взлет-посадку – 230 рублей;
- тариф за посадку/высадку пассажиров (трап) – 1521 рубль;
- техническое обслуживание – 11 080 рубля.

Таблица 11 – Экономика рейса самолета L 400 UVP-E20

Наименование	Цена, руб.
Сбор за взлет-посадку (аэропорт Владивосток)	460
Тариф за посадку/высадку пассажиров (трап) (8 раз, на каждой посадочной площадке)	12 168
Заправка (бак – 1700 кг; на 1 рейс необходимо 941 кг)	41 318
Техническое обслуживание	11 080
Итого за рейс	65 026
Итого в месяц	390 156
Итого в год	4 681 872

Часовой расход топлива у данного самолета 247 кг в час. Так время полета на все предложенные в данном проекте рейсы не превышает 3 часов, то расход топлива на один рейс составит 941 кг (в данной сумме также учитывается аэронавигационный запас топлива 200 кг), как представлено в таблице.

Рассмотрим цены на обслуживание самолета Ил-76 ТД:

- сбор за взлет-посадку – 460 рублей;

- погрузка/разгрузка груза – 5847 рублей;
- техническое обслуживание – 10 000 рублей.

Таблица 12 – Экономика рейса Владивосток – Магадан – Владивосток самолета Ил-76 ТД

Наименование	Цена, руб.
Сбор за взлет-посадку (в 2 стороны)	920
Погрузка/разгрузка груза (в 2 стороны)	11 694
Заправка (бак – 109 000 кг; на один рейс необходимо 48 200 кг)	2 116 413
Техническое обслуживание (в 2 стороны)	20 000
Итого за рейс	2 149 027
Итого в месяц	2 149 027
Итого в год	25 788 324

Часовой расход топлива самолета Ил-76 ТД составляет 8000 кг в час. Время полета из Владивостока до Магадана и обратно составляет 6 часов, то расход топлива на один рейс составит 48 200 кг (в данной сумме также учитывается аэронавигационный запас топлива 200 кг).

А рейс Владивосток – Петропавловск-Камчатский – Владивосток по времени составит 6 часов 30 минут. Следовательно, расход топлива на один рейс составит 52 200 кг (в данной сумме также учитывается аэронавигационный запас топлива 200 кг).

Таблица 13 – Экономика рейса Владивосток – Магадан – Владивосток самолета Ил-76 ТД

Наименование	Цена, руб.
Сбор за взлет-посадку (в 2 стороны)	920
Погрузка/разгрузка груза (в 2 стороны)	11 694
Заправка (бак – 109 000 кг; на один рейс необходимо 52 200 кг)	2 292 049
Техническое обслуживание (в 2 стороны)	20 000
Итого за рейс	2 324 863
Итого в месяц	2 324 863
Итого в год	27 324 863

Итого получаем расходы в год –57 795 059рублей, без учета заработной платы и аренды. С учетом расходов на фонд оплаты труда и расходов на аренду расходы в год составят -63 654 059рублей.

3.3 Финансовый план проекта

В данном подразделе рассмотрим доходы и расходы предприятий и определим эффективность его работы.

Для того, чтобы рассчитать доходы за перевозку пассажиров, примем наполняемость самолета 80%, при том, что в самолете 19 мест. В итоге получаем наполняемость каждого рейса 16 человек.

Для расчета доходов составлен следующий план перевозки пассажиров:

– по направлению Владивосток – Максимовка – Агзу – Максимовка – Владивосток – 48 пассажиров (16 пассажиров из Владивостока, 8 из них едут до Максимовки и на смену им в Максимовке садятся новые 8 пассажиров, которые вместе с пассажирами из Владивостока летят до Агзу; обратный маршрут пройдет в по такому же плану)

План для расчета по направлению Владивосток – Амгу – Единка – Амгу – Владивосток такой же.

Таблица 14 – Доходы маршрутов самолета L 400 UVP-E20 в месяц

Маршрут	Доход за 1 полет, руб.	Доход в месяц, руб.
Владивосток – Максимовка; Максимовка – Владивосток	35 200	105 600
Максимовка – Агзу; Агзу – Максимовка	14 768	44 304
Владивосток – Агзу; Агзу - Владивосток	46 400	139 200
Владивосток – Амгу; Амгу - Владивосток	33 600	100 800
Владивосток – Единка; Единка - Владивосток	41 600	124 800
Амгу – Единка; Единка - Амгу	12 816	38 448
Итого в год		6 637 824

Рассмотрим доходы маршрутов самолета Ил-76 ТД при полной наполняемости. Но при этом при полете в Магадан максимальный груз составит – 20 000 кг, так как дальность полета в Магадан превышает 3 650 км. Также, при этом возьмем 50% груза особой категории.

Таблица 15 – Доходы маршрутов Ил-76 ТД за месяц

Маршрут	Доход в месяц, руб.
Владивосток – Магадан; Магадан-Владивосток	4 470 000
Владивосток – Петропавловск-Камчатский; Петропавловск-Камчатский – Владивосток	5 750 000
Итого в год	122 640 000

Итого доходы в год составляют – 129 277 824 рублей.

Начальные инвестиции проекта составляют – 180 040 500 рублей. В данную сумму входит покупка самолетов и стоимость открытия предприятия.

Для определения эффективности проекта определим срок окупаемости и дисконтированный срок окупаемости, чистый дисконтированный доход, внутреннюю норму доходности, индекс рентабельности.

Для расчетов требуется определить ставку дисконтирования. В ставку дисконтирования включаются: безрисковая ставка (7,25%), страновой риск (14%), премия за риск (4%), показатели инфляции 2018 (4,6%). В итоге ставка дисконтирования равна 30,85%.

Ниже рассчитаны сроки окупаемости.

Таблица 16 – Сроки окупаемости проекта

Год	Затраты, руб.	Денежный поток, руб.	Денежный поток (нарастающий), руб.	Кэф. дисконтирования	Затраты, руб.	Дисконтированный ден. поток, руб.	Дисконтированный ден. поток (нарастающий), руб.
0	180040500						
1	63654059	129277824	129277824	0,770119369	49021223,72	99559356,18	99559356,18
2	243694559	129277824	258555648	0,593083842	266813917,6	76672588,51	176231944,7
3	307348618	129277824	387833472	0,456745354	295887613,3	59047045,44	235278990,1

Окончание таблицы 16

4	371002677	129277824	517111296	0,351748443	318277829,4	45473273,35	280752263,5
5	434656736	129277824	646389120	0,270888289	335520968,6	35019848,56	315772112
6	498310795	129277824	775666944	0,208616318	348800244	26969463,65	342741575,7
7	561964854	129277824	904944768	0,160659467	359026871,2	20769706,32	363511282

Исходя из данной таблицы, мы видим, что обычный срок окупаемости проекта составляет 2 лет, а дисконтированный срок окупаемости – 7 лет.

Видно, что окупаемость такого финансово затратного проекта возможна.

Следующий показатель - чистый дисконтированный доход:

$$NPV = 363511282 - 180040500 = 183470752 \text{ рублей}$$

Так как, чистый дисконтированный доход положительный, а условием эффективности считается положительное число, полученное после расчета, то, следовательно, данный проект можно считать эффективным.

Внутренняя норма доходности рассчитана при помощи функции ВСД в Microsoft Excel. В функции будут использоваться значения начальных инвестиций и дисконтированных денежных потоков.

Получено следующее:

$$IRR = 31\%$$

В итоге, так как данный показатель больше используемой ставки дисконтирования, то проект можно считать эффективным.

Третий показатель - индекс рентабельности.

$$PI = \frac{363511282}{180040500} = 2,01$$

Так как значение положительное проект можно считать эффективным.

На основе рассчитанных показателей можно сделать вывод, что данный проект является эффективным. Эффективность в большей степени будет обеспечиваться за счет грузовых перевозок, так как именно они обеспечивают окупаемость проекта.

3.4 Риски проекта

Для данного проекта могут быть выделены следующие риски:

Производственные риски:

- отсутствие персонала необходимой квалификации;
- эксплуатационный риск.

Что касается эксплуатационного риска, то это подразумевает под собой вероятность наступления неблагоприятного события и тяжесть его последствий.

Для управления таким видом риска необходимо разработать и далее применять меры по устранению опасных условий.

Экономические риски:

- сезонный спрос на предоставляемые услуги;
- риск изменения цен на топливо.

На основе анализа пассажиропотока авиационных перевозок Администрацией Приморского края было выявлено, что для этого вида услуг характерен сезонный спрос. Низким периодом для полётов по краю, когда падает число пассажиров, считается начало октября – конец апреля, высокий сезон – с 1 мая по 30 сентября.

Топливом для самолетов является керосин, который представляет собой продукт нефтепереработки. Исходя из этого, существует риск изменения цен на топливо вследствие изменения цен на нефть. Соответственно, данные изменения могут повлечь за собой риск увеличения расходов предприятия.

Еще один вид, присущий данному проекту - инвестиционный риск. Данный вид риска заключается в отклонении фактического дохода от ожидаемого.

Для предотвращения или же уже компенсации последствий рисков предусмотрен ряд действий.

Таблица 17 – Методы управления рисками

Вид риска	Методы управления
Отсутствие персонала необходимой квалификации	1. Развитие и обучение персонала.
Эксплуатационный риск	1. Анализ каждого аварийного инцидента в отрасли для определения вызвавших его причин и случайных факторов; 2. Анализ угроз безопасности и высокий уровень внимания к любым предпосылкам для инцидентов.
Сезонный спрос на предоставляемые услуги	1. Разработка расписания рейсов с учетом сезонности авиаперевозок.
Риск изменения цен на топливо	1. Приобретение топливоэффективных воздушных судов; 2. Прямые контракты с крупнейшими топливными компаниями.
Инвестиционный риск	1. Страхование; 2. Хеджирование.

Заключение

Одной из главных отраслей хозяйства в современном мире является транспорт.

Транспортные коммуникации являются звеном, объединяющим нашу страну. Они представляют собой необходимое условие территориальной целостности страны и единства её пространства.

Одним из важных направлений развития транспортной системы РФ являются авиаперевозки, в том числе региональные и местные.

Об этом шла речь на Президиуме Госсовета, заседании правительственной комиссии и на Восточном экономическом форуме. Общий вывод этих мероприятий: нужны новые самолеты и вертолеты, посадочные площадки, аэропортовские комплексы, аэродромная техника и оборудование, а также актуальные финансовые механизмы для решения амбициозных задач [38].

В дипломной работе рассматривалось состояние местной авиации в Приморском крае.

На территории Приморского края авиационные перевозки на данный момент совершают две компании: Приморский филиал АО «Авиакомпания Аврора» и ООО «Дальнереченск Авиа».

В настоящее время авиационная перевозка пассажиров осуществляется в 15 населенных пунктов по 14 маршрутам. Так, например, на начало 2015 года существовало только 5 маршрутов. Также, в неделю происходит 49 рейсов, при этом в 2015 году было только 5 рейсов в неделю.

Грузовые перевозки в крае осуществляет Приморский филиал АО «Авиакомпания Аврора». И на данный момент существует 13 маршрутов.

В итоге, можно сказать, что местная авиация имеет важное значение для обеспечения транспортной доступности районов Приморского края.

Региональные перевозки являются дотационными. Сумма дотаций составляет ежегодно порядка 150 миллионов рублей.

Исходя из того, что самолеты Ан-2 и Ми-8 в скором времени подлежат к выводу из эксплуатации, то остро стоит вопрос о замене авиапарка, чтобы поддерживать местное авиасообщение, так как зачастую альтернативы нет из-за того, что между некоторыми городами и поселками нет транспортных коммуникаций.

Для того, чтобы решить данную проблему и, к тому же, расширить географию полетов в данной выпускной квалификационной работе предлагается бизнес-проект создания частной грузо-пассажирской авиационной компании.

Создание предприятия предполагает оказание услуг по авиационной перевозке пассажиров и груза.

Исходя из изучения деятельности авиакомпаний, обеспечивающих местные пассажирские авиаперевозки в Приморском крае, можно сделать вывод, что концентрация только на одном виде перевозки не позволяет достигнуть окупаемости затраченных средств, что и происходит у авиакомпании «Аврора». Поэтому, в бизнес-проекте предлагается, кроме пассажирских перевозок сконцентрироваться на предоставлении и услуг по авиаперевозке груза, чтобы в итоге позволит достигнуть окупаемости.

В проекте предлагается создать новое предприятие, конкурирующее с действующим на рынке Приморского края монополистом «Аврора»

Организационно-правовая форма будущего предприятия – Общество с ограниченной ответственностью. Название компании – ООО «ПримАвиа».

Для предоставления услуг пассажирских и грузовых авиаперевозок в данном бизнес-проекте предлагается приобрести на первом этапе 2 пассажирских самолета L 400 UVP-E20 и 1 грузовой самолет Ил-76 ТД.

Предлагается запустить следующие маршруты:

– Владивосток – Максимовка – Агзу – Максимовка – Владивосток: 1 раз в неделю;

– Владивосток – Амгу – Единка – Амгу – Владивосток: 1 раз в неделю.

Маршруты грузовых перевозок:

– Владивосток – Магадан – Владивосток: 1 раз в месяц;

– Владивосток – Петропавловск-Камчатский – Владивосток: 1 раз в месяц.

В работе были определены обычный и дисконтированный сроки окупаемости. Обычный срок окупаемости проекта составляет 2 года, а дисконтированный срок окупаемости – 7 лет.

Исходя из сроков, мы видим, что окупаемость такого финансово затратного проекта возможна.

Были рассчитаны такие показатели эффективности как чистый дисконтированный доход, внутренняя норма доходности и индекс рентабельности. Данные коэффициенты показали нам, что проект можно считать эффективным. Эффективность проекта в большей степени будет обеспечиваться за счет грузовых перевозок, так как именно они играют важную роль по окупаемости данного проекта.

В работе рассматривались риски: производственные, экономические и инвестиционные риски, а также сформированы предложения по их компенсации.

В итоге, можно сделать вывод, что данный проект по результатам рассчитанных показателей является эффективным. Следовательно, реализация этого проекта может быть реальна, что в конечном итоге позволит улучшить обслуживание населения Приморского края и обеспечить транспортную доступность отдаленных территорий.

Список использованных источников

1. «Воздушный кодекс Российской Федерации» № 60-ФЗ [по состоянию на 4 июня 2018 г.: принят ГД 19 марта 1997 г.]. – КонсультантПлюс. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744
2. Налоговый кодекс Российской Федерации. Ч. 1: [по сост. на 28 декабря 2017 г.: принят ГД 16 июля 1998 г.]. – Гарант. - Режим доступа: <http://base.garant.ru>
3. Перечень поручений по итогам заседания президиума Госсовета. – Официальное интернет-представительство Президента России в сети Интернет. – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/catalog/keywords/102/events/55932>
4. О лицензировании деятельности по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и перевозкам воздушным транспортом грузов (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя): [Постановление Правительства РФ № 457: принято 5 мая 2012 г.] – Гарант. – Режим доступа: <http://base.garant.ru/70172932/>
5. Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы". [Постановление Правительства РФ от 20 декабря 2017 г. N 1596: принято 20 декабря 2017 г.]. – Гарант. – Режим доступа: <http://base.garant.ru>
6. Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года: [по состоянию 12 мая 2018 г.: Распоряжение Правительства РФ № 1734-р от 22 ноября 2008 г.]. – Официальный сайт Правительства Российской Федерации. – Режим доступа: <http://government.ru/>
7. Государственная программа Приморского края «Развитие транспортного комплекса Приморского края» на 2013 – 2021 годы: [Постановление Администрации Приморского края от 24 июня 2015 года № 198-па: принято 24 июня 2015 г.]. Официальный сайт Администрации Приморского края. – Режим доступа: <http://www.primorsky.ru/>

8. Балашов, А. И. Управление проектами: учебник для бакалавров / А. И. Балашов, Е. М. Рогова, М. В. Тихонова, Е. А. Ткаченко; под ред. Е. М. Роговой. — М. : Изд-во «Юрай», 2013. - 383 с.

9. Баскакова О. В. Экономика предприятия (организации): учебник /О. В. Баскакова, Л. Ф. Сейко. — М.: ИТК «Дашков и К», 2013. — 372 с.

10. Зуб, А.Т. Управление проектами: учебник и практикум для академ. Бакалавриата / А.Т. Зуб. - Люберцы: Юрайт, 2016. - 422 с.

11. Попов, Ю. И. Управление проектами: учеб.пособие / Ю.И. Попов, О.В. Яковенко. - М.: НИЦ «ИНФРА-М», 2013. - 208 с.

12. Романова, М. В. Управление проектами / М.В. Романова. - М.: Форум : Инфра-М, 2011. - 256 с.

13. Сергеев И. В. Экономика организаций (предприятий): учеб. /И. В. Сергеев, И. И. Веретенникова; под ред. И.В. Сергеева. - 3-е изд., перераб. и доп. - М.: ТК «Велби», Изд-во «Проспект», 2005. - 560с.

14. Управление проектами: учеб.пособие/В.И.Денисенко [и др.]; под ред. В.И. проф. Денисенко, проф. Н.М.Филимоновой: Владим. гос. ун-т им. А. Г., Н. Г. Столетовых. – Владимир: Изд-во ВГУ, 2015. – 108 с.

15. Управление проектами: учеб.пособие для студ., обуч. по спец. «Менеджмент организации» / И. И. Мазур [и др.]; под общ. ред. И. И. Мазура и В. Д. Шапиро. — 6-е изд., стер. — М.: Изд-во «Омега-Л», 2010. — 960 с.

16. Экономика предприятия (фирмы): учебник/ под ред. проф. О.И. Волкова и доц. О.В. Девяткина. — 3-е изд., перераб. и доп. — М.: ИНФРА-М, 2007. — 601 с.

17. Официальный сайт Администрации Приморского края и органов исполнительной власти Приморского края [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.primorsky.ru>

18. Официальный сайт АО «Авиакомпания Аврора» [Электронный ресурс]. – Режим доступа :<http://www.flyaurora.ru/>

19. Официальный сайт Библиотеки Михаила Грачева [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://grachev62.narod.ru/Grachev/grachev2013_4.html

20. Официальный сайт Информационной платформы Aeropoisk [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://aeropoisk.ru/>
21. Официальный сайт Интернет-портала «Российской газеты» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rg.ru/>
22. Официальный сайт Информационного агентства Avia.pro [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://avia.pro>
23. Официальный сайт Информационно-аналитического агентства «Восток России» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.eastrussia.ru/>
24. Официальный сайт Компании AircraftIndustries [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.let.cz/>
25. Официальный сайт Компании «GlobalTransAvia» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://globaltrans.web-box.ru/company>
26. Официальный сайт Краевого государственного унитарного авиационного предприятия «Пластун-Авиа» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://plastun-avia.ru/index.php>
27. Официальный сайт МедиахолдингаPrimaMedia [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://primamedia.ru/>
28. Официальный сайт ОАО «Международный аэропорт Владивосток» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://vvo.aero/>
29. Официальный сайт ООО «Аэро-Груз» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://air-cargo.ru/>
30. Официальный сайт ООО «Дальнереченск Авиа» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://heli-fly.ru/>
31. Официальный сайт ООО «Приморская пресса» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://primpress.ru/>
32. Официальный сайт ООО «РН-Аэро» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.rosneft-aero.ru/>
33. Официальный сайт ПАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ilyushin.org/>

34. Официальный сайт Правительства Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://government.ru/>

35. Официальный сайт РИА Новости [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://ria.ru/>

36. Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.favt.ru/>

37. Официальный сайт Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://spbguga.ru/>

38. Кульгин О. Дальнему Востоку нужны новые самолеты и финансы для решения амбициозных задач [Электронный ресурс] / О. Кульгин // Дальневосточный капитал. – 2018. - №1. – Режим доступа: http://dvkapital.ru/specialfeatures/dfo_19.02.2018_11647_dalnemu-vostoku-nuzhny-novye-samolety-i-finansy-dlja-reshenija-ambitsioznykh-zadach.html

39. Пономаренко Т. О малой авиации Приморья [Электронный ресурс] / Т. Пономаренко // Конкурент. – 2017. - №44. – Режим доступа: <http://konkurent.ru/>

40. Талуев И. А. Риски, связанные с деятельностью авиакомпаний [Электронный ресурс] / И. А. Талуев // Научный вестник МГТУ ГА. – 2010. №156. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/v/riski-svyazannye-s-deyatelnostyu-aviakompanii>

Приложение А

Тарифы на авиационные перевозки в Приморском крае (см. пункт 2.2 настоящей работы)

Тип воздушного судна, авиалиния (маршрут)	Тариф на перевозку 1 пассажира (без учета НДС), руб.	Тариф на перевозку 1 кг платного багажа сверх установленной нормы (без учета НДС), руб.
Амгу - Агзу	1070	32,10
Амгу - Единка	801	24,03
Амгу - Самарга	879	26,37
Амгу - Светлая	485	14,55
Амгу - Усть-Соболевка	295	8,85
Амгу - Максимовка	214	6,42
Единка - Самарга	157	4,71
Единка - Агзу	349	10,47
Самарга - Агзу	254	7,62
Максимовка - Светлая	402	12,06
Максимовка - Усть-Соболевка	148	4,44
Максимовка - Единка	652	19,56
Максимовка - Самарга	731	21,93
Максимовка - Агзу	923	27,69
Светлая - Единка	417	12,51
Светлая - Самарга	464	13,92
Светлая - Агзу	652	19,56
Терней - Амгу	612	18,36
Терней - Светлая	1151	34,53
Терней - Единка	1375	41,25
Терней - Самарга	1419	42,57
Терней - Агзу	1499	44,97
Терней - Усть-Соболевка	847	25,41
Терней - Максимовка	731	21,93
Усть-Соболевка - Светлая	254	7,62
Усть-Соболевка - Единка	607	18,21
Усть-Соболевка - Самарга	679	20,37
Усть-Соболевка - Агзу	923	27,69
Владивосток - Кавалерово	1419	42,57
Владивосток - Пластун	1721	51,64
Владивосток - Терней	1981	59,43
Владивосток - Дальнереченск	1417	42,51
Владивосток - Дальнегорск	1715	51,45
Владивосток - Преображенье	1344	40,32
Дальнереченск - Олон	860	25,80
Олон - Охотничий	860	25,80
Охотничий - Единка	860	25,80
Дальнереченск - Охотничий	1720	51,60
Дальнереченск - Единка	2582	77,46
Дальнереченск - Самарга	2740	82,20
Олон - Единка	1720	51,60
Олон - Самарга	1879	56,37
Охотничий - Самарга	1019	30,57
Дальнереченск - Восток	1150	34

Приложение Б

Расписание движения воздушных судов по маршрутам регулярных перевозок пассажиров на территории Приморского края на 2018 год (см. пункт 2,2 настоящей работы)

Маршрут	Тип воздушного судна	Расписание		
		Частота выполнения полетов в низкий период 01.01.2018 – 30.04.2018	Частота выполнения полетов в высокий период 01.05.2018 – 30.09.2018	Частота выполнения полетов в низкий период 01.10.2018 – 31.12.2018
Терней - Светлая - Терней	DHC-6	4 раза в неделю	4 раза в неделю	4 раза в неделю
Терней – Амгу – Терней		1 раз в неделю	1 раз в неделю	1 раз в неделю
Терней –Единка – Терней		1 раз в неделю	1 раза в неделю	1 раз в неделю
Владивосток – Кавалерово – Владивосток		7 раз в неделю	10 раз в неделю	7 раз в неделю
Владивосток – Терней – Владивосток		6 раз в неделю	6 раз в неделю	6 раз в неделю
Владивосток – Пластун - Владивосток		3 раза в неделю	3 раза в неделю	3 раза в неделю
Владивосток – Дальнегорск – Владивосток		7 раз в неделю	9 раз в неделю	7 раз в неделю
Владивосток – Дальнереченск - Владивосток		4 раза в неделю	4 раза в неделю	4 раза в неделю
Владивосток – Преображение – Владивосток		5 раз в неделю	6 раз в неделю	5 раз в неделю
Дальнереченск – Восток - Дальнереченск		2 раза в неделю	2 раза в неделю	2 раза в неделю
Терней – Амгу – Максимовка – Усть-Соболевка – Светлая – Агзу –Светлая – Усть-Соболевка – Максимовка – Амгу – Терней	Ми-8	1 раз в неделю	1 раз в неделю	1 раз в неделю
Терней – Амгу – Максимовка – Усть-Соболевка – Светлая – Единка – Самарга – Единка–Светлая – Усть-Соболевка – Максимовка – Амгу – Терней		1 раз в неделю	1 раз в неделю	1 раз в неделю
Дальнереченск – Олон – Охотничий – Единка – Самарга – Единка– Охотничий – Олон – Дальнереченск	Ан-2	1 раз в неделю	1 раз в неделю	1 раз в неделю
	ИТОГО	43 рейса в неделю	49 рейсов в неделю	43 рейса в неделю

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра экономики предприятия

ОТЗЫВ РУКОВОДИТЕЛЯ

на выпускную квалификационную работу студентки ПРИХОДЬКО Валентины Львовны
специальность (направление) 38.03.01 Экономика, профиль «Экономика предприятий и организаций (промышленность)» группа Б1401 АП

Руководитель ВКР д-р техн. наук, профессор Борис Яковлевич Карастелев
(ученая степень, ученое звание, И.О. Фамилия)

на тему: «Проект создания экономически эффективной частной грузо-пассажирской авиационной компании»

Дата защиты ВКР « 3 » июля 2018 г.

1. Актуальность ВКР, ее научное значение и соответствие заданию

Тема ВКР является актуальной так как одним из важных направлений развития транспортной системы РФ являются авиаперевозки. ВКР имеет прикладное значение для развития авиасообщения в Приморском крае и соответствует заданию.

2. Достоинства работы: *умение работать с литературой, последовательно и грамотно излагать материал, оригинальность идей, раскрытие темы, достижение поставленных целей и задач*

В процессе работы дипломница проявила достаточно высокую степень самостоятельности, умение пользоваться научной и учебной литературой, систематизировать и анализировать информацию, творческий подход в решении возникающих вопросов. График выполнения работ соблюдался.

3. Недостатки и замечания *(по содержанию и по оформлению)*

Существенных недостатков и замечаний по работе нет

4. Целесообразность внедрения, использования в учебном процессе, публикации и т.п.

ВКР можно рекомендовать в качестве бизнес-проекта для привлечения инвесторов при разрешении задач авиационных перевозок в Приморском крае.

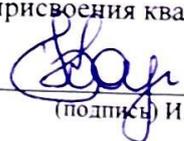
5. Степень самостоятельности, ответственности и работоспособности выпускника

Дипломница продемонстрировала хорошее знание методики проведения анализа, а также умение грамотно и обоснованно делать выводы и рекомендации, применять полученные знания для практических задач.

Заключение: заслуживает оценки **ОТЛИЧНО** и присвоения квалификации бакалавр

Руководитель ВКР д-р техн. наук, профессор
(ученая степень, ученое звание)

« 25 » июня 2018 г.

 Б.Я. Карастелев
(подпись) И.О. Фамилия

