|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **«Авиакомпания «5-й океан»**  **308501. Белгородская обл., пос. Дубовое,**  **ул. Благодатная 235.**  **ИНН 3012040914**    **Руководителю организации** |  | **«Airline 5th ocean»**  **308501. Settle Dubovoe, Blagodatnaya st, 235. Belgorod reg** |

**Просим Вас оказать содействие в финансировании проекта «Региональные авиаперевозки:**

1. **Сумма – (750-1 500) м.р.**
2. **Срок – 36-60 мес.**
3. **Цель займа – покупка и развитие действующей авиакомпании (с 1994 г.) в области региональных авиаперевозок на среднемагистральных воздушных судах (ВС) Эмбраер 145 (пр-во Бразилия, 50 кресел, 2850 км, дальность, 830 км/ч).**
4. **Цель программы развития - оптимизация маршрутной сети РФ на базе среднемагистральных ВС малой пассажировместимости; обеспечение пассажиропотоков малой интенсивности прямым авиасообщением.**
5. **Настоящая деятельность – пассажирские и грузовые перевозки на вертолётах МИ-8Т и МИ-2.**
6. **Среднегодовая выручка – 750 м.р.**
7. **Залоговое имущество – оценка производилась в августе 17 г. независимой оценочной компанией. Сумма оценки 360 м.р.**
8. **Бизнес-план, независимое исследование рынка, кадровый резерв, маршрутная сетка и т.д. есть.**

**Структура финансирования.**

1. **Проектное кредитование через банк РФ. Условие: участие собственными денежными средствами в размере не менее 20%. Возможно в форме займа при условии требования к возврату займа по истечении 6-ти месяцев после окончания срока предоставления банковского кредита. Инвестиции (50-150) м.р; обеспечение: поручительство Белгородского гарантийного фонда 87 м.р; имущество: вертолёты МИ-8Т.**
2. **Прямые инвестиции (350-750) м.р. Обеспечение: Гарантия «Корпорации МСП» 70% от суммы инвестиционного займа + П.1.**
3. **После оформления сделки с участием Инвестора в любой момент, в случае обращения Инвестора, возможно рефинансирование банком РФ или иностранным кредитным учреждением с учётом выплаты вознаграждения Инвестору.**

**С уважением,**

**Генеральный директор Хамнагадаев Алексей Иосифович,**

**Исполнительный директор Слёзкин Роман Викторович.**

**Т: 7 929 526-3134,**

**E-m:** [**42369@bk.ru**](mailto:42369@bk.ru)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **«Авиакомпания «5-й океан»**  **308501. Белгородская обл., пос. Дубовое, ул. Благодатная 235.**  **ИНН 3012040914** |  | **«Airline 5th ocean»**  **308501. Settle Dubovoe, Blagodatnaya st, 235. Belgorod reg**    **Ген** |
|  |  |  |

**Краткое описание проекта**

Для региональных авиаперевозок наиболее популярны самолёты размерности 50-70 кресел для связи городов с населением от 200 тысяч человек между собой и с региональными центрами на маршрутах от 300 до 3000 км, на которых воздушные (ВС) большей пассажировместимостью являются избыточными. Предполагается использование самолётов Бразильского пр-ва Е-145LR (50 кресел, скорость 830 км/ч, 2800 дальность с полной загрузкой) и Е-170 (78 кр, 860 км/ч, 3900-4200 дальность в зависимости от модификации). Ближайшее к E-145LR по пассажировместимости отечественное воздушное судно – ИЛ-114. В связи с невысокой крейсерской скоростью (500 км/ч, Е145- 830 км/ч) наиболее целесообразно использование на линиях до 1000 км. Планируется серийное производство в конце 2019 г. Аналог иностранного производства - SRJ100/200 (Канада), уступает Е145 в экономичности, стоимости технического обслуживания и комфорте пассажиров, так как изначально проектировался как бизнес-джет. Аналог Е-170 на российском рынке отсутствует. 17 ВС этого типа в операционном лизинге у авиакомпании “S-7”. Сегмент рынка пассажирских авиаперевозок в размерности 50-70 кресел в настоящее время представляет привлекательность в результате следующих факторов:

* относительно малые начальные капитальные вложения;
* низкие риски по заполняемости кресел;
* отсутствие значимой конкуренции;
* низкая зависимость от сезонности;
* малые эксплуатационные затраты;
* наличие государственной поддержки в виде субсидий;
* отсутствие госпошлины для ВС до 50 кр. включительно;
* высокая мобильность в оперативном управлении количеством парка ВС исходя из потребностей рынка;
* широкий диапазон применения ВС по протяжённости маршрутов – от 300 до 2800 км Е-145 и до 4000 км для Е-170;
* высокий и стабильный процент роста региональных пассажирских авиаперевозок, опережающий на 17% в год магистральные перевозки;
* более низкое влияние негативных факторов, сказывающихся на пассажиропотоках (в первую очередь страдают перевозки на ВС большой пассажировместимости);
* поощрительное отношение Государственных регуляторов к региональным перевозчикам.

Учитывая вышеизложенное предполагается создание региональной авиакомпании на основе аренды (с правом выкупа в течении 84 мес.) 15-ти ВС Е145LR и 5-ти E-170

Маршрутная сетка есть – центральный, южные р-ны РФ, Крым, МСК.

ООО «Авиакомпания «Пятый океан» организована на основе структуры авиакомпании «Центр-Юг», г. Белгород, специализировавшейся на региональных пассажирских авиаперевозках с 1992 по 2016 гг. Управленческий персонал есть. Лётный состав, инженерно-технический персонал (ЛС, ИТС) для переучивания на тип Е-145LR есть. Бизнес-план и независимое маркетинговое исследование сегмента рынка для ВС, вместимостью 50-78 кресел есть. Сертификация предприятия как авиакомпании в пределах 4-х месяцев. Предварительное согласие руководства Росавиации есть.

**Административная группа:**

* Хамнагадаев Алексей Иосифович - создатель и Генеральный директор (с1992 г.) авиакомпании "Центр-Юг", г. Белгород. Образование: Сасовское лётное училище, (ОЛА ГА) Ордена Ленина Академия ГА;
* Шорников Игорь Борисович - один из организаторов авиакомпании "Крым-авиа", ГД. Образование: Московский институт инженеров ГА, Высшая школа авиабизнеса.
* Морозов Марат Владимирович - заслуженный пилот России, организатор и ГД ряда авиакомпаний, работал на руководящих должностях в органах авиационных властей, крайняя должность - ГД авиакомпании "Авиастарз". Образование лётное училище, ОЛА ГА.
* Прокопенко Владимир Васильевич - (ВВАУЛ), Краснрдарское высшее военное авиационное училище лётчиков, п-к запаса, ОЛА ГА. После увольнения в запас работал в министерстве ГА, Депертаменте воздушного транспорта, Федеральной авиационной службе, ГД авиакомпании "Атлант-Союз", "Континент".
* Слёзкин Роман Викторович - был организатором ряда авиакомпаний. Исполнял должности ГД и заместителя ГД. Образование - Актюбинское Высшее лётное училище ГА.

**Финансирование.**

Бюджет 1-го этапа проекта с учётом покупки действующей авиакомпании, лизинга и освоение 7-ми ВС Еjet-145LR составляет  **750 млн.рб**. Общий (15 ВС Е145, 5 ВС Е170) **1.5 млрд. рб.**

Минимальная прибыль при расчёте цены билета на основе сложившейся средней рыночной цене 1-го кресла/час полёта 50**00 рб**. и минимальной заполняемости 40 кресел составляет **42 500** **рб./час**.

Ежемесячный налёт на 7-мь ВС: 1 ВС/150 час/мес х 7 ВС = 1 050 час. Месячная прибыль:

1 050 час х 42 500 рб = **44.625м.** **рб** в месяц.

Точка безубыточности:

750 м.р. : 44.625 м.р. =  **17 мес. для 7-ми ВС Е-145.**

1. **Расходы (финансовый лизинг 7 ВС E145LR):**

* Комплексная страховка (КАСКО, экип, 3-и лица, баг, почта) 7 ВС \_\_\_\_\_ 15 м. рб.;
* Подг. ВС к экспл. В РФ (3.5 м.рб. Х 7 ВС) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_24.5 м;
* Регистрация в Бермудах ($55 т. Х 7 Х 70)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_27 м;
* Инспекция, приёмка ВС («Нордтехник» 0.5 м.рб Х 7)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_3.5 м;
* Депозит за лизинг ВС ($150 т. Х 7 Х 70) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_73.5 м;
* Переучивание ЛС, ИТС ($60 т. Х 7 Х 2.5 зк. Х 70)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_73.5 м;
* Растаможка (1 м.рб. Х 7)\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_7 м;
* Перегонка ВС ($20 т. Х 7 Х 70) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_9.8 м;
* Покраска ВС ($25 т.Х 7 Х 70)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_12.5 м;
* Закупка керосина (150 т. Х 50 т. рб. Х 7) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_52.5 м;
* Депозит по аэропортам (100 рейсов Х 7 Х 25 т. рб.) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_17.5 м.

Итого\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 317 м.

Дополнительные расходы – организация линейных станций ТО, оборудование и инструменты для ТО, склады для хранения зап. частей, сертификация предприятия как авиакомпании и т.д. - 13 м.

Резервы 20 м.р.

Общая сумма **350 млн. рб.**

1. **Эксплуатационные расходы (одно ВС Е-145; 150 часов/мес):**

Лизинг ВC ([$40 т. Х 65] : 150 час) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_17 тысяч рб./час;

Резервы на кап. ремонт (планер, двиг, ВСУ, шасси, агрегаты ограниченных ресурсов)

($450/час х 65) одно ВС за один лётный час\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 29.25 т./час;

Гарантийное ТО ($200/час х 65)\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 13 т./час;

Текущее ТО ($50/час Х 65)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 3.25 т/час;

Оплата экипажа, авиационных специалистов \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 10 т/час;

Поддержание жизнедеятельности авиакомпании \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 10 т/час.

Себестоимость лётного часа при месячном налёте 150 часов/одно  **82.5 т./л.ч.**

Керосин \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_52.5 т./час;

Аэропорты, аэронавигационные сборы (АНС)\_\_\_\_ \_22.5 т./час.

ИТОГО, полная стоимость лётного часа: 82.5 + 52.5 + 22.5 = **157.5 т. рб./час.**

Цена лётного часа – **200 000 рб/час**. Цена кресла (50 кр.) 4 т.р/час,

40 кр. – 5 т.р./час.

**Прибыль в месяц за 7 ВС при налёте 150 часов (заполняемость 40 кр.)**

[200 т. – 157.5 т = 42.5 рб/час ] х 150 час = 6.375 млн/мес Х 7ВС = **44.625 млн/месяц;**

Месячный налёт на одно ВС рассчитан с учётом резервирования рейсов.

**Эмбраер 170 (5-ть ВС)**

1. Расходы:

* Комплексная страховка в год

(КАСКО, экип, 3-и лица, баг, почта) 5 ВС \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 24 м;

* Подг. ВС к экспл. В РФ ($80т. Х 5 ВС Х 70) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_28 м;
* Регистрация в Бермудах ($80т Х 5 Х 70)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_28 м;
* Инспекция, приёмка ВС ($15т Х 5 Х 70) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_5.2 м;
* Депозит за лизинг ВС ($300т Х 5 Х 70)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_105 м;
* Переучивание ЛС, ИТС ($80т Х 5 Х 2.5эк Х 70) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_70 м;
* Перегонка ВС ($40т Х 5 Х 70) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_14 м;
* Покраска ВС ($50т Х 5 Х 70) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_17.5 м;
* Закупка керосина (250 т. Х 65 т. рб. Х 5) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 81 м;
* Депозит по аэропортам (70 рейсов Х 5 Х 35.5 т. рб.) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 12.5 м.

Итого\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_388 м.

Дополнительные расходы – организация линейных станций ТО, оборудование и инструменты для ТО, склады для хранения зап. частей, и т.д. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 35 м.

Резервы – 27 м.

Общая сумма **450 млн. рб.**

Эксплуатационные расходы на одно ВС:

Лизинг ВC ($80 т. Х 70) в месяц за одно ВС\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 5.6 м рб.

Резервы на кап. Ремонт (планер, двиг, ВСУ, шасси, агрегаты ограниченных ресурсов)

($650 х 70) одно ВС за один лётный час \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 45.5 тысячи;

Гарантийное ТО ($250 х 70) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 17.5 т.;

Текущее ТО ($75 Х 70) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 5.2 т.;

Оплата экипажа \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 16 т.;

Оплата инструктора на ввод ЛС ($100 х 60) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 7 т.;

Поддержание жизнедеятельности авиакомпании (час)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 10 т.

**Итого за час без учёта лизинговых платежей:** **101.2 рб.**

Себестоимость лётного часа при месячном налёте 150 часов/одно ВС: 101.2 т. + (5.6 м.рб. : 150 л.ч./мес. = 37.3 т./л.ч.) = **138.5 т./л.ч.**

Керосин \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 65 т./час;

Аэропорты, аэронавигационные сборы (АНС)\_\_\_ 35.5 т./час.

ИТОГО, полная стоимость лётного часа: 138.5 + 65 + 35.5 = **239 т. рб./час.**

Цена лётного часа – **300 000 рб/час**. Цена кресла: 78 кр. - 3.85 т./час,

63 кр. – 4.75 т./час.

**Прибыль в месяц за 5 ВС при налёте 150 часов (заполняемость 80% 63 кр.)**

[300 т. – 239 т = 61т. рб/час] х 150 час = 9.15 млн/мес Х 5ВС =  **45.75 млн/месяц;**

Месячный налёт на одно ВС рассчитан с учётом резервирования рейсов.

**Налоги:**

* Социальные - ФОТ в бизнес-плане;
* НДС – 0% для региональных авиаперевозок;
* Налог на прибыль – только на накопительный фонд 25% от прибыли, остальная часть 75% на погашение кредита. Общий налог на прибыль 20%, из которого 3% в федеральный бюджет, 17% в региональный. Для инвесторов (более 450 млн. рб.) в Белгородской области предоставляется льгота – налог на прибыль 0%.

**Риски**

*Эксплуатационные:*

* Возможные неисправности ВС компенсируются соглашением на гарантийное ТО по планеру и двигателям с производителями. Отчисления от лётного часа, указаны в расчётах. В случае выхода из строя агрегатов и элементов планера – замена в течении 36 часов. Двигатель – 48 часов. На время замены используется резервное ВС. Месячный налёт и маршрутная сетка построены с учётом резервирования в соответствии с требованиями Росавиации.
* Размещение пассажиров в случае задержек по метеоусловиям, из практики эксплуатации незначительны (не более 0.5%) – компенсируется из резервного фонда (КЛ) и накопительного – авиакомпания.
* Поломка (утеря) ВС – компенсируются страховым покрытием.
* **Риск возможной приостановки деятельности авиакомпании в случае инцидента или авиационного происшествия:  
  - эксплуатировать ВС Е-145 будут две авиакомпании: "АК "Геликс" и "АК "5-ый океан" по совместной маршрутной сетке;  
  - авиакомпания "Геликс" выполняет полёты с 1994 года, эксплуатирует до 15 ВС 1-го класса без замечаний со стороны регулирующих органов;  
  - авиакомпания "Центр-Юг", на основе структуры которой создана "АК 5-ый океан", выполняла полёты с 1991 по 2016 г., эксплуатировала до 12-ти ВС ТУ-134, 3-и ВС SSJ-100, замечаний со стороны регуляторов в области ГА не было;  
  - в случае возможной приостановки действия сертификата эксплуатанта одной из компаний, воздушные суда переводятся в сертификат эксплуатанта другой АК, которая продолжает обеспечивать выполнение полётов.**

*Финансовые*

* Рост цены на ГСМ – компенсируется оптовыми закупками.
* Обслуживание в аэропортах – регулируется государством, авиаперевозчики уведомляются заранее, компенсируется ценой на авиабилеты.
* Конкуренция – маршрутная сетка выстроена по направлениям, на которых другие авиаперевозчики отсутствуют.
* Наличие загрузки по маршрутам рейсов.

На основе анализа годовой и месячной статистики проданных билетов из города в город **с пересадкой в промежуточном аэропорту** выбираются пассажиропотоки для открытия **прямого сообщения** с интенсивностью пассажиропотока от 150 до 250 человек в неделю и организации от 3 до 5-ти рейсов в неделю. Меньше 3-х рейсов нецелесообразно, исходя из удобства пассажиров, больше 5 рейсов, соответственно, пассажиропоток более 250 человек – существует риск прихода перевозчиков, эксплуатирующих самолёты большой пассажировместимостью после раскатки рейсов на ВС вместимостью 50 кресел. Таким образом, маршрутная сетка строится по направлениям с гарантированным пассажиропотоком от 150 до 250 человек в неделю и отсутствием на этих направлениях прямого сообщения, что позволяет с уверенностью рассчитывать на заполнение кресел в объёме, не менее 80% (40 кр.). Базовые тарифы так же определяются исходя из средней загрузки 40 кресел/направление с учётом **минимальной** прибыли 25 000 рб/л.ч.

* Дополнительный сегмент рынка с отсутствием зависимости от пассажиропотока (гарантированной оплатой рейса) – чартерные авиаперевозки. Сложившаяся на этом рынке цена ACMI составляет не менее 150 000 рб. При продаже Е145 по цене 135 000 рб. прибыль составит не менее 35 т./л.ч. Есть предварительные запросы от ведущих чартерных операторов (приложение № 3 в БП), на основании которых можно рассчитывать на 300-400 часом месячного налёта, при котором прибыль составит:

350 л.ч. Х 35 т. рб. = 12, 25 млн./мес Х 12 = 147 млн. в год.

* Сезонность загрузки – на ВС пассажировместимостью 50 кр. оказывает незначительное влияние. Компенсируется при расчётах среднегодовой занятости кресел и месячным налётом.
* Другие возможные риски – компенсируются из резерва (КЛ) и накопительного фонда авиакомпании;
* ***Для более эффективной реализации проекта предполагается покупка действующей авиакомпании (до 400 м.р.).***

Реализация настоящего приведёт к созданию от 400 и более высококвалифицированных и высокооплачиваемых рабочих мест (см. штатное расписание и ФОТ в БП). Авиатранспортная инфраструктура будет более сбалансирована и авиаперевозки для пассажиров станут более комфортными и доступными, что является дополнительным фактором ускорения развития экономики регионов и РФ в целом

**С уважением,**

Генеральный директор Хамнагадаев А.И.

Исполнительный директор Слёзкин Р.В.

**Т: +7 929 526-3134; e-mail:** [**42369@bk.ru**](mailto:42369@bk.ru)

РАСШИРЕНИЕ НАЛОГОВЫХ ЛЬГОТ ДЛЯ ИНВЕСТОРОВ БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

[PDF](http://www.gubkinadm.ru/gorod/biznes/15355-2017-07-18-15-10-34.pdf)[Печать](http://www.gubkinadm.ru/gorod/biznes/15355-2017-07-18-15-10-34.html?tmpl=component&print=1&layout=default&page=)[E-mail](http://www.gubkinadm.ru/gorod/component/mailto/?tmpl=component&link=aHR0cDovL3d3dy5ndWJraW5hZG0ucnUvZ29yb2QvYml6bmVzLzE1MzU1LTIwMTctMDctMTgtMTUtMTAtMzQuaHRtbA%3D%3D)

В соответствии с Федеральным законом от 23 мая 2016 года  № 144 – ФЗ внесены изменения  в Налоговый кодекс Российской Федерации (НК РФ), позволяющие регионам снижать налоговую нагрузку для организаций в пределах объема осуществляемых ими капитальных затрат.

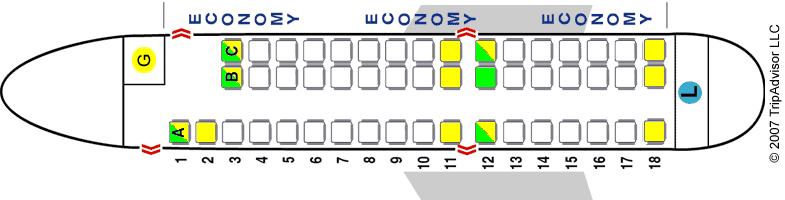
Белгородской областной Думой 22 июня 2017 года  принят закон «О внесении изменений в закон Белгородской области «О льготах по налогу на прибыль организаций», устанавливающий льготную ставку налога на прибыль, зачисляемого в областной бюджет, полученную от реализации товаров, произведенных в результате реализации регионального инвестиционного проекта.

Для получения льготы организация должна быть включена в реестр участников региональных инвестиционных проектов либо быть участником специального инвестиционного контракта. Минимальный объем капитальных вложений для регионального инвестиционного проекта установлен в размере не менее 450  миллионов рублей.

В соответствии со ст.284 НК РФ на  период применения пониженной налоговой ставки налога, подлежащего  зачислению в региональный бюджет, налоговая ставка по налогу, подлежащему зачислению в федеральный бюджет, устанавливается в размере «0» процентов.

****

****

****