

## Оглавление

<i>1. Сведения об акционерном обществе .....</i>	<i>2</i>
<i>2. Сведения о проведении общего собрания акционеров .....</i>	<i>3</i>
<i>3. Сведения о совете директоров .....</i>	<i>3</i>
<i>4. Отчет о работе совета директоров .....</i>	<i>5</i>
<i>5. Исполнительный орган общества.....</i>	<i>7</i>
<i>6. Ревизионная комиссия.....</i>	<i>8</i>
<i>7. Отчет о выплате объявленных (начисленных) дивидендов. ....</i>	<i>9</i>
<i>8. Положение в отрасли. Физические и эксплуатационные условия навигации.....</i>	<i>9</i>
<i>9. Выполнение плана перевозок грузов и погрузо-разгрузочных работ. ....</i>	<i>10</i>
<i>10. Организация работы флота. ....</i>	<i>10</i>
<i>11. Охрана окружающей среды. Подготовка порта и причалов клиентуры к навигации. ....</i>	<i>11</i>
<i>12. Транспортное освоение малых рек. ....</i>	<i>13</i>
<i>13. Организация диспетчерского руководства и связь. ....</i>	<i>14</i>
<i>14. Грузовая и коммерческая работа. Обеспеченность грузами плана перевозок. ....</i>	<i>14</i>
<i>15. Безопасность судоходства.....</i>	<i>15</i>
<i>16. Обеспеченность кадрами флота и грузового района.....</i>	<i>18</i>
<i>17. Финансовые показатели основной деятельности.....</i>	<i>19</i>
<i>18. Дебиторская и кредиторская задолженности. ....</i>	<i>22</i>
<i>19. Налоги и сборы. ....</i>	<i>24</i>
<i>20. Тарифная политика. ....</i>	<i>25</i>
<i>21. Инвестиционная деятельность. ....</i>	<i>26</i>
<i>22. Планы на 2016 год.....</i>	<i>28</i>

## **1. Сведения об акционерном обществе**

Открытое акционерное общество «Колымская судоходная компания» учреждено в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 01.07. 1992г. № 721 «Об организационных мерах по преобразованию государственных предприятий, добровольных объединений государственных предприятий в акционерные общества».

Общество создано без ограничения срока его деятельности, путем преобразования государственного предприятия «Зырянский речной порт» и является его правопреемником. Расположено общество на территории субъекта Российской Федерации Республики Саха (Якутия).

Свидетельство о государственной регистрации: № 92 от 27.06.2000 г.

ОГРН: 1021400610846

Юридический и почтовый адрес: Республика Саха (Якутия), пос. Зырянка, ул. Стадухина, 9.

Контактные телефоны: (411-55) 41-462; 41-205; 41-698, Факс: (411-55) 41-800

Адрес электронной почты: E-mail [post@aokck.ru](mailto:post@aokck.ru)

Основной вид деятельности: Перевозка грузов и пассажиров, погрузо-разгрузочные операции.

Предприятие включено в перечень стратегических акционерных обществ Республики Саха (Якутия).

Среднегодовая численность работников предприятия на 31 декабря 2015 года – 294 чел.

Реестродержатель: Якутский филиал Закрытого акционерного общества «Сибирская регистрационная компания».

Номер лицензии: **10-000-1-00315**

Дата выдачи: **16.04.2004года**

Срок действия лицензии: **без ограничения срока действия**

Орган, выдавший лицензию: **Федеральная служба по финансовым рынкам**

Размер уставного капитала, руб.: **7 299 200**

Структура уставного капитала:

Общее количество акций: **36 496 штук**, из них:

1. Обыкновенные акции – **27 372 штук (75% УК)**. Номинальная стоимость одной акции **200 руб.** Государственный регистрационный номер выпуска обыкновенных акций и дата государственной регистрации: **1-02-31694-Ф**. Дата регистрации - 25.10.2011г.

2. Привилегированные акции - **9 124 штук. (25% УК)**. Номинальная стоимость одной акции **200 руб.** Государственный регистрационный номер выпуска привилегированных акций и дата государственной регистрации: **2-02-31694-Ф**. Дата регистрации - 25.10.2011г.

Доля участия в уставном капитале на начало отчетного периода:

Республика Саха (Якутия)- 24,55%, юридические лица – 25,50%, физические лица – 49,95%.

На конец отчетного периода:

Республика Саха (Якутия)- 24,55%, юридические лица - 25,50%, физические лица – 49,95%.

Основные акционеры общества (доля в уставном капитале более 2%):

на начало отчетного периода:

1. Министерство имущественных и земельных отношений Республики Саха (Якутия) - 24,55%;
2. ООО «Терминал ВЛРП» - 25,50%;
3. Пичугин Сергей Кесаревич, генеральный директор ОАО «Колымская судоходная компания» - 49,95%.

на конец отчетного периода:

1. Министерство имущественных и земельных отношений Республики Саха (Якутия) - 24,55%;
2. ООО «Терминал ВЛРП» -25,50%;
3. Пичугин Сергей Кесаревич, генеральный директор ОАО «Колымская судоходная компания» - 10,92%

Специального права на участие Российской Федерации в управлении обществом («золотой» акции) нет.

В структуре ОАО «КСК» имеется дочернее общество: ООО «Пристань Сеймчан».

Юридический адрес: Российская Федерация, Магаданская обл., с. Колымское.

Почтовый адрес: 686160, Российская Федерация, Магаданская обл., с.Колымское, ул. Набережная. Контактный телефон / факс: (413-47) 94-067; факс (413-47) 95-325.

Аудитором общества на отчетный период утверждено общество с ограниченной ответственностью «Фирма «ФИН-АУДИТ». Юридический адрес: Россия, 603006, Нижний Новгород, ул. Ошарская, 15-74. Почтовый адрес: 603006, Нижний Новгород, а/я 36.

## **2. Сведения о проведении общего собрания акционеров**

Высшим органом управления общества является Общее собрание акционеров. Годовое Общее собрание акционеров проводится в сроки, установленные законодательством и уставом общества. На годовом Общем собрании решаются вопросы об избрании членов Совета директоров, ревизионной комиссии, утверждении аудитора общества, рассматривается представляемый Советом директоров годовой отчет Общества и годовая бухгалтерская отчетность.

Годовое Общее собрания акционеров состоялось 16 июня 2015 г. по инициативе Совета директоров.

Внеочередные собрания акционеров в отчетном году не проводились.

## **3. Сведения о совете директоров**

Совет директоров состоит из семи человек. В состав совета директоров входят представители интересов государства и трудового коллектива Общества.

Основная цель Совета директоров – управлять обществом таким образом, чтобы обеспечить достижение максимальной прибыли и увеличения активов общества, обеспечить защиту прав и законных интересов акционеров.

Решения принимаются Советом директоров с учетом интересов всех без исключения акционеров компании. Поэтому в некоторых случаях может требоваться принятие сложных решений в непростых ситуациях.

Совет директоров также несет ответственность за раскрытие и распространение информации о деятельности Общества.

Совет директоров наделен полномочиями решать вопросы, касающиеся важнейших аспектов деятельности Общества, за исключением тех, которые относятся к компетенции Общего собрания акционеров.

Деятельность Совета директоров регулируется действующим законодательством России, Уставом общества и Положением о Совете директоров.

Все члены Совета директоров должны быть физическими лицами.

Члены Совета директоров избираются путем кумулятивного голосования на Общем собрании акционеров и исполняют обязанности до следующего Общего собрания акционеров.

При кумулятивном голосовании число голосов, принадлежащих каждому акционеру, умножается на число лиц, которые должны быть избраны в Совет директоров компании. Акционер вправе отдать полученные таким образом голоса полностью за одного кандидата или распределить их между несколькими кандидатами. Избранными в состав Совета директоров компании считаются кандидаты, набравшие наибольшее число голосов. Члены Совета директоров могут быть избраны неограниченное количество раз.

Специализированные комитеты при Совете директоров не созданы.

Решением годового Общего собрания акционеров от 16 июня 2015 года избран Совет директоров в составе:

1. **Никифорова Марианна Револьевна** - первый заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия);
2. **Игнатьева Татьяна Станиславовна** – руководитель Департамента имущества промышленности, транспорта и связи министерства имущественных и земельных отношений Республики Саха (Якутия);
3. **Серкин Алексей Михайлович** – генеральный директор ООО «Терминал ВЛРП»;
4. **Рязанцев Валерий Алексеевич** – директор якутского филиала ООО «ВЛРП»;
5. **Пичугин Сергей Кесаревич** – генеральный директор ОАО «Колымская судоходная компания»;
6. **Поляков Василий Васильевич** - заместитель генерального директора ОАО «Колымская судоходная компания»;
7. **Чириков Павел Петрович** – заместитель руководителя отдела регулирования цен и тарифов Государственного комитета по ценовой политике – Региональная энергетическая комиссия Республики Саха (Якутия).

**Председатель Совета директоров – Никифорова Марианна Револьевна.** Дата рождения - 23 февраля 1968 г., образование – высшее. Окончила в 1989 г. Новосибирский институт народного хозяйства, в 2005 г. – Дальневосточную академию государственной службы. С 2005 по 2010 годы занимала должность первого заместителя министра транспорта, связи и информатизации Республики Саха (Якутия), с 2011 г. назначена первым заместителем министра транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия).

Доли в уставном капитале эмитента не имеет.

В уставном капитале дочерних и зависимых обществ эмитента не участвует.

Связей с иными лицами, входящими в состав органов управления эмитента или органов контроля за финансово – хозяйственной деятельностью эмитента не имеет.

#### **Члены Совета директоров:**

**Серкин Алексей Михайлович** родился 09 октября 1978 года.

В 2000 году окончил Новосибирскую Государственную Академию водного транспорта по специальности «экономист-менеджер».

Трудовая деятельность за последние 5 лет:

С 2008-2014 гг. – директор Контейнерного центра ООО «Верхнеленское Речное Пароходство»;

С апреля 2014 г. по настоящее время – генеральный директор ООО «Терминал ВЛРП».

Доли в уставном капитале эмитента не имеет.

В уставном капитале дочерних и зависимых обществ эмитента не участвует.

Связей с иными лицами, входящими в состав органов управления эмитента или органов контроля за финансово – хозяйственной деятельностью эмитента не имеет.

**Рязанцев Валерий Алексеевич** родился 14 марта 1955 года.

В 1977 году окончил Новосибирский институт инженеров водного транспорта, по специальности «эксплуатация водного транспорта».

Трудовая деятельность за последние 5 лет:

С 2010 года по настоящее время – директор Якутского филиала ООО «ВЛРП».

В органах управления иных юридических лиц не участвует.

Доли в уставном капитале эмитента не имеет.

В уставном капитале дочерних и зависимых обществ эмитента не участвует.

Связей с иными лицами, входящими в состав органов управления эмитента или органов контроля за финансово – хозяйственной деятельностью эмитента не имеет.

**Пичугин Сергей Кесаревич**, 1953 года рождения, образование – высшее. В течение последних пяти лет - генеральный директор ОАО «Колымская судоходная компания».

В органах управления других юридических лиц должности не занимает.

Доля в уставном капитале ОАО «КСК» – **10,92%**.

Доля принадлежащих обыкновенных акций Общества - **14,47%**.

В уставном капитале дочернего общества эмитента не участвует.

В родственных связях с иными лицами, входящими в состав органов управления Общества или органов контроля за финансово – хозяйственной деятельностью эмитента не состоит.

**Поляков Василий Васильевич**, 1956 года рождения, образование среднее – специальное. В течение последних пяти лет занимает должность заместителя генерального директора ОАО «КСК». В органах управления иных юридических лиц не участвует.

Доля в уставном капитале ОАО «КСК» - **0,97%**

Доля принадлежащих обыкновенных акций Общества - **0,31%**

В уставном капитале дочернего общества эмитента не участвует.

Родственных связей с иными лицами, входящими в состав органов управления Общества или органов контроля за финансово – хозяйственной деятельностью эмитента не имеет.

**Игнатьева Татьяна Станиславовна**, 1972 года рождения. Образование – высшее. В 1994 г. окончила Санкт-Петербургский торговый экономический институт.

В течение последних пяти лет занимает должность руководителя Департамента имущества промышленности, транспорта и связи министерства имущественных и земельных отношений Республики Саха (Якутия).

Доли в уставном капитале эмитента не имеет.

В уставном капитале дочерних и зависимых обществ эмитента не участвует.

Связей с иными лицами, входящими в состав органов управления эмитента или органов контроля за финансово – хозяйственной деятельностью эмитента не имеет.

**Чириков Павел Петрович** родился 29 апреля 1988 года.

В 2005 году окончил Физико-технический лицей (с углубленным изучением иностранных языков), г. Якутск;

В 2010 году - Финансово-экономический институт СВФУ им. М.К.Аммосова по специальности «Финансы и кредит», специализация «Банковское дело» с квалификацией «экономист»;

В 2012 году - Магистратура Финансово-экономического института СВФУ им. М.К. Аммосова по специальности «Менеджмент организаций».

Трудовая деятельность за последние 5 лет:

С 2011 г. по н.в. - заместитель руководителя отдела регулирования цен и тарифов Государственного комитета по ценовой политике - Региональной энергетической комиссии РС(Я).

Доли в уставном капитале эмитента не имеет.

В уставном капитале дочерних и зависимых обществ эмитента не участвует.

Связей с иными лицами, входящими в состав органов управления эмитента или органов контроля за финансово – хозяйственной деятельностью эмитента не имеет.

#### **4. Отчет о работе совета директоров**

Заседания Совета директоров проводятся по мере необходимости в очной и заочной форме. Заседания созываются председателем Совета директоров по инициативе Совета, по требованию членов Совета директоров, ревизионной комиссии, аудитора, исполнительного органа или акционеров, которым в совокупности принадлежат не менее 2% голосующих акций компании.

В 2015 году вновь избранный Совет директоров ОАО «КСК» провел три заседания (форма проведения заочная), на которых рассматривал следующие ключевые вопросы:

№ п/п	Наименование ОАО, доля РС (Я), местонахождение, Ф.И.О. генерального директора, количество членов СД	Дата проведения СД	Форма проведения	Наименование вопроса	Принятое решение
1.	<p>ОАО «Колымская судоходная компания»; доля Республики Саха (Якутия) – 24,54%, доля ООО «Терминал ВЛРП»-25,50%; Республика Саха (Якутия), Верхнеколымский улус, пос. Зырянка, ул. Стадухина, 9; Единоличный исполнительный орган (генеральный директор) Пичугин Сергей Кесаревич; Количественный состав СД – 7 чел.: -Никифорова М.Р. -Чириков П.П. -Игнатъева Т.С. -Пичугин С.К. -Рязанцев В.А. -Серкин А.М. -Поляков В.В.</p>	23 июня 2015 г.	Заочное	<p>1. Об избрании председателя Совета директоров.</p> <p>2. Об избрании секретаря Совета директоров.</p>	<p>По 1-му вопросу принято решение: Избрать председателем Совета директоров ОАО «КСК» Никифорову Марианну Револьевну, первого заместителя министра транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия).</p> <p>По 2-му вопросу принято решение: Избрать секретарем Совета директоров ОАО «КСК» Полякова Василия Васильевича, заместителя генерального директора ОАО «Колымская судоходная компания».</p>
2.	<p>ОАО «Колымская судоходная компания»; доля Республики Саха (Якутия) – 24,54%, доля ООО «Терминал ВЛРП»-25,50%; Республика Саха (Якутия), Верхнеколымский улус, пос. Зырянка, ул. Стадухина, 9; Единоличный исполнительный орган (генеральный директор) Пичугин Сергей Кесаревич; Количественный состав СД – 7 чел.: -Никифорова М.Р. -Чириков П.П. -Игнатъева Т.С. -Пичугин С.К. -Рязанцев В.А. -Серкин А.М. -Поляков В.В.</p>	07 декабря 2015 г.	Заочное	<p>1.О расторжении договора на ведение и хранение реестра владельцев ценных бумаг №10 от 02.05.2012 г., заключенного между ОАО «КСК» и Якутский филиал ЗАО «СРК».</p> <p>2.О передаче реестра владельцев именных ценных бумаг ОАО «КСК» специализированному регистратору ОАО Республиканский специализированный ре-</p>	<p>По 1-му вопросу большинством голосов принято решение: Не расторгать договор на ведение и хранение реестра владельцев ценных бумаг №10 от 02.05.2012 г., заключенный между ОАО «КСК» и Якутским филиалом ЗАО «СРК».</p> <p>По 2-му вопросу большинством голосов принято решение: Не передавать реестр владельцев именных ценных бумаг ОАО «КСК» специализированному регистратору ОАО Республиканский специализированный регистратор «Якутский</p>

				гистратор «Якутский фон- довый центр»	фондовый центр».
3.	ОАО «Колымская судо- ходная компания»; доля Республики Саха (Якутия) – 24,54%, доля ООО «Терминал ВЛРП» -25,50%; Республика Саха (Яку- тия), Верхнеколымский улус, пос. Зырянка, ул. Стадухина, 9; Единоличный исполни- тельный орган (гене- ральный директор) Пи- чугин Сергей Кесаревич; Количественный состав СД – 7 чел.: -Никифорова М.Р. -Чириков П.П. -Игнатьева Т.С. -Пичугин С.К. -Рязанцев В.А. -Серкин А.М. -Поляков В.В.	25 де- кабря 2015 г.	Заоч- ное	1.Об одобрении крупной сделки (несколько вза- имосвязанных сделок): -Кредитной сделки с Банк ВТБ (ПАО), заключенной в соответствии с кредитным соглашением №КС-ЦУ 702780/2015/000 10 от 07.07.2015 г. -Кредитной сделки с Банк ВТБ (ПАО), заключенной в соответствии с кредитным соглашением №КС-ЦУ 402780/2015/000 2 от 18.12.2015 г. -Заключение Кредитной сделки с Банк ВТБ (ПАО) на сумму 54 000 000,00 руб. под ставку 15.5% годовых на срок до 365 дней.	По 1-му вопросу принято решение: Одобрить взаимосвя- занные сделки, являю- щиеся в совокупности крупной сделкой.

Решения по вопросам повестки дня принимаются в соответствии с уставом общества, Положением о Совете директоров.

### **5. Исполнительный орган общества**

Руководство текущей деятельностью Общества осуществляется единоличным исполнительным органом - генеральным директором. К компетенции единоличного исполнительного органа Общества относятся все вопросы руководства текущей деятельностью Общества, за исключением вопросов, отнесенных к исключительной компетенции Общего собрания акционеров или Совета директоров общества.

Генеральный директор Общества **Пичугин Сергей Кесаревич** (1953 года рождения), избран годовым Общим собранием акционеров от 11 июня 2011 года, сроком на 5 лет, образование - высшее.

В органах управления других юридических лиц должности не занимает.

Доля в уставном капитале ОАО «КСК» по состоянию на 01.01.2015 г. – **10,92%**.

Доля принадлежащих обыкновенных акций эмитента по состоянию на 01.01.2015 г. – **14,47%**.

В уставном капитале дочернего общества эмитента не участвует.

В родственных связях с иными лицами, входящими в состав органов управления ОАО «КСК» и/или органов контроля за финансово – хозяйственной деятельностью эмитента не состоит.

Согласно внутренним документам Общества, генеральный директор не может быть избран председателем Совета директоров.

## **6. Ревизионная комиссия**

Контроль за финансово-хозяйственной деятельностью Общества осуществляется ревизионной комиссией. Порядок деятельности определен Положением о ревизионной комиссии общества, уставом Общества. Члены ревизионной комиссии не могут быть одновременно членами Совета директоров Общества, а также занимать иные должности в органах управления Общества.

В соответствии п. 17.2. устава ОАО «Колымская судоходная компания» ревизионная комиссия избирается в составе 3-х человек.

В отчетном периоде ревизионной комиссией проведена проверка финансово-хозяйственной деятельности за 2015 год. По итогам проверки составлен акт.

Для контроля за финансово-хозяйственной деятельностью Общества в 2015 г. избрана ревизионная комиссия в составе:

**1. Николаева Любовь Ивановна**, 1957 года рождения. Образование – высшее. Главный специалист отдела вводного транспорта Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия). В этой должности трудится более 5 лет.

Доли в уставном капитале ОАО «КСК» не имеет, в уставном капитале дочернего общества эмитента не участвует.

В родственных связях с иными лицами, входящими в состав органов управления Общества и/или органов контроля за финансово – хозяйственной деятельностью эмитента не состоит.

Сведения о привлечении к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, рынка ценных бумаг, или уголовной ответственности (наличия судимости) за преступления в сфере экономики или за преступления против государственной власти отсутствуют.

**2. Филиппов Михаил Александрович** 1975 года рождения. Образование - высшее. Главный специалист Департамента имущества промышленности, транспорта и связи Министерства имущественных и земельных отношения РС (Я).

Доли в уставном капитале ОАО «КСК» не имеет, в уставном капитале дочернего общества эмитента не участвует.

В родственных связях с иными лицами, входящими в состав органов управления Общества и/или органов контроля за финансово – хозяйственной деятельностью эмитента не состоит.

Сведения о привлечении к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, рынка ценных бумаг, или уголовной ответственности (наличия судимости) за преступления в сфере экономики или за преступления против государственной власти отсутствуют.

**3. Маркарян Мирослава Григорьевна** 1986 года рождения. Образование - высшее. Инженер ПЭО ОАО «КСК».

Доли в уставном капитале ОАО «КСК» не имеет.

Доли участия в уставном капитале дочерних и зависимых обществ эмитента не имеет.

В родственных связях с иными лицами, входящими в состав органов управления Общества и/или органов контроля за финансово – хозяйственной деятельностью эмитента не состоит.

Сведения о привлечении к административной ответственности за правонарушения в области финансов, налогов и сборов, рынка ценных бумаг, или уголовной ответственности

(наличии судимости) за преступления в сфере экономики или за преступления против государственной власти отсутствуют.

## **7. Отчет о выплате объявленных (начисленных) дивидендов.**

Дивидендом является часть чистой прибыли Общества, распределяемая среди акционеров пропорционально числу имеющихся у них акций соответствующей категории (типа). Дивиденд по привилегированным акциям всех типов может выплачиваться за счет специально предназначенных для этого фондов Общества, образуемых из прибыли прошлых лет в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

Общество вправе один раз в год принимать решение (объявлять) о выплате дивидендов по размещенным акциям. Решение о выплате годовых дивидендов, размере годового дивиденда и форме его выплаты по акциям каждой категории (типа) принимается Общим собранием акционеров при утверждении распределения прибыли. Размер годовых дивидендов не может быть больше рекомендованного Советом директоров общества.

Дивиденд выплачивается в денежной форме и (или) иным имуществом.

Решением ГОСА 2015 (протокол от 16 июня 2015 года) утвержден размер дивиденда по акциям всех типов и категорий за 2014 год: 0,27 руб. на одну привилегированную акцию, 0,27 руб. на одну обыкновенную акцию.

По итогам 2014 года начислены дивиденды в сумме 9,85 тыс. руб., в том числе по акциям, принадлежащим ООО «Терминал ВЛРП» – 2,5 тыс. руб. по акциям, находящимся в собственности Республики Саха (Якутия) – 2,4 тыс. руб.

Промежуточные дивиденды ОАО «Колымская судоходная компания» не объявлялись.

## **8. Положение в отрасли. Физические и эксплуатационные условия навигации.**

Навигация 2015 года открылась 2 июня с выходом первых судов в рейс.

Последний рейс был завершен с приходом судов в Зырянку 10 октября. По окончании погрузо-разгрузочных работ и в день вывода последнего судна на зимний отстой (17 октября) навигация закрылась.

Таким образом, продолжительность эксплуатационной навигации на Колыме составила 137 дней.

По весенней прибыли воды, суда компании без проблем отработали внутрирайонные перевозки, выполнен завоз каменного угля по р.Ожогина и р.Ясачная.

На верхнем участке Колымы от Зырянки до Н.Сеймчана уровни воды с начала судоходства и до третьей декады августа были нормальными. Высокая боковая приточность Усть-Среднеканской ГЭС позволяла ей безболезненно для энергетической безопасности Магаданской области производить сбросы воды для поддержания судоходных уровней. В этот период был выполнен практически весь запланированный завоз каменного угля в Магаданскую область. В обратном направлении также была загрузка. Завезено 6,4 тысяч тонн дизельного топлива в Орок и 11,8 тысяч тонн генеральных грузов в разные пункты реки Колымы и в Анюйск (ЧАО).

Посадка на мель т/х «СПН-690» в конце июня оказалась настолько серьезной, что в результате, судно получило повреждения, было распаужено, отбуксировано в порт приписки и выведено из эксплуатации.

На участке ниже Зырянки навигация прошла достаточно ровно.

Сухогрузные перевозки были в полном объеме завершены в плановые сроки.

Из-за позднего подхода наливных грузов с моря, выхода из строя теплохода «СПН-690», малых уровней воды на верхнем участке Колымы (на завоз овощей и остатков генеральных грузов были отвлечены пять СПН-Б), наливные перевозки оказались под угрозой срыва. Но, не смотря на все трудности, топливо из З.Мыса забрали все. По причине отсутствия свободных емкостей в Среднеколымской нефтебазе одно судно, СПН-719Б, с дизельным топливом в количестве 463 тонн было переадресовано на Зырянку, в связи с чем было выведено на зимний отстой с грузом.

Физические и эксплуатационные условия навигации приведены в [приложении №1](#).

## **9. Выполнение плана перевозок грузов и погрузо-разгрузочных работ.**

### **Характеристика плана перевозок и его выполнение.**

План перевозки грузов был составлен на основании заявок грузополучателей и грузоотправителей.

В процессе навигации заявки эти корректировались как в сторону увеличения, так и в сторону уменьшения. Например, каменного угля для Певека перевезено на 25,6 тыс. тонн меньше, чем планировалось.

Больше на 2,4 тыс. тонн перерезено дизельного топлива в п. Анюйск.

Переработано значительно меньше ПГГ – всего 6 тыс. тонн против запланированных 40 тыс. тонн.

Перевозки ПГГ – это перевозки на т.н. «коротком плече» и дают мало тонно-километров.

В итоге, суммарный объем перевозок по тоннам составил 70,89%, а по тонно-километрам – 73,07% от запланированного.

Данные о выполнении плана перевозок грузов приведены в [приложении №2](#).

Выполнение плана перевозок грузов по видам, по направлениям приведено в [приложении №14](#).

### **Выполнение плана погрузо-разгрузочных работ.**

План по переработке грузов выполнен на 66,02% по тоннам и на 79,04% по тонно-операциям.

Основной причиной снижения переработки грузов явилось сокращение объемов каменного угля, ПГС и прочих грузов, предъявленных к перевозке.

Часть запланированной по варианту «борт-борт» перевалки каменного угля было переработано силами речного порта «Зеленый Мыс».

Данные о переработке приведены в [приложении №5](#).

## **10. Организация работы флота.**

### **Состав флота и его готовность к навигации.**

К началу навигации 2015 года на балансе и техобслуживании ОАО "Колымская судоходная компания" содержались 46 единиц флота общей мощностью 16019 кВт и общей грузоподъемностью 37424,6 тонн.

Пополнения или убытия флота до конца навигации не произошло.

Напротив, из-за низкого технического состояния и в целях экономии средств, не вводилось в эксплуатацию 4 единицы самоходного флота, общей мощностью 2029 кВт, грузоподъемностью 3660 тонн, одна баржа-приставка грузоподъемностью 1000 тонн и один плавучий кран грузоподъемностью 5 тонн.

Состав флота и его структура приведены в [приложении №6.1](#).

### **Выполнение плана (схемы) освоения грузоперевозок и организация работы флота.**

В основном работа флота компании строится по рейсовой форме с установлением каждому судну навигационного плана в тонно-километрах.

В весенний паводковый период навигации формируются караваны судов, для выполнения экспедиционного завоза грузов на малые реки, пригодные для судоходства, но не имеющие оборудованного судового хода.

В этом случае караваны формируются из состава флота, укомплектованного наиболее опытными судоводителями, разрабатываются специальные мероприятия по обеспечению безопасности судоходства.

В отдельных случаях, для определения наиболее эффективного метода работы, на том или ином участке проводятся экспериментальные рейсы.

На проведение экспериментального рейса издается отдельный приказ генерального директора предприятия.

Организация работы флота в прошедшую навигацию имела отклонения от плановой схемы в связи с изменением объемов грузоперевозок в течение навигации, неоправданными простоями под обработкой на причалах клиентуры, особенно на нефтебазах в З.Мысе и Среднеколымске.

Намечавшиеся и фактические данные по освоению грузоперевозок приведены в [приложении №4](#).

#### **Показатели использования флота.**

Выполнение производительности флота по видам работ приведено в [приложении №6](#).

Факторный анализ производительности флота приведен в [приложениях №7, №8](#).

Выполнение сводного плана использования флота приведено в [приложении №9](#).

### **11. Охрана окружающей среды.**

#### **Подготовка порта и причалов клиентуры к навигации.**

В соответствии с Конституцией РФ каждый имеет право на благоприятную окружающую среду, каждый обязан сохранять природу и окружающую среду, бережно относиться к природным богатствам, которые являются основой устойчивого развития, жизни и деятельности народов, проживающих на территории РФ.

Мероприятия, связанные с улучшением экологической обстановки в ОАО «Колымская судоходная компания» рассчитаны на перспективу и преследуют цель сохранить окружающую среду не только для себя, но и для своих потомков. Не секрет, что все мы зависим от окружающей среды, поэтому задача каждого человека, каждого коллектива сохранять и преумножать природные ресурсы.

В ОАО «Колымская судоходная компания» охрана окружающей среды от загрязнения осуществляется по плану мероприятий, утвержденному генеральным директором и согласованному с Верхнеколымской улусной инспекцией охраны природы. План мероприятий затрагивает все направления деятельности предприятия.

В компании действует утвержденное Положение Эколого-Технологической Группы. Целью деятельности Группы является рациональное использование природных ресурсов и соблюдение природоохранного законодательства при осуществлении основной и вспомогательной деятельности, а также рациональное использование топливно-энергетических ресурсов предприятия и соблюдение технико-эксплуатационной нормативной документации.

Для достижения данной цели Группа выполняет следующие функции:

- контроль за санитарным состоянием промышленной зоны ОАО «КСК»;
- лабораторный и визуальный контроль за состоянием водного объекта в пределах акватории порта;
- участие в разработке и согласовании плана по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на нефтеналивных судах ОАО «КСК» (план ЛАРН), а также участие в расследовании причин и последствий выбросов (сбросов) вредных веществ в окружающую среду;
- проведение ежегодных семинарских занятий по изучению нормативных документов по охране окружающей среды с комсоставом судов;
- проведение ежегодного контроля соответствия судов правилам экологической безопасности при приеме судов в эксплуатацию;
- подготовка и сдача отчетности по охране окружающей среды в государственные надзорные органы;
- подготовка данных, участие в разработке экологических проектов и согласование лимитов и разрешений на сброс, выброс и размещение отходов;
- заключение договоров на водопользование водным объектом для осуществления основной деятельности предприятия;

- разработка норм расхода топлива для всех видов оборудования, транспортных средств ОАО «КСК», а также ведение учета фактического расхода топливно-энергетических ресурсов предприятия.

Руководство компании прилагает все усилия, чтобы своей деятельностью не навредить окружающей среде и принимает все меры для улучшения очистки воды от нефтепродуктов и качества сбрасываемых вод. На зачистной станции ЗС-5 постоянно проводятся работы по улучшению глубины очистки нефтесодержащих вод. Так в 2014 году ОАО «КСК» закупила новое оборудование «Стокс-2А», позволяющее улучшить данные показатели.

**Технические данные установки «Стокс-2А»:**

Производительность	2	л/с
Очистка по нефтепродуктам	0,05	мг/л

При этом необходимость такого дооборудования мы подвергаем сомнению, потому что в результате так называемой «недоочистки» в воду попадает около 0,0040 т. нефтепродукта в течение всей навигации равномерно (из расчета 141 сутки) или 28 гр. в сутки. Повышение ПДК воды при таком количестве сброса не сможет зафиксировать не один прибор. Мы же, построив с невероятными трудностями зачистную станцию в наиболее сложные для нашей экономики годы, затрачивая на конкретные экологические мероприятия и содержание экологического флота более 10,0 млн. рублей в год, регулярно попадаем на крючок кабинетным «защитникам природы» только из-за нюансов в отчетности.

Одна из значительных проблем в ОАО «КСК» - скопление большого количества металлолома. Перевозка его в г. Магадан, для передачи в специализированные предприятия по переработке металлолома, является глубоко убыточным мероприятием, при этом в результате производственной деятельности объем металлолома увеличивается с каждым годом.

На сегодняшний день весь самоходный флот оборудован унифицированными приспособлениями и устройствами ДУ80 для закрытого способа бункеровки. Транспортные суда ОАО «КСК» оснащены природоохранными системами и оборудованием, на 24 судах имеются цистерны для сбора нефтесодержащих вод. Перед началом навигации пломбируются запорные устройства системы осушения машинных отделений пломбами установленного образца. Весь флот и плавкраны ОАО «КСК» снабжены унифицированными контейнерами для сбора сухого мусора и пищевых отходов.

С целью определения фонового загрязнения акватории порта ежемесячно в течение навигации производится лабораторный контроль на содержание нефтепродуктов согласно методике отбора воды на пробу.

Для приема и переработки нефтесодержащих вод, приема отработанных масла и ветоши в навигацию 2015 года использовались суда: ЗС-5 и ОС-16. ЗС-5 использовалась для накопления и переработки нефтесодержащих вод и продуктов их очистки.

Сухой мусор и пищевые отходы сдавались в контейнерах на грузовой район.

Все операции на судах с нефтесодержащими и хозяйственными водами, сухим мусором и пищевыми отходами, а также забор питьевой воды фиксировались в журнале ф. СД-36 и вахтенном журнале.

Для контроля за количеством и качеством сточных вод лаборантом ведомственной лаборатории ведется журнал учета формы 2.1.

Для охраны воздушного бассейна от загрязнения топливные насосы дизельных и карбюраторы бензиновых двигателей проходят регулировку.

Двигатели, отработавшие моторесурс, заменяются новыми, частично изношенные - подвергаются капитально-восстановительному ремонту. Все эти мероприятия обеспечивают уменьшение выбросов вредных веществ в атмосферу.

Для уменьшения выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от подсобного производства на ведомственной котельной установлена газоочистная установка типа «Циклон». Благодаря этому сокращен выброс твердых частиц по котельной – 75%.

### **Подготовка порта и причалов клиентуры к навигации.**

Причальные сооружения Зырянского речного порта являются собственностью министерства имущественных и земельных отношений РС (Я), находящихся в хозяйственном управлении ОАО «Колымская судоходная компания».

Подготовка портов и причалов клиентуры к навигации 2015 года проводилась в соответствии с Кодексом Внутреннего Водного Транспорта РФ.

Кроме того, всем директорам нефтебаз и начальникам нефтепричалов рек Колыма и Анной в мае 2015 года были разосланы письма с перечнем мер и сроком их выполнения в оставшийся период времени до навигации.

Проверка хода подготовки причалов клиентуры в Верхнеколымском районе осуществлялась комиссией с выездом непосредственно на причалы и оформлением актов проверки.

В основном причалы клиентуры такие как: Зырянская, Среднеколымская, Аннойская и другие нефтебазы, к навигации 2015 года были подготовлены удовлетворительно.

После весеннего наводнения 2014г. на грузовом районе ОАО «КСК» было проведено подводное обследование специалистами экспертного центра безопасности и надежности сооружений Новосибирского ГАВТ для определения повреждения причальной стенки и изменения рельефа дна. По результатам обследования подводной части причальной набережной предоставлен отчет о выявленных повреждениях. В навигацию 2015г. такие работы не проводились. По согласованию с администрацией бассейна внутренних водных путей в августе 2015 года выполнено траление Колымским районным отделом водных путей и судоходства.

Правительством Республики Саха (Якутия) приняты меры по выделению части средств для проведения восстановительных работ. В конце 2014 года компания ООО «Илинтехстрой» приступила к ремонтным работам и в мае 2015 года было отремонтировано 195,96 м причальной стенки. Данный участок был введен в эксплуатацию приказом № 279 от 28.05.2015 года в связи с окончанием аварийно-восстановительных работ. Необходимо восстановить еще оставшиеся 288 м угольного причала. Общая протяженность причальной набережной составляет 552,6 м.

Причал № 2 длиной 68 м находится в аварийном состоянии и выведен из эксплуатации с 12.06.2013г. приказом № 262 от 01.07.2013г.

Хозяйственным способом ведутся работы по ремонту подкрановых путей (правка пути, регулировка ширины рельсовых путей и шпал), частичный ремонт леерного ограждения причалов и подходов колодцев. Из имеющихся 13 ниш отремонтировано 5 единиц, необходимо восстановить и привести в проектное положение оставшиеся 8 ниш (восстановление в тумбовых нишах лестничных спусков).

### **12. Транспортное освоение малых рек.**

Планом эксплуатационной деятельности предприятия на навигацию 2015 г. предусматривался завоз грузов по малым рекам Анной, Ожогина, Ясачная. Эти реки пригодны для судоходства, но не имеют оборудованного судового хода.

Для обеспечения безопасности судоходства по данным рекам, были разработаны специальные мероприятия, в которых исходя из условий работы на каждом конкретном участке, устанавливался режим рабочего времени экипажей, назначались лица, ответственные за обеспечение безопасности, оговаривалась дополнительная комплектация судов. На каждом затруднительном для судоходства участке работало аварийно-спасательное судно, укомплектованное наиболее опытными судоводителями и соответствующим оборудованием.

В результате грамотной организации перевозок и безаварийной работы судоводителей, весь предъявленный к перевозке груз доставлен до получателей. Все суда, работавшие на малых реках, вышли на магистраль без серьезных поломок, не допустив эксплуатационных и аварийных происшествий.

Выполнение плана перевозок по малым рекам приведено в [приложении №11](#).

### **13. Организация диспетчерского руководства и связь.**

Управление флотом производится диспетчерским аппаратом отдела перевозок и движения флота (ОП и ДФ) из пос. Зырянка. Все сотрудники ОП и ДФ в соответствии с приказом Минтранса РФ № 13/11 от 11.03.1994 г. прошли аттестацию в комиссии ФГУ «Ленское ГБУВП и С» на право занятия должности «ответственного за безопасную эксплуатацию судов».

Сбор информации о движении флота, передача путевой информации осуществляется по КВ и электронной почте. Связь с флотом определена тремя обязательными сроками КВ радиосвязи: 00.00-01.00; 06.00-07.30; 11.00-12.00 московского времени.

В целях мониторинга движения судов и обеспечения безопасности судоходства в Ленском бассейне внутренних водных путей, согласно п.8 руководящего документа «Организация технологической связи на внутреннем водном транспорте и мониторинг движения судов в Ленском бассейне» РД-01-2014, определен порядок составления и отправки диспетчерских сообщений (ДПР) в ФБУ «Администрация Ленского бассейна».

На всех причалах, где организованы диспетчерские пункты, установлены стационарные УКВ радиостанции: «Гранит», «Моторола», «Кама» для связи с судами на рейдах и подходах к ним, а также имеются 7 портативных радиостанций для работы с береговыми службами.

На всех судах и диспетчерском пункте в Зырянке установлены спутниковые терминалы ГЛОБАЛСТАР «GSP-2800M1». Терминал предназначен для самостоятельного применения на судах речного флота России для предоставления услуг связи в сети спутниковой системы. Терминал обеспечивает телефонную связь, аналогичную сотовой, позволяющей осуществлять звонки на рабочие телефоны или домашние в зоне обслуживания станции сопряжения ГЛОБАЛСТАР, используя технологию кодового разделения каналов CDMA. К терминалу подключен персональный компьютер по интерфейсу RS-232 для выхода в интернет, для работы с электронной почтой и для передачи данных со скоростью до 9600 бит/сек.

Осуществляется сотовая связь с флотом и береговыми службами (с возможностью выхода в телефонную сеть общего пользования), что позволяет оперативно получать и передавать информацию, для выполнения заданий руководителей в любой точке в пределах зон действия наземных и спутниковых сетей.

Связь с регионами страны, с портами перевалок, а также с другими организациями осуществляется с помощью телефонной, сотовой связи, и электронной почты.

Согласно Постановлению Правительства РФ от 25 августа 2008 г. N 641 все суда типа СПН-Б, а также танкер ТР-75, были оборудованы приёмоиндикаторами ГНСС ГЛОНАСС/GPS NavCom Gamma-100 и автоматическими информационными системами (АИС) Тритон-92Л.

### **14. Грузовая и коммерческая работа. Обеспеченность грузами плана перевозок.**

Договорная компания по заключению навигационных договоров с грузовладельцами началась с февраля 201а года. В течение всей навигации поступали заявки на перевозку грузов и заключение договоров.

В навигацию 2015 года поступили заявки на перевозку нефтепродуктов от пяти клиентов – это ГУП ЧАО «Чукотснаб», ОАО «Энерготранснаб», ОАО «Саханефтегазсбыт», ООО «Т-Цемент», ГУП «ЖКХ РС (Я)».

Прием нефтепродуктов производился с морских судов типа «Лена-нефть», «борт-борт», причала нефтесклада «Зеленый Мыс» ОАО «СНГС» и причала нефтебазы п. Сеймчан.

Почти в пять раз уменьшился объем сырой нефти для нужд Среднеколымского улуса ГУП «ЖКХ РС (Я)». В 2014 году было перевезено 2,8 тыс. тонн, в 2015 году – 0,6 тыс. тонн. ОАО «Саханефтегазсбыт» подал заявку на перевозку 0,5 тыс. тонн сырой нефти.

Доставлен генеральный груз и нефтепродукты из п. Сеймчана в п. Орок, объемы перевозок по этому направлению увеличились.

По сравнению с прошлым годом уменьшились объемы перевозок по направлениям Сеймчан - Зырянка, Сеймчан - Среднеколымск, Сеймчан - Анюйск.

Более чем в 2 раза больше грузов доставлено из Сеймчана в Зеленый Мыс.

Весь груз, предъявленный к перевозке на пристань Сеймчан, был доставлен в пункты назначения.

Уменьшились объемы перевозок на направлении Зеленый Мыс – Зырянка.

На Певек было заявлено 50 000 тонн каменного угля, но из-за отказа клиента уголь из Зеленого Мыса до Певека вывезен не в полном объеме, часть его осталась на хранении.

Значительно уменьшился объем каменного угля для нужд Среднеканского района Магаданской области. В прошлые годы в Сеймчан доставляли до 17 тыс. тонн угля, в 2015 году поступила заявка только на 2,6 тыс. тонн.

ГУП «ЖКХ РС (Я)» увеличило, по сравнению с прошлым годом, заявку по завозу угля для нужд Среднеколымского района на 6,3 тыс. тонн, в течение навигации 2015 год заявленный объем был увеличен еще на 2,1 тыс. тонн.

### **Контейнерные перевозки.**

Контейнерные перевозки в навигацию 2015 года, как и в прошлые годы, осуществлялись, в основном, по следующим направлениям:

1. Пункты р. Лена - Зырянка и обратно, Среднеколымск и обратно.
2. Сеймчан – Орок, Зырянка, Среднеколымск, Зеленый Мыс, Анюйск.
3. Зеленый Мыс – Анюйск и обратно.

### **Качество перевозок.**

Все виды грузов, принятые на борт судов в навигацию 2015 года, были доставлены до пунктов назначения и без потерь.

## **15. Безопасность судоходства.**

Работа по предупреждению и снижению аварийности на флоте строилась на основе планово-предупредительных мероприятий, оперативного реагирования на изменяющуюся гидрометеорологическую обстановку и принятия экстренных мер по оказанию помощи при съёмке с мели судов.

В зимний период были разработаны мероприятия по безопасному отстоя флота и предупреждению аварийности в навигацию.

В соответствии с планом были проведены проверки знаний и дипломирование комсостава судов. Расстановка комсостава на судах велась с учетом рабочих дипломов, стажа работы, профессионализма и психологической совместимости экипажей. Однако не у всех судоводителей имеется необходимый район плавания и опыт управления судном в верхнем плесе р. Колыма, особенно у вновь прибывших.

При участии опытных капитанов судов ежегодно, совместно с КРВПиС, разрабатывается план ограждения судового хода и ведется контроль над судоходной обстановкой и точной корректировкой лоцманских карт. В начале навигации было выявлено, что корректировка карт верхнего плеса сделана не качественно, в дальнейшем этот недочет был устранен. Очень плохо обслуживался участок от п. Н. Сеймчан до 1408 км. Следует отметить, что раньше от п. Зырянка до п. Н. Сеймчан работало четыре путейца, сейчас три, к концу навигации осталось два, они часто физически не успевали выполнить свою работу.

Первые суда в этом году вышли в рейс очень поздно 1-го июня, однако затяжная теплая осень позволила перевезти все грузы и благополучно вернуться в пункт отстоя. На протяжении всей навигации глубины в верхнем плесе были достаточные для нормальной работы флота, однако большие изменения судового хода на многих перекатах привели к тому, что капитанам зачастую приходилось показывать мастерство в управлении судном в условиях ограниченных габаритов пути и сильных неправильных течений. В первую очередь отличились наши заслуженные капитаны: Е.О. Емельянов, Ф.Н. Костоград, Е.М. Козлов, С.Н. Игумнов, А.К. Кудрявцев. Хорошо зарекомендовал себя Р.О. Шашков, а

также А.В. Метелица, работая первый год капитаном, хорошо отработал экипаж под руководством Л.А. Дзюбы. Отдельно хочется отметить экипажи т/х «Патома» (капитан О.В. Павлов), п/к «Т-90» (ст.эл.механик А.А. Брезицкий), которые проделали огромную работу по съёмке с мели т/х «СПН-690-Б». В нижнем плёсе стабильно работали экипажи судов, возглавляемые капитанами: С.К. Борисовым и И.М. Файзулиным. Дважды на съёмках с мели хорошо поработал экипаж п/к «Т-166» (ст.эл.механик В.В. Филиппов). Однако наряду с хорошей работой не удалось избежать инцидентов. Посадки на мель, навалы на берег произошли из-за судоводительских ошибок, недостаточного опыта в управлении судном, незнанию района плавания.

06.06.15г. т/х «СПН-707-Б», следуя из п. Зырянка вверх, с грузом к.у. – 407 тн, сел на приверх левого осерёдка, 1377 км. Ошибка капитана Б.А. Елсакова состоит в том, что он не учёл сильное свальное течение вправо. Съёмка с мели была успешно завершена при помощи т/х «СПН-698-Б». Затраченное время – 1,54 суток; затраты – 1,82 тыс. тоннаже (сило)-сут.

17.06.15г. т/х «СК-2039», следуя из п. Н.Сеймчан вниз, с ген.грузом – 529 тн, сел на приверх правого осерёдка, 1283 км. Ошибка капитана А.И. Литвиненко состоит в том, что он не учёл при повороте влево раскат судна вправо и сильное, свальное течение направленное в эту же сторону. Повезло, что вода была на прибыли. Съёмкой занимались т/х «РТТ-473» и «СПН-713-Б». Затраченное время – 1,38 суток; затраты – 1,79 тыс. тоннаже (сило)-сут.

25.06.15г. т/х «СПН-690-Б», следуя из п. Зырянка вверх, с грузом к.у. – 345 тн, сел на приверх левого осерёдка, 1420 км, при высоких уровнях воды. Управлял судном механик С.Н. Пастухов, который не зная района плавания, потерял ориентировку и грубо нарушил Устав службы на судах п.249 (11) (не вызвал капитана на мостик и продолжил движение). Резкое падение воды привело к перелому корпуса судна. Был прорыт подходной канал для паузки и съёмки теплохода с сухого осерёдка. При этом задействованы п/к «Т-90» и т/х «Патома», также оказывали помощь т/х: СПН-698, 707, 714. Затраченное время – 14,94 суток; затраты – 24,06 тыс. тоннаже (сило)-сут., потребуются огромные денежные средства и силы на восстановительный ремонт. По прибытию в п. Зырянка судно выведено из эксплуатации на три месяца раньше срока.

После посадки на мель т/х «СПН-707-Б» было решено в целях безопасности суда с неопытными капитанами, а также те, где работают судоводители без знания района плавания, отправлять в рейс парами с опытными капитанами и с теми, где есть полноценный экипаж. Тот же т/х «СПН-690-Б» первый рейс прекрасно сходил вверх вместе с т/х «СПН-708-Б». И многие суда ходили в паре до и после посадки на мель т/х «СПН-690-Б» вполне благополучно. К сожалению, отправили один т/х «СПН-690-Б», хотя в этом не было какой-либо срочности. В итоге предприятие несёт большие затраты.

01.07.15г. т/х «Сибирь» с составом («МП-2518», к.у. – 2580 тн), следуя из п. Зырянка вниз, сел на приверх левобережного осерёдка, 979,5 км. Ошибка капитана Д.В. Шумского в том, что он при повороте вправо не учёл раскат состава влево под действием сильного свального течения. В результате пришлось поднимать п/к «Т-166» из г. Среднеколымск для паузки. Для съёмки с мели также были задействованы т/х «РТ-733», СК-2039», «СОТ-1132». Затраченное время – 3,85 суток; затраты – 17,46 тыс. тоннаже (сило)-сут.

05.07.15г. т/х «СК-2090», следуя из п. Н.Сеймчан вниз, с ген.грузом – 424,2 тн, сел на приверх левого осерёдка, 1406 км. Механик В.А. Сорочкин намеренно ушёл со створной линии влево за пределы судового хода, решив, что там глубина больше. Повезло, что рядом находились п/к «Т-90» и т/х «Патома». Снять при помощи одного буксира не удалось, спустили с 1420 км плавкран и уже с его помощью завершили съёмку с мели т/х «СК-2090». Затраченное время – 2,9 суток; затраты – 4,18 тыс. тоннаже (сило)-сут. Хочется отметить, что в этот же день т/х «СК-2090» уже снимали с мели на 1410 км, когда также под управлением механика В.А. Сорочкина он ушёл вправо за пределы судового хода. Обошлись одним т/х «Патома», затратили 6 часов.

07.08.15г. т/х «СПН-707», следуя из п. Н.Сеймчан вниз, с грузом ДТЛ – 297,226 тн, сел на приверх правого осерёдка, 1299 км. Ошибка капитана Б.А. Елсакова в том, что он неправильно заправился в перекаат «Дождливый», не оценив инерционные характеристики и технические возможности своего судна. В съёмках с мели принимали участие т/х «РТТ-

483», «СПН-719-Б», «РТТ-473». Затраченное время – 4,42 суток; затраты – 8,82 тыс. тоннаже (сило)-сут.

12.08.15г. т/х «СК-2036» с составом, с грузом к.у. – 946 тн на корпусе и 2306 тн на барже «МП-3341», следуя из п. Зырянка вниз, сел на приверх правого осередка, 674 км. Составом управлял механик М.В. Дробыш. Из его объяснительной следует, что при заходе на створы № 153 произошёл обрыв вожжевого троса с левого борта, после чего состав стал неуправляемым. Баржа «МП-3341» по инерции ушла вправо, за пределы судового хода, произошла посадка состава на приверх правого осередка. Причина посадки на мель нарушение пунктов 4.3.5.1.(б), 4.3.5.2., 4.3.5.7., 4.3.5.11. ПТЭ. Для паузки баржи т/х «Сибирь» привел п/к «Т-166» из г. Среднеколымск. После частичной паузки баржу сняли с мели. Затраченное время – 3,1 суток; затраты – 6,15 тыс. тоннаже (сило)-сут.

Наряду с посадками на мель произошли навалы судов на берег и баржу по вине судоводителей, в связи с их ошибками в управлении судном.

07.06.15г. т/х «СК-2087», следуя по р. Ожогово вниз порожнём, произвёл навал на яр левого берега. Получена вмятина в носовом подвороте левого борта с повреждением набора. Из объяснительной капитана К.К. Гизатулина следует, что при заходе в правый поворот в левую насадку попал топляк, левый ДВС заглох, а на правом ДВС сработала сигнализация охлаждающей жидкости и обороты упали до 200 об./мин. В данной ситуации нужно было гасить инерцию переднего хода судна при помощи кормового якоря, который отдаётся автоматически. В данном случае сказался малый опыт работы капитана К.К. Гизатулина на судне этого проекта.

08.06.15г. т/х «Сибирь» с баржей «МП-2518» (к.у.-2887 тн), при производстве маневров под управлением механика И.А. Городнова на рейде № 1, акватории грузового района п. Зырянка совершил навал на порожнюю баржу «МП-3328», стоящую на якоре, в результате чего последняя получила повреждения. Сказался недостаточный опыт работы механика И.А. Городнова с составом на течении, нарушен пункт 164 Правил Плавания по ВВП РФ. Капитан Д.В. Шумский не доложил о происшествии диспетчеру ОПиДФ, нарушен пункт 10 Приказа № 221 от 29.12.2003г.

28.08.15г. т/х «СПН-723-Б», следуя из п. Н.Сеймчан вниз, с грузом ДТЛ – 304,155 тн, при прохождении п-та «Кырбасский Кривун» произвёл навал кормой на левый берег, в результате чего сломал левый руль. В дальнейшем спуск до п. Ороёк (место выгрузки) и до п. Зырянка (место ремонта) стал возможен только с помощью т/х «РТТ-483». Ошибка капитана А.Н. Гусейнова в том, что он раньше времени стал поворачивать вправо, зацепил подводный осередок правой скулой, судно раскантовало и ударило кормой об яр.

За период навигации произошло 10 инцидентов, затраченное время – 32,13 суток; затраты – 64,28 тыс. тоннаже (сило)-сут.

Для уменьшения числа транспортных происшествий и их последствий необходимо в межнавигационный период проводить учёбу командного состава. Особое внимание уделять разбору конкретных происшествий, случаев нарушений «Правил плавания по ВВП РФ», «Правил технической эксплуатации», «Устава службы на судах ВВТ», «Правил пожарной безопасности», «Правил безопасности труда», «Дисциплинарного устава». Командному составу судов необходимо повышать свои знания по «Судовождению», «Спец.лоции», «Эксплуатации и ремонту СЭУ и СВМ», «НБЖС», уделять должное внимание «Охране окружающей среды», научиться правильно вести и своевременно заполнять судовую документацию, своевременно передавать сведения о несоответствии судовой обстановки. Вновь принятые на работу судоводители-судомеханики, должны проходить соответствующую проверку на занимаемую должность, после изучения Спец.лоции сдать экзамен на знание района плавания, в навигацию за месяц пройти стажировку на судах под руководством капитана. На верхнем плёсе слабым судоводителям необходимо набираться опыта, работая в паре с сильными. При высоких уровнях воды нужно поставить дежурить на 1344 км т/х «Патома» и п/к «Т-90». Нужен капитан-наставник на постоянную работу.

## **16. Обеспеченность кадрами флота и грузового района.**

При подготовке к навигационному периоду 2015 года Служба кадров акционерного общества «Колымская судоходная компания», несмотря на проводимую активную кадровую политику, впервые за последние годы столкнулась со значительными трудностями по замещению вакантных должностей рядового и командного состава флота. Несмотря на это, к началу рабочего периода, удалось обеспечить предприятие кадрами плавающего состава следующим образом:

При потребности по штатному расписанию предприятия в командном составе 89 человек, всего обеспечено, с учетом приглашенных по вольному найму и межнавигационных работников - 59 человек, недостаток составил – 30 человек. Рядового состава потребность 112 человек, обеспечено – 93 человек, недостаток - 19 человек. По плавучим кранам потребность в старших электромеханиках отсутствует. Штатное количество крановщиков - 9 человек, в наличии 5 человек, недостаток - 4 специалиста. В 2015 году к началу навигационного периода удалось укомплектовать судовые экипажи в соответствии с положением о минимальной численности, другими словами девяносто процентов экипажей работали прошедшую навигацию без одного члена командного состава. Суда были укомплектованы сокращенными экипажами (два представителя командного состава и четыре, пять рядового). На начало навигации 2015 года предприятие имело 30 и 19 вакансий командного и рядового состава соответственно.

Несмотря на применения широкого комплекса мер социальной направленности, предприятие не может утнаться за галопирующим ростом цен на продукты питания, топливо, услуги и тарифы авиаперевозчиков, что в свою очередь негативно сказывается на кадровом обеспечении ОАО «КСК». К началу навигационного периода 2015 года, в сравнении с предыдущими годами, появилось большее количество дополнительных вакансий плавсостава, к этому привело катастрофическое старение коллектива, которое отодвинуло на второстепенный план даже старение флота. Появление новых вакансий связано ещё и с тем, что реальные доходы населения в местах проживания с благоприятными климатическими и социально экономическими условиями, практически равны, а в некоторых регионах превосходят доходы Северян. К навигации 2016 года данные неблагоприятные тенденции только усугубятся в связи с финансовым кризисом, снижением покупательской способности рубля и безудержным ростом цен на территории Верхнеколымского района и территории Республики Саха в целом. Компенсационные выплаты, районные коэффициенты и процентные надбавки, которые входят в средний заработок работника, с Советских времен не решают своей задачи по мотивации граждан к работе в районах Крайнего Севера. На практике работники предприятий, расположенных в районах Крайнего Севера, не имеют никаких северных льгот. Эти льготы могли бы быть, если Государство, к примеру, законодательно отказалось от учета в среднем заработке работника районного коэффициента и северных надбавок. Замедлить темпы оттока высококвалифицированных кадров с Севера можно только реальными, в том числе и налоговыми льготами. Без дополнительных стимулирующих механизмов, налоговых преференций, для предприятий Крайнего Севера не обойтись. Условия работы специалистов, работающих на «материке» и на северо-востоке Республики Саха (Якутия) можно даже не сравнивать. Понятно, что сравнение качества и стоимости жизни, доступности к современным медицинским и социальным благам, прожиточного минимума тоже не в нашу пользу. В результате в ОАО «Колымская судоходная компания» с каждым годом остается всё меньше профессионалов.

Проблема усугубляется необходимостью обязательного платного обучения в межнавигационный период работников плавсостава с целью подтверждения или замены квалификационных документов на документы нового образца и сдача квалификационных испытаний (аттестация) только в Якутске и не где более (письмо капитана Ленского бассейна ВВП А.Журина №17-03-5155 от 14.09.2015 г). Такие и подобные обязательные мероприятия, проводимые в организациях или профильных учебных заведениях, расположенных за тысячу километров от Зырянки, связаны со значительными материальными трудностями, т.к. транспортные расходы значительно превышают стоимость обучения. Сама аттестация – дело весьма сомнительной полезности, скорее бесполезное. Надо дать право местным государственным органам и инспекциям аттестовать работников предприятий на местах.

Сегодня предприятие продолжает испытывать острый недостаток в квалифицированных работниках, ощущает нехватку судокорпусников–ремонтников, судовых механиков, штурманов, мотористов-рулевых, крановщиков и сменных электромехаников, машинистов бульдозеров. Коллектив быстро стареет, семьдесят процентов работников старшего командного состава флота - работающие пенсионеры. Несколько капитанов продолжают работать в возрасте, превышающем 60 и 65 лет! Усилия самих предприятий в этой области просто не могут быть достаточными по экономическим причинам. Государство, похоже, забыло, что люди, имеющие квалификацию или просто умеющие работать поедут на Север только при условии высоких зарплаток. Размеры компенсационных выплат должны гарантировать эти высокие заработки – иначе в ближайшем будущем некому будет работать, осваивать огромные запасы полезных ископаемых и обеспечивать безопасность Северных территорий.

Замещение вакантных должностей рядового и командного состава флота, крановщиков плавучих кранов, сменных электромехаников, судовых поваров и других специалистов в навигационный период 2015 года и при подготовке к навигации 2016 года производилось, и будет производиться за счет подготовленных мотористов и поваров на курсах при образовательном подразделении ОАО «КСК», обученных работников рядового состава в ШКС (школа командного состава) в г. Якутске, практикантов и выпускников учебных заведений, а так же по приглашению и вольному найму.

Потребность в кадрах и заполнение вакансий сведены в [приложение №12](#).

### **17. Финансовые показатели основной деятельности.**

Объем деятельности дочернего предприятия ООО «Пристань Сеймчан» невелик, финансовые результаты подвержены большим колебаниям от года к году в связи со спецификой деятельности – это весьма короткий период работы по основной деятельности (1,5-2 месяца в год). Для нас важна стабильная работа пристани по обработке флота компании, что мы и имеем. Сводный баланс приведен в [приложении №16](#).

Выплата дивидендов производится по финансовому результату основной компании, поэтому сосредоточим внимание на ее показателях. Баланс предприятия приведен в [приложении №15](#).

План экономической деятельности на 2015 год ([приложение №17](#)) предусматривал получение доходов в размере 670 054 тыс. рублей, в том числе от перевозок грузов в размере 538 929,4 тыс. рублей, от переработки грузов 93 111,6 тыс. рублей, доходы от прочей (в т.ч. подсобной) деятельности 38 013,1 тыс. рублей.

За 2015 год получены доходы в сумме 482 319 тыс. рублей, из них 386 480,4 тыс. рублей за перевозки и 77 059,5 тыс. рублей за перегрузочные работы. От прочей деятельности доходы составили 18 779,1 тыс. рублей.

Сводная таблица экономических показателей за 2015 год приведена в [приложении №18](#).

#### **Доходы**

План по доходам выполнен на 72% (-187 735 тыс. рублей).

По структуре доходов:

1. Перевозки – всего доходов 386 480,4 тыс. рублей или 72% к плану (-152 449 тыс. рублей), в том числе:

- от основной деятельности (перевозки) – 366 818,4 тыс. рублей (-149 413,4 тыс. рублей) или 71% к плану, в т.ч. за счет невыполнения плана грузоперевозок на 29 % и грузооборота на 27 %. В навигацию 2015 года, против плановых показателей, снизились объемы перевозок угля на 21,2%, ПГГ – 90%, нефтеналивных грузов – 6,2%, прочих грузов – 31,1%, что, конечно же, повлияло на снижение доходной части от перевозок по сравнению с планом;

- прочие доходы, относящиеся к перевозкам – 19 662 тыс. рублей (-3 035,6 тыс. рублей) или 87 % к плану.

2. Перегрузочная деятельность – всего доходов 77 059,5 тыс. рублей (-16 052,1 тыс. рублей) или 83 % к плану, в том числе:

- по переработке грузов – 67 437,9 тыс. рублей (-13 458,3 тыс. рублей) или 83 % к плану;

- прочие доходы, относящиеся к перегрузочной деятельности – 9 621,6 тыс. рублей (- 2 593,8 тыс. рублей) или 79 % к плану.

В [приложении №18.5](#) приведена структура доходов, в т.ч. от перевозок в зависимости от видов грузов.

Невыполнение плана доходов обусловлено снижением объемов перевозок по отношению к планируемым. Рынок перевозок на Колыме ограничен и практически закрыт для перевозчиков со стороны, 98% всех перевозок выполняет наше предприятие. Но так же сильна зависимость от ограниченного круга грузовладельцев. В прошедшем году грузо-владельцы, в связи с дефицитом средств резко сократили закупки. Так же большие потери доходов по завозу угля из-за сокращения завоза. Только на сокращении завоза в Певек (ОАО «Чукотэнерго», Чаунская ТЭЦ) мы потеряли 55 млн рублей.

3. По прочей (в т.ч. по подсобной деятельности) план доходов выполнен на 49,4% (- 19 234 тыс. рублей), в т.ч. за счет снижения доходов по доставке угля со склада ДО Пристань Сеймчан до котельных клиентуры Магаданской области и сокращения объемов угля, переработанных силами ООО «ЗРП».

### **Расходы**

Расходы по основной деятельности составили 497 569,8 тыс. рублей, что ниже плановых показателей на 110 475,4 тыс. рублей (81,8%), в том числе меньше на 18,6%, чем планировали, произведены расходы по перевозкам (-90 549,2 тыс. рублей), по перегрузочной деятельности наблюдается рост расходов на 1,1% (+960,2 тыс. рублей) от планируемых; по прочей деятельности (в т.ч. по подсобной деятельности) расходы меньше на 59,2% (- 20 886,4 тыс. рублей).

Сокращение расходов, в сравнении с планом, наблюдается по статьям:

- «затраты на оплату труда» - на 12,9% (-12 565,1 тыс. рублей), в т.ч. за счет увеличения с 01.03.2015 г. на 10% окладов, тарифных ставок, персональных надбавок, снижения среднесписочной численности на 3,3% (-10 человек) и роста среднемесячной заработной платы на 7,5%;

- «страховые взносы на обязательное социальное страхование» - на 10,3% (-3 095,8 тыс. рублей), в основном за счет сокращения расходов на заработную плату, а также увеличения доли заработной платы, на которую не применяется регрессивная шкала при начислении взносов;

- «материалы» - на 27,5% (-3 710,2 тыс. рублей). Сокращение расходов по сравнению с планом связано, в том числе и с уточнением и списанием на производство запасов, материалов, запасных частей в результате инвентаризаций;

- «топливо» - на 38,2% (-60 433,1 тыс. рублей), в т.ч. за счет снижения фактических показателей против запланированных: грузооборота на 26,9%, общего расхода топлива на 26,5%, средней цены топлива на 16%;

- «электроэнергия» - на 8,9% (-789,3 тыс. рублей), в т.ч. за счет проводимых мероприятий по энергосбережению - экономия 82 тыс. кВт.ч., изменения среднего тарифа за 1 кВт.ч. на 3,3%;

- «прочие прямые расходы» - на 26,9% (-20 702,5 тыс. рублей), в основном за счет расходов от прочей деятельности (снижение плановых объемов доставки угля со склада до котельной в п. Сеймчан, снижения объемов переработки угля силами ООО «ЗРП»), а также изменений в структуре прямых расходов по перевозкам и погрузработам;

- «распределяемые расходы» - на 10% (-14 656 тыс. рублей). Расходы на содержание АУП, ЦТЭ и БПУ – 93,8% от плановых (-5 815,9 тыс. рублей), цеха связи – 81,2% (-1178,6 тыс. рублей), ВОХР – 98,5% (-46,1 тыс. рублей), расходы на охрану труда – 207,8% (+1 277,3 тыс. рублей), расходы на подготовку кадров, по оплате учебных отпусков – 85,1% (-241,3 тыс. рублей). Расходы на содержание служебно-вспомогательного флота – 78,8% от планового показателя или -8 651,4 тыс. рублей.

Рост расходов, по сравнению с планом, наблюдается по статьям:

- «затраты на ремонт» - на 7,5% (+5 220,2 тыс. рублей);

- «амортизация» - на 3,5% (+250,6 тыс. рублей), за счет увеличения балансовой стоимости основных средств на конец года в результате проводимых мероприятий по модернизации и техперевооружению;

- «налоги, включаемые в себестоимость» - на 4,8% (+5,8 тыс. рублей), в основном за счет роста транспортного налога.

Состав распределяемых расходов приведен в [приложении №18.1](#)

Структура расходов по основной деятельности за 2015 год (на основании данных приложений 17,18 и 18.6) приведена в следующей таблице:

Виды расходов	факт 2014, %	2015 год, %	
		план	факт
Затраты на оплату труда (вкл. отпускные, ежегодное вознаграждение)	17,2	16,0	17,0
Страховые взносы на ОСС	5,2	4,9	5,4
Материалы	2,7	2,2	2,0
Топливо	19,1	26,0	19,6
Электроэнергия	1,7	1,5	1,6
Амортизация	1,1	1,2	1,5
Затраты на ремонт	13,4	11,5	15,1
Прочие прямые расходы	12,6	12,6	11,3
<i>в т.ч. рацион бесплатного питания</i>	<i>1,6</i>	<i>1,4</i>	<i>1,6</i>
Распределяемые расходы	27,0	24,1	26,5
Налоги и сборы, включаемые в себестоимость	0,02	0,02	0,02
<b>Итого расходы по основной деятельности</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

#### **Прочие доходы и расходы, финансовый результат**

В 2015 году прочие доходы (внереализационные) выше планируемых в 7,4 раза (+184998,3) тыс. рублей. Значительное влияние на рост доходов оказали:

- отражение в бухгалтерском учете по внереализационным доходам и расходам операций по генеральному договору о факторинговом обслуживании от 28.05.2015 г. № 01586 – 165 099,4 тыс. рублей;

- суммы восстановленного резерва на выплату ежегодного вознаграждение, пени, штрафы по договорам, а также другие изменения в структуре прочих доходов.

По прочим (внереализационным) расходам рост составил 132 474,5 тыс. рублей, что выше плана в 3,2 раза. Значительное влияние на рост расходов оказало отражение в бухгалтерском учете по внереализационным доходам и расходам операций по генеральному договору о факторинговом обслуживании от 28.05.2015 г. № 01586 – 165 099,4 тыс. рублей. На снижение расходов оказал тот факт, что по итогам 2015 года не создавался резерв сомнительных долгов, тогда как в плане предусмотрена была сумма 34 600 тыс. рублей.

После оплаты налогов, финансирования необходимых затрат из прибыли, свободный остаток прибыли составил 3 369,5 тыс. рублей, что меньше запланированной суммы на 20 754,1 тыс. рублей.

Расходы за счет прибыли отчетного года составили 3 947,7 тыс. рублей, при плане 4 880 тыс. рублей.

Расходы из прибыли – на материальную помощь, законные льготы членам семей работников, выплаты по коллективному договору и пр. составили 3 615,1 тыс. рублей при плане 4 339 тыс. рублей.

Прочие расходы из прибыли – 332,6 тыс. рублей ([приложение №18.2](#)).

В соответствии с планом реновации флота компании и производственной необходимостью, в 2015 году введено основных средств на сумму 6 567,5 тыс. рублей, затраты на модернизацию составили 4 870,8 тыс. рублей ([приложение №18.3](#)). Из амортизационных отчислений закрывается 7 484,9 тыс. рублей.

Бюджет доходов и расходов за 2015 год с поквартальной разбивкой приведен в [приложении №18.4](#)

Прибыль или рентабельность в наших условиях, показатели, мягко говоря, относительные. Стоимость основных фондов в балансе предприятия занижена и очень сильно. Законодательство не позволяет нам сделать полноценную переоценку, то есть с начисле-

нием амортизации. Приведение балансовой стоимости только флота к рыночным ценам, по нижней планке, дает прирост амортизации в 9,5 раза. Это значит, что прибыль исчезает и появляются убытки в размере примерно 37 млн. рублей. Зато средств, в виде амортизационных отчислений, предназначенных на полное восстановление фондов, то есть замену, как бы и больше. Но эти средства будут виртуальными, так как нет реального источника их пополнения. Так что сегодня единственным источником восстановления производственных мощностей может служить только прибыль. А прибыли по итогам 2015 года получено ничтожно мало.

Тем не менее, она есть, и мы вносим на рассмотрение проект ее распределения:

<b>1.</b>	<b>Чистая прибыль отчетного года</b>		<b>3 369,5</b>	<b>тыс. руб.</b>
<b>2.</b>	<b>Распределение - всего</b>		<b>3 369,5</b>	<b>тыс. руб.</b>
	<b>в том числе:</b>			
<b>2.1</b>	<b>Выплата дивидендов по итогам 2015 года</b>		<b>673,9</b>	<b>тыс. руб.</b>
	<b>- в расчете на 1 акцию</b>		<b>18,47</b>	<b>рубля</b>
<b>2.2</b>	<b>Техническое перевооружение и другие нужды предприятия</b>		<b>2 695,6</b>	<b>тыс. руб.</b>

#### **Финансовые показатели в сравнении с фактом 2014 года**

Фактические показатели 2015 года, по объективным причинам отличаются от аналогичных показателей 2014 года.

Так, доходная часть больше на 18 623,9 тыс. рублей (104% к факту 2014 г.), расходная часть на 4 134,6 тыс. рублей (100,8%), финансовый результат от основной деятельности улучшился на 14 489,3 тыс. рублей, прочие доходы возросли в 2,95 раза (+141 322,5 тыс. рублей), прочие расходы выросли в 4,66 раза (+151 695,8 тыс. рублей).

В результате, прибыль до налогообложения больше факта 2014 г. на 4 115,9 тыс. рублей (в 4,16 раза), а чистая прибыль на 3 319,1 тыс. рублей (в 66,86 раза к факту 2014 г.).

На отклонение экономических и финансовых показателей 2015 г. от факта 2014 г. оказали влияние следующие факторы:

- сокращение объемов перевозок на 1,03%, грузооборота на 0,05%,
- изменение структуры грузов, предъявленных к перевозке,
- увеличение объемов переработки грузов на 3,09%,
- рост тарифов на услуги компании по перевозке в среднем на 15% и ПРР на 16%,
- изменение тарифов, цен сторонних организаций, оказывающих услуги компании,
- рост цен и тарифов на топливно-энергетические ресурсы,
- сокращение сумм по прочим доходам и прочим расходам, в т.ч. по резерву сомнительных долгов и резерву ежегодного вознаграждения по итогам года,
- отражение в бухгалтерском учете по внереализационным доходам и расходам операций по генеральному договору о факторинговом обслуживании от 28.05.2015 г. № 01586 – 165 099,4 тыс. рублей;
- увеличение сумм по процентам за пользование заемными средствами, а также и другие факторы.

Сравнительный анализ показателей 2014 и 2015 годов приведен в [приложение 18.6](#)

#### **18. Дебиторская и кредиторская задолженности.**

Дебиторская задолженность ОАО «Колымская судоходная компания» по состоянию на 31 декабря 2015 года составила 179 294 тыс. рублей, что на 75 714 тыс. рублей больше по сравнению с прошлым финансовым годом, и это не смотря на проводимые административные мероприятия:

- списано просроченной дебиторской задолженности в сумме 674,5 тыс. рублей;
- создан резерв по сомнительным долгам в сумме 1 437,2 тыс. рублей;

- оформлены и проведены акты взаимозачетов на сумму 5 380,7 тыс. рублей, в том числе с АО «Зырянский угольный разрез» на сумму 2 029,3 тыс. рублей, ГУП «ЖКХ РС(Я)» на 2 032,5 тыс. рублей, ОАО «Сахаэнерго» на 1 318,9 тыс. рублей;
- сокращены сроки документооборота.

Кредиторская задолженность составила 186 775 тыс. рублей, что на 80 125 тыс. рублей больше по отношению к предыдущему году. Увеличение произошло из-за заемных средств 94 824 тыс. рублей – это больше половины всей кредиторской задолженности.

На резкое увеличение дебиторской и кредиторской задолженности повлияли несколько факторов. Основной из них – это недобросовестное отношение клиентуры к выполнению своих договорных обязательств.

В первую очередь – АО «Зырянский угольный разрез»:

- по договору перевозки каменного угля № 08/41у от 23.07.2015 г. (Зеленый Мыс), согласно графика – 20 553,8 тыс. рублей;
- по соглашению о совместной реализации угля для потребителей Магаданской области – 13 620,9 тыс. рублей;
- за перевозки прочего груза в навигацию 2015 года – 732,2 тыс. рублей;
- за услуги по перемещению угля на складе в навигацию 2015 года – 3 085,0 тыс. рублей.

К сведению: общая сумма задолженности АО «Зырянский угольный разрез» за оказанные услуги на выше названную дату составила 141 078,8 тыс. рублей или 78,7% от общей дебиторской задолженности.

ГУП «ЖКХ РС (Я)» – учитывая многолетний опыт «затягивания» расчетов за перевозки и переработку грузов компания вынуждена была, на кабальных условиях, подписать Генеральный договор о факторинговом обслуживании между ООО ВТБ Факторинг и ОАО «Колымская судоходная компания». По условиям этого договора ОАО «Колымская судоходная компания» уступило Банку денежное требование к ГУП «ЖКХ РС (Я)» на сумму 165 099,2 тыс. рублей (договор об организации перевозки каменного угля для обеспечения нужд ГУП «ЖКХ РС (Я)» колымского бассейна № 19961 от 28.04.2015 г. и дополнительное соглашение №1 к нему). Дата погашения денежного требования ГУП «ЖКХ РС (Я)» по всем поставкам в рамках договора об организации перевозки каменного угля – 31.03.2016 г.

По окончании льготного периода (после 20.05.2016 г.), в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения ГУП «ЖКХ РС (Я)» своих обязательств перед Банком, ОАО «Колымская судоходная компания» обязано в течение 3-х дней (период исполнения регресса) оплатить Банку переуступленное ранее денежное требование.

Кроме того, по условиям данного договора ОАО «Колымская судоходная компания» должно выплатить Банку вознаграждение, которое рассчитывается исходя из процентных ставок и периода оказания факторинговой услуги. При этом, чем больше период со дня следующего после наступления даты оплаты (после 31.03.2016 г.) до дня погашения денежного требования в полном объеме, тем выше процентная ставка.

По состоянию на 31 декабря 2015 года задолженность по данному договору составляла 24 815,0 тыс. рублей или 13,8% от общей дебиторской задолженности.

ООО «Сияние» за перевозки генерального груза 1 683,8 тыс. рублей.

За истекший период текущего года дебиторская задолженность прошлых лет уменьшилась на 30 597,4 тыс. рублей (в основном это АО «Зырянский угольный разрез» более 25 000 тыс. рублей).

На сегодняшний день не прекращается работа администрации предприятия по изысканию путей снижения дебиторской и кредиторской задолженности:

- ежегодно проводится инвентаризация, сверка с дебиторами и кредиторами с целью выявления реальной дебиторской и кредиторской задолженности;
- по неоплаченным долгам каждый год за прошедшую навигацию до января последующего года все документы передаются в юридический отдел для принудительного взыскания дебиторской задолженности с предприятий – должников.

## 19. Налоги и сборы.

Основной задачей, наравне с осуществлением производственной деятельности, для нашей компании ставится, и при этом успешно решается - своевременный и полный расчет с бюджетом и внебюджетными фондами.

В [приложении №20](#) приведены данные по начислению и уплате налогов в бюджеты всех уровней в 2015 году.

В 2015 году начислено налогов и сборов в бюджеты всех уровней и во внебюджетные фонды – 149 843,4 тыс. рублей, перечислено (с учетом текущей задолженности на начало года) – 152 013,5 тыс. рублей. Изменение текущей задолженности на конец финансового года, по сравнению с 01.01.2015 г. - - 2 170,0 тыс. рублей. Просроченная задолженность по налогам и платежам на 31.12.2015 г. отсутствует.

За 2015 год оплата налогов и платежей составила 101,5% к начисленным.

### **Федеральный бюджет.**

Начислено налогов – 62 789,1 тыс. рублей, перечислено – 64 212 тыс. рублей, прирост текущей задолженности на конец года - -1 422,9 тыс. рублей. Соотношение уплаченных сумм в Федеральный бюджет к начисленным – 102,3%.

Доля в общей массе начисленных и уплаченных налоговых платежей и сборов, соответственно – 41,9% и 42,2%.

### **Республиканский бюджет.**

Начислено налогов – 19 974,7 тыс. рублей, перечислено – 19 917,4 тыс. рублей, прирост текущей задолженности – +57,8 тыс. рублей.

Соотношение уплаченных сумм в Республиканский бюджет к начисленным – 99,7% .

Доля в общей массе начисленных и уплаченных налоговых платежей и сборов, соответственно – 13,3% и 13,1%.

### **Местный бюджет.**

Начислено налогов – 10 676,2 тыс. рублей, перечислено – 10 966 тыс. рублей, прирост текущей задолженности (подходный налог) – - 289,8 тыс. рублей.

Соотношение уплаченных сумм в Местный бюджет к начисленным – 102,7%.

Доля в общей массе начисленных и уплаченных налоговых платежей и сборов, соответственно – 7,1% и 7,2%.

### **Обязательные страховые платежи.**

В Пенсионный Фонд, Фонд социального страхования, Фонд обязательного медицинского страхования и отчислений на обязательное страхование от несчастных случаев начислено – 56 403,5 тыс. рублей, перечислено – 56 918,1 тыс. рублей, прирост текущей задолженности – -514,6 тыс. рублей.

Соотношение уплаченных сумм страховых платежей к начисленным – 101%.

Доля в общей массе начисленных и уплаченных налоговых платежей и сборов, соответственно – 37,6% и 37,4%.

Необходимо отметить, что уровень налоговой нагрузки на предприятие остается очень высоким и не дает возможности развитию предприятию и получению нормальных дивидендов. В разные годы, относительная налоговая нагрузка колеблется от 36 до 50,3 %.

Показатели	2010 год	2013 год	2014 год	2015 год
1	2	3	4	5
Выручка от реализации, тыс. руб., (В)	367 848,6	548 035,7	463 695,1	482 319,0
Материальные затраты, тыс. руб., (М)	113 803,3	200 641,1	190 067,1	198 465,0
Амортизация, тыс. руб., (А)	5 893,2	3 602,9	5 307,6	7 484,9
Прочие доходы, тыс. руб., (ПРд)	34 977,1	80 076,0	72 521,4	213 843,9
Прочие расходы, тыс. руб., (ПРр)	47 771,8	82 017,0	41 478,5	193 174,4

Вновь созданная стоимость, тыс. руб., Всс (В-М-А+ПРд-ПРр)	235 357,5	341 850,7	299 363,3	297 038,6
Абсолютная налоговая нагрузка, тыс. руб. (Абс.н.н.)	84 888,0	147 759,0	130 484,0	149 843,4
Относительная налоговая нагрузка, %, (Абс.н.н./Всс)*100%	36,07	43,22	43,59	50,45

Благоприятным значением относительной налоговой нагрузки считается 25-32%. При значениях выше, предприятие не развивается.

Данные по начислению, уплате налогов и сборов за 6 лет приведены в таблице:

<b>Обязательства предприятия по начислению и оплате налогов за 2010 – 2015 годы</b>				
Показатели	Входящее сальдо	Начислено	Перечислено	Исходящее сальдо
2010 год	24 298 126,6	87 068 238,2	92 399 206,9	18 554 288,9
2011 год	18 554 288,9	99 971 216,2	101 101 772,2	17 600 747,9
2012 год	7 327 778,9	128 308 769,5	115 558 384,2	20 078 163,4
2013 год	18 264 470,9	147 758 912,6	134 613 569,2	31 409 814,3
2014 год	31 423 547,0	130 484 434,2	144 368 390,7	17 539 590,5
2015 год	17 397 119,0	149 843 437,3	152 013 457,2	15 227 099,1

Как и в предыдущие годы, компания прилагает определенные усилия и предпринимает меры по своевременной уплате налогов и сборов, по недопущению образования просроченной задолженности.

Налоговые отношения Общества с государством наглядно характеризуют данные в следующей таблице:

Показатели	Факт по годам, тыс. рублей				Соотношение, %			
	2012	2013	2014	2015	2013/ 2012	2014/ 2013	2015/ 2014	2015/ 2012
Выручка	440 665,7	548 035,7	463 695,1	482 319,0	124,4	84,6	104,1	109,5
Налоги, начисленные	128 308,8	147 758,9	130 484,4	149 843,4	115,2	88,3	114,8	116,8
Налоги, перечисленные	115 558,4	134 613,6	144 368,4	152 013,5	116,5	107,2	105,3	131,5

## **20. Тарифная политика.**

Известно, что величина прибыли транспортных предприятий, основной деятельностью которых являются перевозка грузов и их переработка, зависит не только от объемов транспортных услуг, их себестоимости, но и уровня тарифов. Последние играют особую роль, так как их величина не определяется рыночными факторами, а регулируется государством.

При существующих уровнях повышающих коэффициентов, устанавливаемых ГКЦ-РЭК РС (Я) к преysкуранту №14-01-1989, ограниченному подходу определения инвестиционной составляющей (6-8%), рентабельности (максимум – до 12%), без учета предельного уровня рентабельности (35%), утвержденного постановлением Правительства РС (Я) от 24.07.1996 г. (с дополнениями и изменениями) невозможно воспроизводство флота, а, следовательно, с каждым годом приближается тот момент, когда перевозки грузов не возможно будет осуществлять, ввиду отсутствия транспортных единиц.

В 2015 году приказами ГКЦ-РЭК РС (Я) были утверждены повышающие коэффициенты к преysкуранту №14-01-1989 с ростом на 15% к уровню 2014 г. и утверждены тарифы на ПРР с ростом на 16% к тарифам 2014 года.

Приведенные ниже показатели в таблице показывают соотношение повышающих коэффициентов, установленных для других предприятий водного транспорта, а именно ОАО «ЛОРП» и ОАО «ЯРП» к повышающим коэффициентам, установленным для нашей компании:

**2014 год**

Виды грузов	Перевозка грузов по р. Колыма (ОАО «КСК»)	Перевозка грузов в пунктах морских участков и арктических рек (ОАО «ЛОРП»)	Перевозка грузов по р. Яна (ОАО «ЯРП»)	Соотношение повышающих коэффициентов к коэффициентам для ОАО «КСК»	
				ОАО «ЛОРП»	ОАО «ЯРП»
Сухогрузы	106,07	133,64	132,51	1,26	1,25
Налив	116,96	131,62	157,91	1,13	1,35

**2015 год**

Виды грузов	Перевозка грузов по р. Колыма (ОАО «КСК»)	Перевозка грузов в пунктах морских участков и арктических рек (ОАО «ЛОРП»)	Перевозка грузов по р. Яна (ОАО «ЯРП»)	Соотношение повышающих коэффициентов к коэффициентам для ОАО «КСК»	
				ОАО «ЛОРП»	ОАО «ЯРП»
Сухогрузы	121,98	160,37	165,35	1,31	1,36
Налив	134,50	157,94	197,05	1,17	1,47

И если в 2014 году коэффициенты, например, по перевозке сухогрузов отличался на 25-26%, по наливу – на 13-35%, то в 2015 году это отличие уже составляет 31-35% по сухогрузам, 14-47% по наливу.

Кроме того, по-прежнему сохраняется, в динамике за 3 года, опережающий рост повышающих коэффициентов других предприятий водного транспорта относительно этих же коэффициентов, установленных для нашей компании, так например, за период с 2012 г. по 2015 г. рост составил:

- в пунктах морских участков и арктических рек по перевозке сухогрузов – 148,3%, налива – 139,1%;
- по р. Яна – сухогрузов – 167,2%, налива – 160,5%;
- по р. Колыма - сухогрузов – 138,8%, налива – 138,8%.

При анализе роста повышающих коэффициентов за ряд лет по предприятиям выясняется, что чем хуже предприятие сработало в текущем году, тем больше рост повышающего коэффициента на прогнозируемый период и наоборот. Такое же состояние дел и при установлении тарифов на перегрузочную деятельность. Тем самым, таким подходом регулирования тарифов предприятия не стимулируются для улучшения своей деятельности.

При регулировании тарифов, на наш взгляд, необходим единый подход ко всем предприятиям, и наше предложение, уже не раз озвученное на всех уровнях: утверждение повышающих коэффициентов к прейскуранту №14-01-89 и тарифов на ПРР на прогнозируемый период для всех предприятий водного транспорта с ростом в размере прогнозируемого уровня инфляции и уровня рентабельности в размере не ниже 35%. Сложившееся положение с тарифами на перевозку грузов и ПРР не позволяет не только возместить в полной мере затраты, но и сформировать необходимые финансовые ресурсы для воспроизводства основных фондов – флота.

## **21. Инвестиционная деятельность.**

В 2015 году инвестиционная политика компании была направлена:

- на поддержание надлежащего технического состояния судов в соответствии с требованиями Правил ПРР;
- на приобретение запасных частей на главные двигатели для проведения КВР;

- на поэтапную замену главных и вспомогательных двигателей, а также судовых котлоагрегатов;

- на улучшение условий труда работников компании;
- на энергосбережение береговых объектов компании.

Продолжается решение различных проблем по улучшению условий труда работников компании, обеспечению технологическим автотракторным парком и средствами малой механизации трудоемких процессов цехов и участков.

2015 год, как и 2014 год, характеризовался некоторым спадом по закупке нового оборудования.

В 2015 году, несмотря на экономические проблемы предприятия, продолжены работы по модернизации и реконструкции основных средств по следующим направлениям:

- произведены работы по модернизации т/х «Патома», ЗС-5, РТ-733, СПН-714, СПК-61 по замене судовых дизель – генераторов; п/крана Т-166 – по замене двигателя;
- приобретены стояночные дизель - генераторы мощностью 20 кВт. на суда проекта СК 2000К в количестве 2 штук;
- закончены работы по реконструкции и ремонту зданий и кровли каравана, РММ.
- установлены приборы учета ГВС и ХВС на производственных объектах.

В 2015 году, в рамках Инвестиционной программы развития и технического перевооружения ОАО «Колымская судоходная компания» до 2015 года, приобретено основных фондов общей стоимостью 3 031,1 тыс. рублей, в том числе:

Комплект навигационного оборудования ГЛОНАСС	1	105 610,16
Лодочные моторы для судовых рабочих лодок	3	274 922,04
Пеногенератор ГПНПС-50	3	143 475,00
Радиостанции	2	192 930,50
Эхолот с датчиком	1	43 695,76
Устройство для очистки котлов	1	42 500,00
Автомобиль TOYOTA TOYUACE	1	800 000,00
Автомобиль УАЗ 390945	1	427 923,73
Квартира для служебного пользования	1	1 000 000,00

В 2015г. продолжились работы по выполнению мероприятий по тепло, энергосбережению на объектах компании. Произведены работы по ремонту и утеплению здания РММ с частичной заменой окон на пластиковые и обустройство оконных проемов здания РММ теплосберегающим наружным покрытием из сотового поликарбоната. С целью экономии средств на освещение производственных объектов продолжается применение энергосберегающих светодиодных приборов, приобретены энергосберегающие лампы. С этой же целью в зимний период 2015-16 г. г. переведены работы по переводу отопления здания караванки на водяное отопление от производственной котельной в замен электрического котла. В весенне-летний период 2015 года произведена оптимизация системы обеспечения электрической энергией потребителей грузового района.

В таблицах 1-3 приведены данные по потреблению электрической энергии за 2013-2015 годы и суммах экономии:

Табл.1

	Потребление электроэнергии по предприятию, тыс.квт.ч.			Расходы на электрическую энергию, тыс. рублей		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Всего	2 625,3	2 482,2	2 059,9	13 762,3	14 080,3	12 583,9

Табл.2

	Экономия электроэнергии, тыс.квт.ч.			Абсолютное отклонение по расходам на электрическую энергию, тыс. рублей		
	2014/2013	2015/2014	2015/2013	2014/2013	2015/2014	2015/2013
Всего	- 143,1	- 422,3	- 565,4	+ 318,0	- 1 496,4	- 1 178,4

Табл.3

	Рост среднего тарифа, %			Отклонение по расходам на электрическую энергию за счет экономии в потреблении, тыс. рублей		
	2014/2013	2015/2014	2015/2013	2014/2013	2015/2014	2015/2013
Всего	108,2	107,7	116,5	- 812,1	-2 396,4	- 2 963,9

Например, по РММ использовались лампы общей мощностью 18,0 кВт, сейчас установлены светодиодные общей мощностью 2,2 кВт, при этом освещенность значительно улучшилась.

Выполнение плана приобретения основных фондов в рамках инвестиционной деятельности и освоение финансовых средств в 2015 году приведено в [приложении №19](#).

## **22. Планы на 2016 год.**

План экономической деятельности компании на 2016 год ([приложение №21](#), [приложение №21.1](#)) сформирован исходя из следующих показателей:

- рост объема перевозок грузов – 120,7% к факту 2015 года;
- рост грузооборота – 109,0% к факту 2015 года;
- рост объемов переработки грузов – 121,3% к факту 2015 года;
- рост тарифов на перевозки грузов – 112% к утвержденным тарифам на 2015 год;
- рост тарифов на переработку грузов – 110,8% к утвержденным тарифам на 2015 год;
- рост окладов, тарифных ставок, сдельных расценок - 110% к факту 2015 года;
- рост цен на топливо – 136,4% к средней цене топлива 2015 года;
- рост тарифов на электроэнергию, тепловую энергию с 01.07.2016 г. в соответствии с принятыми тарифными решениями органов государственной власти;
- увеличение объемов работ по судоремонту, по ремонту основных средств – 105,0% к факту 2015 года;
- рост распределяемых расходов (служебно-вспомогательный флот, общепроизводственные и общехозяйственные расходы) – 108% к факту 2015 года;
- снижение прочих прямых расходов – 88,4% к факту 2015 года.

Увеличение объема перевозок, грузооборота, ППП ожидается за счет увеличения объемов перевозок угля - на 4,5%, в том числе потребителям Республики Саха (Якутия), основной заказчик ГУП «ЖКХ РС (Я)» – на 26,4% и при отсутствии объемов перевозок в Магаданскую область. Ожидается рост объемов перевозок по ПГС в 6,7 раза (2016 г. - 40 тыс. тонн, 2015 г. - 6 тыс. тонн)

В 2016 году ожидается незначительное увеличение заявок на перевозку нефтепродуктов наливом, в связи, с чем ожидается рост объемов перевозок по сравнению с 2015 годом на 0,2%.

По строительным и прочим грузам планируется объем перевозок на уровне 2015 года.

Ожидается получение доходов от основной деятельности в сумме 589 595,8 тыс. рублей, в том числе доходы от перевозок – 474 790,4 тыс. рублей, ППП – 94 946,4 тыс. рублей, подсобной деятельности – 19 858,4 тыс. рублей. В целом по предприятию рост доходов к факту 2015 года составит 22,2%, в том числе от перевозок – 22,8%, ППП – 23,2%. Ожидается увеличение доходов по подсобной деятельности на 5,7%.

Прибыль предприятия до налогообложения с учетом сальдо прочих доходов и расходов составит 7 670,7 тыс. рублей, что на 2 252 тыс. рублей больше факта 2015 г. Чистая прибыль, после уплаты налога на прибыль и других обязательств составит 6 136,6 тыс. рублей, что на 2 767,1 тыс. рублей больше показателя 2015 года.

Прибыль мала для нужд предприятия и его акционеров, но объективная реальность диктует именно такие цифры. Изменения в сторону еще большего увеличения объемов перевозок в принципе возможны, мы к этому готовы. Если будут дополнительные контракты – материальное положение предприятия улучшится.

План приобретения остро необходимых основных средств и план мероприятий по энергоресурсосбережению на 2016 год приведены в [приложениях №22](#), [№23](#).

Предусматривается также приобретение сэндвич панелей для реконструкции кровли гаража общей площадью 1 600 м<sup>2</sup>, стоимостью 2 000 тыс. рублей, строительство гаража для служебного автотранспорта общей стоимостью около 1 000 тыс. рублей из энергосберегающих материалов.

Главная проблема ближайшего времени - запрет на нефтеналивные суда без двойного днища и бортов. Модернизационных решений этого вопроса, таких как переоборудование судов СПН 600 не существует. Существующие предложения по модернизации приведут к потере многофункциональности, то есть судно лишается возможности перевозить сухогрузы и значительному снижению грузоподъемности. Учитывая то, что период перевозки налива на Колыме составляет всего 1,5 месяца, содержание и эксплуатация таких судов не возможны. Так что решение этой проблемы путем модернизации существующего флота или приобретения нового не возможно, по крайней мере в ближайшие годы. Необходимо решать вопрос о дальнейшем продлении разрешения на работу существующих судов СПН 600 до тех пор, пока они сохраняют свое техническое состояние. Сам технический регламент, запрещающий с 2018 года эксплуатацию подобных судов, не имеет оснований (при эксплуатации на реке).

В связи с тем, что в настоящее время преддоговорная компания не закончена, проходят конкурсные процедуры, пакет заказов окончательно не сформирован, уточнение плановых объемов и показателей финансово-экономической деятельности будет произведено до даты проведения годового собрания акционеров.

**Генеральный директор**

**С.К. Пичугин**