

## Оглавление

1. Сведения об акционерном обществе .....	2
2. Сведения о проведении общего собрания акционеров .....	4
3. Сведения о совете директоров .....	4
4. Отчет о работе Совета директоров.....	5
5. Исполнительный орган общества.....	7
6. Ревизионная комиссия.....	7
7. Отчет о выплате объявленных (начисленных) дивидендов .....	8
8. Положение в отрасли. Физические и эксплуатационные условия навигации.....	9
9. Выполнение плана перевозок грузов и погрузо-разгрузочных работ .....	10
10. Организация работы флота.....	11
11. Охрана окружающей среды. Подготовка порта и причалов клиентуры к навигации .....	12
12. Транспортное освоение малых рек .....	13
13. Организация диспетчерского руководства и связь .....	13
14. Грузовая и коммерческая работа. Обеспеченность грузами плана перевозок.....	14
15. Безопасность судоходства.....	16
16. Организация судоремонта.....	17
17. Обеспеченность кадрами флота и грузового района.....	17
18. Экономические и финансовые показатели основной деятельности .....	20
19. Дебиторская и кредиторская задолженности .....	24
20. Исковая и претензионная работа .....	25
21. Налоги и сборы .....	28
22. Тарифная политика .....	30
23. Инвестиционная деятельность .....	30
24. Планы на 2018 год.....	31

## 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).

### **Общие сведения**

Основной вид деятельности	Перевозка грузов, погрузо-разгрузочные операции
Свидетельство о государственной регистрации ОГРН	№ 92 от 27.06.2000 г. 1021400610846
Юридический и почтовый адрес	678770, 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	<a href="mailto:post@aokck.ru">post@aokck.ru</a>

### **Сведения о Реестродержателе**

Реестродержатель	Якутский филиал Закрытого акционерного общества «Сибирская регистрационная компания»
Номер лицензии	10-000-1-00315
Дата выдачи	16.04.2004 года
Срок действия лицензии	без ограничения срока действия
Орган, выдавший лицензию	Федеральная служба по финансовым рынкам

### **Сведения об уставном капитале**

Размер уставного капитала, руб.	7 299 200,00
Структура:	
Общее количество акций, шт.	36 496
из них:	
1. Обыкновенные акции, шт.	27 372 (75% УК)
Номинальная стоимость одной акции, руб.	200,00
Государственный регистрационный номер выпуска обыкновенных акций	1-02-31694-F
Дата регистрации	25.10.2011 г.
2. Привилегированные акции, шт.	9 124 (25% УК)
Номинальная стоимость одной акции, руб.	200,00
Государственный регистрационный номер выпуска обыкновенных акций	2-02-31694-F
Дата регистрации	25.10.2011 г.

<b>Доля участия в уставном капитале</b>	<b>На начало отчетного периода</b>	<b>На конец отчетного периода</b>
1. Республика Саха (Якутия)	24,55 %	24,55 %
2. Юридические лица	25,50 %	25,50 %
3. Физические лица	49,95 %	49,95 %

<b>Основные акционеры общества (доля в уставном капитале более 2%)</b>	<b>На начало отчетного периода</b>	<b>На конец отчетного периода</b>
1.Министерство имущественных и земельных отношений Республики Саха (Якутия)	24,55 %	24,55 %
2.ООО «Гуймаада-Уголь»	25,50 %	25,50 %
3.Пичугин Сергей Кесаревич	12,03 %	0,91%
4.Степашкин Евгений Анатольевич	-	12,03%

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

#### **Сведения о дочернем обществе**

Дочернее общество	ООО «Пристань Сеймчан»
Юридический адрес	686160, РФ, Магаданская область, с. Колымское
Почтовый адрес	686160, РФ, Магаданская область, с. Колымское, ул. Набережная,14
Контактный телефон/факс	(413-47)94-067, (413-47) 95-325

Свидетельство о государственной регистрации: № 202 Серия ДО

Свидетельство о внесении записи в Единый государственный реестр юридических лиц: серия 49 № 0010908 от «28» ноября 2002 года за основным регистрационным номером 1024900703816

Субъект Российской Федерации - **Магаданская область**

Адрес электронной почты: **E-mail:** dopristan@mail.ru

Основной вид деятельности: **Погрузо-разгрузочные операции.**

Руководитель предприятия: Директор Кобзарев Николай Васильевич,

Численность работающих - 13 чел.

из них постоянно - 9 чел.

Дочернее общество (Общество с ограниченной ответственностью) создано в целях получения прибыли, удовлетворения общественных потребностей при сохранении единого технологического и имущественного комплекса при транспортировке и переработке грузов.

ДО «Пристань Сеймчан» создано в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 01.07.1992 года № 721, договором аренды между пристанью Сеймчан и Зырянским речным портом от 25 марта 1992 года.

Основная задача предприятия – формирование грузопотоков для флота ОАО КСК, при этом - максимальное удовлетворение спроса потребителя услуг при минимальных затратах.

Основными потребителями услуг, предоставляемыми предприятием, являются производственные (торговые) предприятия, индивидуальные предприниматели Магаданской области, Чукотского АО, Республики Саха (Якутия).

Динамика финансово-экономических показателей ДО «Пристань Сеймчан»:

<b>Показатели</b>	<b>2017 г.</b>	<b>2016 г.</b>
Выручка, тыс. руб.	24 130	24 024
Расходы, тыс. руб.	22 965	22 082
Финансовый результат, тыс. руб.	1 165	1 942
Прибыль до налогообложения, тыс. руб.	1 030	1 002
Фонд оплаты труда, тыс. руб.	12 452	11 456
Среднесписочная численность, чел.	17	13
Среднемесячная заработная плата, руб.	61 039,22	73 435,90

### Сведения об участии в других юридических лицах

ООО «Зеленомысский речной порт» 678 831, РС (Я), п. Черский, ул. Молодежная, 6/2, кв.9

Размер доли в денежном  
выражении, рублей 250 000,00  
Контактный телефон/факс (41157)25-090

### Динамика финансово-экономических показателей ООО «Зеленомысский речной порт»:

Показатели	2017 г.	2016 г.
Выручка, тыс. руб.	73 545	42 210
Расходы, тыс. руб.	43 208	28 452
Финансовый результат, тыс. руб.	30 337	13 758
Прибыль до налогообложения, тыс. руб.	21 380	5 767
Фонд оплаты труда, тыс. руб.	20 165	15 914
Среднесписочная численность, чел.	34	30
Среднемесячная заработная плата, руб.	49 423,04	44 205,56

### Сведения об аудиторском обществе:

#### на начало отчетного периода:

Аудитор общества ООО «ФИН-АУДИТ»  
Юридический адрес 603122, РФ, г. Нижний Новгород, ул. Богородского, д.7, корп.1, оф.6.  
Почтовый адрес 603122, РФ, г. Нижний Новгород, ул. Богородского, д.7, корп.1, оф.6.  
Контактный телефон/факс (831)417-07-16  
наконец отчетного периода:  
Аудитор не избран ГОСа 2017 г.

## **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 собрание акционеров состоялось 15 июня 2017 г. по инициативе Совета директоров.

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

Совет директоров состоит из семи человек. В состав совета директоров входят представители интересов государства и акционеры 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. 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.

Решением годового Общего собрания акционеров от 15 июня 2017 года избран Совет директоров в составе:

- 1. Кожевников Владимир Викторович** - генеральный директор Государственного бюджетного учреждения РС (Я) «Якутское постпредство в Москве»;
- 2. Митрошин Анатолий Валентинович;**
- 3. Пичугин Сергей Кесаревич** - генеральный директор ОАО «Колымская судоходная компания»;
- 4. Поляков Василий Васильевич** – заместитель генерального директора ОАО «Колымская судоходная компания»;
- 5. Рассохин Владимир Иванович** - генеральный директор ООО «Международный правовой центр»;
- 6. Семёнова Лена Ильинична** - первый заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства РС (Я);
- 7. Цивка Юрий Васильевич** - генеральный директор АО «Зырянский угольный разрез».

**Председатель Совета директоров – Кожевников Владимир Викторович** дата рождения – 03.11.1954 г., образование – высшее.

Окончил:

- в 1987 г. Читинский педагогический институт имени А.Г.Чернышевского;

- в 1998 г. Академию народного хозяйства при Правительстве РФ.

С 2011 по февраль 2017 года - занимал должность заместителя руководителя Администрации Президента РС (Я), затем руководителя этого управления. С февраля 2017 г.-генеральный директор Государственного бюджетного учреждения «Постпредство Якутия в Москве».

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. 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 2017 году избранный Совет директоров ОАО «КСК» инициировал проведение четырех заседаний (форма проведения заочная, очная), на трех состоявшихся заседаниях Совета директоров рассматривались следующие вопросы:

№ п/п	<i>Наименование ОАО, доля РС (Я), местонахождение, Ф.И.О. генерального директора, количество членов СД</i>	<i>Дата проведени я СД</i>	<i>Форма проведени я</i>	<i>Наименование вопроса</i>
1.	ОАО «Колымская судоходная компания»; доля Республики Саха (Якутия) – 24,54%; Республика Саха (Якутия), Верхнеколымский улус, пос. Зырянка, ул. Стадухина, 9, Единоличный исполнительный орган (генеральный директор) Пичугин Сергей Кесаревич; Количественный состав СД – 7 чел.	«23» июня 2017 г.	Решение принимается заочным голосованием	1. Об избрании Председателя Совета директоров. 2. Об избрании корпоративного секретаря.
2.	ОАО «Колымская судоходная компания»; доля Республики Саха (Якутия) – 24,54%; Республика Саха (Якутия), Верхнеколымский улус, пос. Зырянка, ул. Стадухина, 9, Единоличный исполнительный орган (генеральный директор) Пичугин Сергей Кесаревич; Количественный состав СД – 7 чел.	«05» июля 2017 г.	Решение принимается заочным голосованием	1. Об избрании корпоративного секретаря Совета директоров ОАО «Колымская судоходная компания». 2. Об одобрении Советом директоров, согласии Совета директоров на совершение крупной сделки (нескольких взаимосвязанных сделок).
б/н	ОАО «Колымская судоходная компания»; доля Республики Саха (Якутия) – 24,54%; Республика Саха (Якутия), Верхнеколымский улус, пос. Зырянка, ул. Стадухина, 9, Единоличный исполнительный орган (генеральный директор) Пичугин Сергей Кесаревич; Количественный состав СД – 7 чел.	«20» ноября 2017 г.	Решение принимается очным голосованием	1. О созыве внеочередного общего собрания акционеров Общества. 2. Определение формы проведения внеочередного общего собрания акционеров. 3. Определение даты, места, времени проведения внеочередного общего собрания акционеров. 4. Утверждение даты определения (фиксации) лиц, имеющих право на участие во внеочередном общем собрании акционеров. 5. Определение времени начала регистрации лиц, участвующих во внеочередном общем собрании акционеров. 6. Определение повестки дня

				<p>внеочередного общего собрания акционеров.</p> <p>7. Определение типов привилегированных акций, владельцы которых имеют право голоса по всем вопросам повестки дня общего собрания акционеров.</p> <p>8. Определение порядка сообщения акционерам о проведении внеочередного общего собрания акционеров.</p> <p>9. Определение перечня информации (материалов), предоставляемой акционерам при подготовке к проведению внеочередного общего собрания акционеров, и порядка ее предоставления.</p> <p>10. Определение формы и текста бюллетеня для голосования на внеочередном общем собрании акционеров.</p> <p>11. Определение почтового адреса, по которому могут направляться заполненные бюллетени.</p> <p>12. Разное.</p>
--	--	--	--	--

Третье заседание Совета директоров общества, заседание которого планировалось на 28 сентября 2017 года не состоялось в связи с отсутствием кворума.

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 15 июня 2016 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 01.01.2017 г. – **12,03%**.

Доля принадлежащих обыкновенных акций эмитента по состоянию на 01.01.2017 г. – **15,95%**.

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 2017 год. По итогам проверки составлен акт.

Для контроля за финансово-хозяйственной деятельностью Общества в 2017 г. избрана ревизионная комиссия в составе:

**1. Винокурова Любовь Анатольевна** 1986 года рождения. Образование - высшее. Ведущий специалист Отдел водного транспорта Министерства транспорта и дорожного хозяйства РС (Я) с 2014 г.

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. Артюхова Татьяна Мансуровна** 1960 года рождения. Образование - высшее.

С 2009 г.- начальник планово-экономического отдела – заместитель генерального директора по экономике ОАО «КСК».

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. Землянухин Александр Дмитриевич** 1959 года рождения. Образование – высшее. Генеральный директор в Обществе с ограниченной ответственностью "Долгучан".

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.

## **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 2017 (протокол от 15 июня 2017 года) утвержден размер дивиденда по акциям всех типов и категорий за 2016 год: 53,22 руб. на одну привилегированную акцию, 53,22 руб. на одну обыкновенную акцию.

По итогам 2016 года начислены дивиденды в сумме 1 942,3 тыс. рублей.

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

ОАО «Колымская судоходная компания» является единственным специализированным предприятием речного транспорта в бассейне р. Колымы. Компания создана в марте 1993 года в результате приватизации Зырянского речного порта.

Основная деятельность предприятия – перевозки, на втором месте – погрузо-разгрузочные работы.

Компания является субъектом естественной монополии в области портовой деятельности на речном транспорте.

Общая протяженность эксплуатируемых водных путей – 2 196 километров, в том числе малые реки (включая верховой участок р. Колымы) – 1 300 километров. Средняя дальность перевозок – 728 километров. Перевозки осуществляются в основном по р. Колыме, а также экспедиционными рейсами по р. Ануй.

Предприятие обеспечивает практически 100% потребности обслуживающих регионов в перевозках.

Провозная способность флота в значительной степени зависит от гидрологических условий навигации. В расчете на среднесезонные данные ее резерв составляет 25%, или 35,0 млн. тонно-километров.

Навигация 2017 года открылась 23 мая с выходом первых судов в рейс.

Последний рейс был завершен с приходом судов в Зырянку 14 октября. По окончании погрузо-разгрузочных работ и расстановки флота навигация была закрыта 22 октября.

Таким образом, продолжительность эксплуатационной навигации на Колыме составила 152 суток.

В кратчайшие сроки и без проблем осуществлен завоз на малые реки (Ясачная, Ожогина).

На верхнем участке Колымы от Зырянки до Н.Сеймчана уровни воды с начала судоходства и до начала августа были стабильными. В этот период максимальные глубины достигали величины 300 см, что позволило на данном участке использовать суда проектов СК-2000, СК-2000К. Начало второй декады августа и до третьей декады сентября характеризуется низкими уровнями воды, величины колебались от 70 до 125 см. Это обусловлено снижением сбросов с ГЭС, из-за отсутствия осадков и низкой приточностью в водохранилище.

На пристани Н.Сеймчан на конец августа скопилось большое количество грузов. Попытка организации рейса была предпринята 26 августа, два судна с углем и два порожнем смогли пройти только до 1295 км р.Колыма. Проанализировав ситуацию, проведя консультации с руководством ПАО Колымаэнерго, мы приняли решение вернуть суда для работы в нижнем плесе, а вывоз груза осуществить экспедиционным рейсом в поздний срок. Колымская ГЭС по нашей просьбе полностью прекратила холостые сбросы и приступила к максимально возможному накоплению воды. Пять теплоходов проекта 414Б, В. В сопровождении двух буксиров пр.911 вышли в рейс 20 сентября. Колымская ГЭС, ПАО «Колымаэнерго» с 18 сентября начала осуществлять судоходные попуски в объеме 1300-1800 м<sup>3</sup>/сек в течении 10 суток для безопасного подъема и спуска судов. Благодаря этому, весь имеющийся на пристани груз был вывезен и доставлен до получателей. Все груженные теплоходы ушли из Н.Сеймчана 29 сентября. Этот рейс для предприятия был крайне важен по экономике и для сохранения репутации надежного перевозчика.

В связи с необходимостью завоза остатков дизельного топлива в Ороек, 9 октября был

организован караван из четырех судов. Руководство ГЭС, понимая наши проблемы, пошло на встречу, тем самым обеспечивая расход воды в створе Усть-Среднеканской ГЭС не менее 1500 м<sup>3</sup>/сек.

Все же при спуске судов из Оройка 13 октября, вследствие судоводительской ошибки и неблагоприятных метеоусловий на 1097,8 км р.Колымы сел на мель т/х «СПН-723». Несмотря на все проведенные мероприятия по ликвидации данного происшествия, судно снять с мели не удалось и оно осталось на «случайный» отстой.

На участке ниже Зырянки навигация прошла достаточно ровно. Проблемы, как обычно, были в Среднеколымске. Причалы находились под водой весь июнь и ½ июля. В конце сентября, из-за низких уровней воды и невозможностью подойти под выгрузку к причалу Среднеколымской нефтебазы, было решено поставить в качестве понтона баржу МП-1417. 8 октября, после выгрузки последнего судна, т/х СК-2087 с МП-1417 вышел из Среднеколымска до Зырянки.

В период с августа по сентябрь минимальные уровни на участке Зырянка-Зеленый Мыс достигали 190 см, большегрузные суда работали с загрузкой 60-70 % от грузоподъемности. К сожалению на этот период пришлось основные перевозки угля, из-за его недостаточного количества на складе в полноводный период навигации.

С полной загрузкой отработал флот при завозе каменного угля и нефтепродуктов по р. Анной.

Перевозки наливных грузов завершили 12 октября с приходом СПН-708, СПН-714 в Зырянку.

Сухогрузные перевозки были в полном объеме завершены в плановые сроки.

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.

На 2,31 тыс. тонн меньше плана перевезено каменного угля.

Нефтеналивных грузов перевезено больше плановых объемов на 0,54 тыс. тонн.

Прочих грузов перевезено на 9,48 тыс. тонн больше плана.

Так же произошло увеличение перевозок ПГГ. Всего 31 тыс. тонн, против запланированных 26 тыс. тонн.

В итоге, суммарный плановый объем перевозок по тоннам перевыполнен на 12,71 тыс. тонн (105,45% к плану), а по тонно-километрам превысил плановую цифру на 6,16 млн. ткм (104,4%). К отчету прошлого года эти цифры составляют соответственно 114,27% и 110,56%.

Данные о выполнении плана перевозок грузов по видам, по направлениям приведены в [приложении №2](#) и в [приложении №14](#).

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

План по переработке грузов выполнен на 102,7 % по тоннам и на 105,8% по тонно-операциям.

Часть переработки каменного угля (37,4 тыс. тонн) была выполнена силами ООО «Зеленомысский речной порт».

Большой объем переработки прочих грузов выполнен на причалах в Зеленом Мысе, Аннойске и Оройке без участия перегрузочной техники компании, силами и средствами клиентуры.

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

## **10. Организация работы флота**

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

К началу навигации 2017 года на балансе и техобслуживании ОАО "Колымская судоходная компания" содержались 46 единиц флота общей мощностью 16200 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 5 единиц самоходного флота общей мощностью 2153 кВт, грузоподъемностью 3666 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**

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.

Организация работы флота в прошедшую навигацию не имела особого отклонения от плановой схемы грузоперевозок. Перевозки каменного угля на Певек и Белую Гору осуществлялись с перевалкой по варианту «борт-борт» с судов ОАО «КСК» на теплоходы смешанного «река-море» плавания принадлежности ООО «ВЛРП» и ОАО «ЛОРП», а также на причал Зеленомысского речного порта. В этом варианте приходилось планировать работу флота исходя из оперативно складывающейся ситуации. План перевозок угля на Певек и Белую Гору выполнен.

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

### **Показатели использования флота**

Валовая производительность, в целом по флоту, составила 95,23% к отчету прошлого года и 91,69% к плану 2017 г. Снижение производительности флота - следствие длительных простоев в Зеленом Мысе по причине отсутствия электроэнергии, ограничения грузоподъемности судов из-за низких уровней воды.

По объективным причинам, в частности из-за неравномерности предъявления грузов (арктический завоз, завоз через Магадан), мы не имеем возможности серьезно уменьшить количество вводимых в эксплуатацию судов.

Показатель валовой производительности сухогрузных теплоходов составил 98,49% к плановым показателям и 88,38% к факту 2016 года, буксиров – 92,86% к плановым показателям и 90,41 к факту 2016 года.

Наиболее эффективно отработали наливные суда. Производительность этого флота составила 128,39% к плану и 106,42% к показателям прошлого года. Рост производительности обусловлен увеличением средней дальности перевозок (влияние перевозок налива Зеленый Мыс-Ороек).

Расстановка флота на зимний отстой – это неотъемлемая часть работы буксирных теплоходов, поэтому вариантов для сокращения времени эксплуатации не много. Тем не менее, правильная организация работы флота и точный расчет позволили вовремя поставить на отстой большегрузные баржи, тем самым значительно облегчив задачу по подъему последних судов и плавкранов в завершающий период навигации к месту зимовки.

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**

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 Эколога-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;
- производить ежегодный контроль 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.

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.

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

Причальные сооружения являются собственностью министерства имущественных и земельных отношений РС (Я) и находятся в хозяйственном управлении ОАО «Колымская судоходная компания».

В основном причалы клиентуры такие как: Зырянская, Среднеколымская, Анюйская и другие нефтебазы, к навигации 2017 года были подготовлены удовлетворительно.

Правительством Республики Саха (Якутия) приняты меры по выделению части средств для проведения восстановительных работ Зырянского речного порта. В конце 2014 года компания ООО «Илентехстрой» 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. В зимний период 2016-2017 было отремонтировано еще 50 п.м. причальной стенки и 2 ниши. Необходимо восстановить оставшиеся 238 м угольного причала. Общая протяженность причальной набережной составляет 552,6 м.

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 7 единиц, необходимо восстановить и привести в проектное положение оставшиеся 6 ниш (восстановление в тумбовых нишах лестничных спусков).

В зимний период 2017-2018г.г. будет продолжен дальнейший ремонт причальной стенки и ниш.

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

Планом эксплуатационной деятельности предприятия на навигацию 2017 г. предусматривался завоз грузов по рекам Ясачная, Ожогина и Анюй. Эти реки пригодны для судоходства, но не имеют оборудованного судового хода.

Каменный уголь на реки Ясачная, Ожогина, Анюй завезен без особых проблем в полном объеме.

В конце третьей декады августа, организован завоз нефтеналивных грузов в Анюйск. Из запланированных 17 тыс. тонн, всего перевезено 14,66 тыс. тонн. Сокращение объема связано с сокращением, по техническим причинам, заявки клиентом.

Большую часть всего периода работы в Анюе, уровни воды были достаточно высокими, что позволило работать судам с полной загрузкой.

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 серьезных 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 определен порядок составления и отправки диспетчерских донесений (ДПР) в ФБУ «Администрация Ленского бассейна», согласно п.8 руководящего документа «Организация технологической связи на внутреннем водном транспорте и мониторинг движения судов в Ленском бассейне» РД-01-2014.

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, оборудованы приёмниками 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 ноября 2016 года. В течение всей навигации поступали заявки на перевозку грузов и заключение договоров.

В навигацию 2017 года поступили заявки на перевозку нефтепродуктов от семи клиентов – это ГУП ЧАО «Чукотснаб», АО НК «Туймаада-нефть», АО «Саханефтегазсбыт», АО «Энерготранснаб», ООО «Т-Цемент», ООО «Конго», ГУП «ЖКХ РС (Я)».

От ГУП ЧАО «Чукотснаб» поступила заявка на перевозку 17 тыс. тонн нефтепродуктов. Из них доставлено 14,66 тыс. тонн. Оставшееся количество не было доставлено из-за недопоставки заявленного объёма груза, обусловленной поздним открытием арктической навигации. По сравнению с 2016 годом объём перевозок нефтепродуктов для данного клиента увеличился на 1,18 тыс. тонн.

По заявке АО НК «Туймаада-нефть» для Зырянки и Среднеколымска перевезено 9,38 тыс. тонн, что на 0,13 тыс. тонн больше, чем в навигацию 2016 года.

Для АО «Энерготранснаб» объём перевозки составил 1,58 тыс. тонн нефтепродуктов.

По заявкам АО «Саханефтегазсбыт» перевезено нефтепродуктов на Зырянку и Среднеколымск 6,23 тыс. тонн, что на 0,31 тыс. тонн меньше (-5,24%), чем в 2016 году.

В целом, перевозка нефтепродуктов из Зеленого Мыса в Среднеколымск и Зырянку увеличилась, по сравнению с 2016 годом на 3,37 тыс. тонн, что составляет 7,5%.

В 2017 году возросли объёмы перевозок нефтепродуктов в Ороёк для ООО «Т-Цемент» и ООО «Конго» на 0,95 тыс. тонн по сравнению в 2016 годом (рост на 11%), в том числе за счет перевозки из Зеленого Мыса – 5,47 тыс. тонн и из Зырянки – 0,66 тыс. тонн, в то время как перевозка нефтепродуктов из Сеймчана снизилась относительно 2016 года на 53,4%. Снижение перевозок нефтепродуктов по маршруту

Сеймчан-Ороёк обусловлено отсутствием необходимых глубин, на данном участке судоходства со второй декады августа до окончания навигации.

Объем сырой нефти для нужд Среднеколымского улуса ГУП «ЖКХ РС(Я)» сократился на 4,57% - 2,09 тыс. тонн (в 2016 году перевезено 2,19 тыс. тонн).

Прием нефтегрузов производился с морских судов типа «Лена-нефть» (борт-борт), с причалов Нижнеколымского, Среднеколымского и Верхнеколымского филиалов АО «СНГС», а также с причала нефтебазы п. Сеймчан.

Одной из основных проблем обеспечения перевозок нефтепродуктов наливом, остаётся несогласованность с клиентами вопроса применения единого метода замеров массы принятых к перевозке и выданных грузополучателю нефтепродуктов, а также нежелание клиентов пломбировать грузовые трюмы нефтеналивного флота.

По сравнению с прошлым годом, в целом, перевозки из Сеймчана возросли на 16,75%, в том числе за счет увеличения объемов генеральных грузов, возросли перевозки по направлению Сеймчан – Анюйск - на 1,7 тыс. тонн, Сеймчан – Среднеколымск - на 1,8 тыс. тонн, Сеймчан – Зеленый Мыс - на 0,6 тыс. тонн. Однако по направлениям Сеймчан – Зырянка перевозки сократились на 0,3 тыс. тонн. По направлению Сеймчан – Ороёк объемы перевозок по генеральным грузам возросли на 1,8 тыс. тонн, по нефтеналиным сократились на 2,37 тыс. тонн.

С причала ДО «Пристань Сеймчан» не было доставлено 0,8 тыс. тонн груза назначением пристань Ороёк, в адрес ООО «Т-Цемент» и ООО «Дюамель» по причине отсутствия необходимых глубин.

Перевозка генеральных грузов из Зеленого Мыса возросла на 77,6% к прошлому году. В том числе, на направлении Зеленый Мыс – Среднеколымск перевозки выросли в 2 раза, на направлении Зеленый Мыс – Зырянка на 31,7%.

ГУП «ЖКХ РС (Я)», по сравнению с 2016 годом, увеличило объем каменного угля для нужд Среднеколымского района на 3,39 тыс. тонн, для Нижнеколымского района - на 2,9 тыс. тонн, возобновило перевозки для Верхнеколымского филиала ГУП ЖКХ -1,8 тыс. тонн.

Объемы перевозок каменного угля в навигацию 2017 года увеличились на 4,4%, несмотря на снижение количества перевозок в адрес ЧАО и Абыйского района. На Певек 51,5 тыс. тонн (-1,9%) угля. На Анюйск доставлено 9 тыс. тонн (-10%) угля. На Б. Гору доставлено 17,3 (-5,5%) тыс. тонн.

В навигацию 2017 года возобновились перевозки угля в Сеймчан—1 тыс. тонн, в Ороёк - 0,65 тыс. тонн.

Для Среднеколымского района было перевезено 31 тыс. тонн ПГС (в 2016 году – 20 тыс. тонн). В связи с длительным периодом паводка в Среднеколымском районе, а также из-за отсутствия у клиентов разрешительной документации часть заявок на перевозку ПГС была отклонена.

### **Контейнерные перевозки**

Контейнерные перевозки в навигацию 2017 года осуществлялись по следующим направлениям:

1. Сеймчан – Ороёк, Зырянка, Среднеколымск, Зеленый Мыс, Анюйск.
2. Зеленый Мыс – Зырянка, Среднеколымск.
3. Анюйск - Сеймчан.

Всего в навигацию 2017 года объём контейнерных перевозок составил 14,16 тыс. тонн.

### **Качество перевозок**

Все виды грузов, принятые на борт судов в навигацию 2017 года, были доставлены до пунктов назначения и без потерь.

## 15. Безопасность судоходства

В межнавигационный период были разработаны мероприятия по безопасному отстоя судов и предупреждению аварийности на флоте. Организованы занятия с командным и рядовым составом, проведена проверка знаний и дипломирование. В навигацию оперативно реагировали на изменения гидрометеорологической обстановки, принимали экстренные меры по оказанию помощи судам, совершившим аварийные происшествия.

Навигация началась 23 мая. В связи с увеличением объёма перевозок грузов, особенно тяжёлой техники, из п. Нижний Сеймчан в п. Ороёк, были задействованы т/х «СК-2090» и «СК-2039», которые отлично справились со своей задачей. Так же на верхнем плёсе всю навигацию и при выполнении завершающего рейса хорошо отработали т/х «СПН-719-Б», «СПН-697-Б», «СПН-698-Б», «СПН-708-Б», «СПН-714-Б», «РТТ-473», «РТТ-483». По ликвидации аварийных происшествий следует отметить слаженную и эффективную работу т/х «Патома» и п/к «Т-90».

2 июля т/х «СПН-690-Б», следуя из п. Зырянка на нефтеналивной рейд для бункеровки, с ген. грузом – 683 тн, под управлением капитана Самохвалова В.И., сел на мель на 993 км, судоводительская ошибка. Для паузки и съёмки с мели задействованы т/х «РТ-733», «РТТ-473», «СПН-723-Б», «Сухона», п/к «Т-166». Затраченное время – 0,47 суток.

9 июля т/х «СОТ-1132», следуя из п. Зырянка в с. Колымское, с к.у. – 1644 тн, буксируя под бортом п/к «Т-90», под управлением капитана Борисова С.К., сел на мель на 786,5 км, несоответствие судоходной обстановки. Снялись с мели самостоятельно. Затраченное время – 0,47 суток.

18 июля т/х «СПН-713-Б», следуя из п. Нижний Сеймчан в п. Зырянка, с ген. грузом – 412 тн, под управлением капитана Дзюба Л.А., сел на мель на 1460 км, судоводительская ошибка. Для съёмки с мели задействовали т/х «РТТ-483». Затраченное время – 0,55 суток.

26 июля т/х «СОТ-1132», следуя из п. Зырянка в г. Среднеколымск, с к.у. – 1778 тн, под управлением капитана Борисова С.К., сел на мель на 979 км, несоответствие судоходной обстановки. Для паузки и съёмки с мели задействованы т/х «СПН-713-Б», «СПН-724-Б», «РТТ-473», «Патома», «Сухона», п/к «Г-17». Затраченное время – 1,33 суток.

4 августа т/х «Сухона» с составом «МП-3341», к.у. – 2181 тн, следуя из п. Зырянка в г. Среднеколымск, под управлением старпома Кирьянова К.В., сел на мель на 788 км, выход из строя рулевой машины. Для паузки и съёмки с мели задействовали т/х «РТ-733», «СПН-713-Б», п/к «Г-17». Затраченное время – 1 сутки.

10 августа т/х «СПН-690-Б», следуя из п. Нижний Сеймчан в п. Зырянка, с ген. грузом – 296 тн, под управлением механика Вязниковцева А.А., сел на мель на 1220 км, грубейшая судоводительская ошибка. Для выкапывания канала и съёмки с мели задействовали т/х «СПН-707-Б», «СПН-698-Б», «СПН-714-Б», «РТТ-483», «Патома», п/к «Т-90». Затраченное время – 8,1 суток.

21 августа т/х «СПН-714-Б», следуя из п. Нижний Сеймчан в п. Ороёк, с ген. грузом – 308 тн, под управлением капитана Игумнова С.Н., сел на мель на 1508,5 км, несоответствие габаритов судового хода. Для съёмки с мели задействовали т/х «РТТ-473», «СПН-697-Б», «СПН-707-Б». Затраченное время – 1 сутки.

30 августа т/х «СК-2039» (к.у. – 909 тн) с составом «МП-3342» (к.у. – 2077 тн), следуя из п. Зырянка в п. Зелёный Мыс, под управлением капитана Бандурского О.В., сел на мель на 677,5 км, судоводительская ошибка. Для паузки и съёмки с мели задействовали т/х «РТ-733», п/к «Т-166», «МП-3341». Затраченное время – 2 суток.

2 сентября т/х «СОТ-1132», следуя из п. Зырянка в п. Зелёный Мыс, с к.у. – 1290 тн, под управлением капитана Борисова С.К., сел на мель на 979 км, несоответствие габаритов судового хода. Для паузки и съёмки с мели задействовали т/х «РТТ-483», «СК-2090», «Патома», п/к «Т-90». Затраченное время – 1,12 суток.

13 октября т/х «СПН-723-Б», следуя из п. Ороёк в п. Зырянка, порожнём, под управлением капитана Гусейнова А.Н., сел на мель на 1097,8 км, потеря ориентировки в условиях ограниченной видимости. Для съёмки с мели задействовали т/х «РТТ-473», «СПН-724-Б», однако снять судно не удалось. Из-за падения уровня воды и интенсивного

ледостава т/х «Патома», вышедший из п. Зырянка не смог прийти на помощь и т/х «СПН-723-Б» был оставлен на случайном отстое.

Всего произошло 10 посадок на мель. 4 по вине Колымского РВП и С, 4 по вине судоводителей, 1 по технической причине, 1 из-за тяжёлых гидрометеорологических условий. 5 посадок на мель классифицируются, как инцидент. По сравнению с навигацией 2016 года количество посадок на мель сократилось на 3, при этом количество инцидентов увеличилось на 2. Не смотря на то, что сократилось количество аварийных происшествий, нельзя сказать об улучшении безаварийной работы флота. Очень много затрат несёт наша компания на ликвидацию транспортных происшествий. По-прежнему отвратительно работает Колымский РВП и С по обслуживанию судоводной обстановки. Многочисленные радиogramмы с замечаниями по обстановке и несоответствие габаритов пути от наших судоводителей в адрес КРВП и С остаются без должного внимания.

Для снижения аварийности и сокращения простоев необходимо: установить на все суда JPS и РЛС; провести занятия по спец. лоции, НБЖС, ПТЭ, ЭРМП, «Правилам пожарной безопасности», «Охране окружающей среды»; карты верхнего плёса откорректировать Емельянову Е.О.; владельцы причалов в п. Ороёк и г. Среднеколымск должны обеспечить безопасный подход к ним судов; добиться от КРВП и С надлежащего содержания и обслуживания судоводной обстановки.

## **16. Организация судоремонта**

В целях поддержания и повышения технического состояния флота компания реализует судоремонтную программу, приобретая необходимые материалы, оборудование и запасные части.

Не смотря на солидный возраст судов, средний возраст которых составляет 35 лет, техническое состояние флота компании удовлетворительное и годное к эксплуатации по критериям контролирующих организаций и ведомств.

Главные ДВС на судах отработали свой моторесурс до КВР, что влечет дополнительные капиталовложения для продления моторесурса или замене морально устаревших на новые. Возросла доля ремонта вспомогательных дизель-генераторов TD 226 китайского производства, в большинстве своем отработавших свой ресурс до КВР.

Судоремонт в 2017 году обусловлен дефицитом запасных частей к судовым дизелям и вспомогательным механизмам и большим объемом судокорпусных работ.

В судоремонт 2017 году проведен текущий ремонт корпусов судов. Заменена днищевая обшивка корпуса с набором 400м<sup>2</sup> на доке СМД-12 по причине утонения и язвенного износа. Плановая работа по замене днищевой обшивки на доке СМД-14 с осени 2017 года перенесена на судоремонт 2018-2019 года, по причине невозможности поставить его на судоремонтную площадку в осенний период 2017 года. Значительные объёмы ремонта корпусов были перенесены на судоремонт 2018 года, по причине не возможности проведения выморозочных работ из-за малых глубин в затоне в 2017 году (СК-2090 - 60м<sup>2</sup>, СПН-690Б – 80м<sup>2</sup>, СПН-697Б 40м<sup>2</sup>).

Производится замена гребных валов отработавших нормативный срок, согласно правилам РРР. Изготовлен и заменен правый гребной вал на т/х СК-2039.

Проведены ремонты пяти дизелей НВД36 в объёме КВР на т/х СК2090, СК2087, Сухона. Средний ремонт НВД36 т/х Сибирь. Произведен КВР двум дизелям НВД26-А3 т/х СПН-698Б, один дизель НВД26-А2 т/х СПН-724Б.

Продолжается замена обшивки грузовых палуб судов проекта 414В имеющие большие деформации продольного набора и истирание обшивки. Произведена замена 40м<sup>2</sup> на т/х СПН-719Б.

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

Кадровый состав общества в соответствии со штатным расписанием по состоянию на 01 октября 2017 года составляет 598 человек, фактическая численность 311 человек. Численность плавсостава по штатному расписанию 326 человек, фактическая 168 человек. За последние десять лет при сохранении и некотором увеличении объема грузоперевозок

фактическая численность работников сокращена почти вдвое.

При подготовке к проведению очередной навигации предприятие, по сравнению с предшествующим периодом, вынуждено приглашать всё большее количество специалистов плавающего состава и береговых специальностей из других регионов страны. Эта проблема, в последние годы, приобрела приоритетный характер в работе Службы кадров по замещению вакансий ОАО КСК специалистами, имеющими необходимую квалификацию.

С приближением нового навигационного периода, общество, для сдачи флота в эксплуатацию и выполнения минимально необходимых требований контрольных и надзорных органов, предъявляемых к членам судовой команды, вынуждено брать на себя функции по обучению, проведению переподготовок и организации тестирований, экзаменов, проводимых представителями Федеральных и региональных надзорных структур. Этот большой объем работы, проводимый предприятием в межнавигационный период, включает в себя обязательные ежегодные обучения по противопожарной подготовке рядового и командного состава нефтеналивных (утвержденная программа в объеме 36 часов) и сухогрузных судов (в объеме 28 часов), проведение подготовительных курсов, предшествующих сдаче экзамена по обмену рабочего диплома судоводительской и судомеханической специальности (в объеме 92 часов), организации и проведения курсов по подготовке мотористов рулевых и судовых поваров в объеме 624 часа и 420 часов соответственно, матросов в объеме 395 часов и т.д. Много времени уделяется организации и проведению повышения квалификации судоводителей и механиков: это подготовка необходимого для дипломирования пакета документов, оформление справок о стаже плавания, организация проведения самого дипломирования без выезда за пределы п. Зырянка, оформление итоговых документов, передача их в отдел дипломирования (г. Якутск), получение и выдача квалификационных документов и только после этого допуск дипломированного судоводителя к работе под контролем опытного наставника.

Требовать весь пакет квалификационных документов с самих работников, в условиях острого дефицита специалистов, отдаленности поселка Зырянка от г. Якутска, где можно получить соответствующее обучение и в случае успешной сдачи экзаменов - квалификационные удостоверения установленного образца, практически невозможно. Для примера - стоимость получения квалификации матроса в учебных заведениях центральной Якутии, с учетом авиатарифов, проживания, оплаты обучения составляет более ста тысяч рублей. А исходя из предписаний представителя Государственного портового контроля, судовой повар не имеет права выполнять функции по уборке внутренних помещений судна не имея квалификационного удостоверения матроса, капитан – механик не имеет права исполнять обязанности рулевого – моториста, и т.д.

В начале навигационного периода 2017 года, удалось обеспечить предприятие кадрами плавающего состава следующим образом: при потребности по штатному расписанию предприятия в командном составе 82 человека, всего обеспечено, с учетом приглашенных по вольному найму и межнавигационных работников - 68 человек (в том числе прибывшие по приглашению - 23 специалиста), недостаток составил – 14 человек. Рядового состава потребность 112 человек, обеспечено – 90 человек (в том числе прибывшие по приглашению, и практиканты 81 специалист), недостаток - 22 человека. По плавучим кранам потребность в старших электромеханиках отсутствует. Штатное количество крановщиков - 9 человек, в наличии 5 человек, недостаток - 4 специалиста. К началу навигационного периода укомплектовали судовые экипажи в соответствии с положением о минимальной численности, другими словами - восемьдесят процентов экипажей работали прошедшую навигацию по схеме: два представителя командного состава и три, четыре рядового. На начало навигации предприятие имело 14 вакансий командного и 22 вакансии рядового состава.

Обеспечение работниками береговых подразделений предприятия имеет свои специфические особенности. В первую очередь это выражается в многоплановости производства при малых объемах, невозможности равномерной загрузки производственных мощностей в течении года. Общество вынуждено содержать кислородную станцию, отопительную котельную, ремонтные мастерские, склады, гаражи, причальные сооружения, грузовой район и другие вспомогательные подразделения без

которых эксплуатация флота не возможна. В свою очередь разноплановое производство требует разносторонних специалистов от докера и эколога до оператора крана манипулятора и матроса. Ремонтная база, отстойный пункт флота находятся в отдаленном и полностью автономном поселке (численность населения 2800 человек), где практически отсутствует рынок труда, налаженная жизненная инфраструктура. В этих условиях предприятие вынуждено решать целый комплекс проблем по приглашению, расселению, обустройству, дополнительному обучению и адаптации специалистов к местным условиям проживания. Решить все производственные задачи за счет приглашения работников на временную работу - вахтовым методом в обществе не представляется возможным. Это обусловлено длительностью и сложностью, например, выморозочных работ, в свою очередь зависящих от погодных условий (температура окружающего воздуха, уровни воды в реке Ясачная и толщина снежного покрова). Окончание выморозки - начало ремонта ВРК, подводных частей корпусов судов и плавучих объектов. В этот период в несколько раз возрастают нагрузки на ремонтные подразделения, требуется большее количество ремонтников и общество привлекает дополнительно специалистов вахтовым способом. В навигационный период предприятие обходится минимальным количеством постоянных работников, обеспечивающих навигационный ремонт и обслуживание, исключая простои флота.

Не смотря на усилия предприятия по созданию приемлемых условий для работы и проживания, замещать вакансии молодыми специалистами достаточно сложно. Даже когда претендента устраивают условия работы и заработная плата, будущий сотрудник не дает согласие на трудоустройство по причине низкого качества предоставляемого жилья, отсутствия в районе мест общественного питания, отсутствия производственной столовой на предприятии. Для приглашаемых работников важными факторами для принятия решения о переезде в окраинный поселок на северо-востоке Якутии являются не погодные условия (колебания температуры более 90 градусов, среднегодовая температура окружающего воздуха - 12 градусов по Цельсию), а отсутствие качественного интернета, нормальной мобильной связи и мест проведения досуга.

Дефицит специалистов возникает из-за снижения численности трудоспособного населения, выезда выпускников общеобразовательных учреждений за пределы района, старения коллектива предприятия, сравнительно невысокой оплаты труда, суровых погодных условий, отдаленности, отсутствия организованного досуга и сервиса, заоблачных тарифов на авиаперевозки, высоких цен на продукты питания и множества других косвенных факторов. Из района уезжает в основном молодежь, а это означает, что при сохранении тенденции уже в ближайшие годы предприятия района могут остаться без местных трудовых ресурсов. Кроме того, в стране сломали и до настоящего времени так и не восстановили систему подготовки по основным специальностям речного флота с совмещением профессий. Замедлить темпы оттока квалифицированных кадров, привлечение новых перспективных специалистов возможно путем увеличения заработка, создания дополнительных стимулирующих механизмов, приближением условий проживания в поселке к нормальным, как на материке, реорганизацией структурных подразделений общества в малые предприятия, создание ООО или ИП. В районах Крайнего Севера до сих пор действует советская система государственной поддержки населения, которая уже давно вошла в противоречие с реальностью. Необходимо введение новых механизмов господдержки жителей путем установления компенсаций в зависимости от климатических (и других, например, отдаленности) условий конкретной территории.

Замещение вакантных должностей рядового и командного состава флота, крановщиков плавучих кранов, сменных электромехаников, судовых поваров и других специалистов в 2017 году производилось за счет подготовки членов рядового состава судов на курсах при образовательном подразделении предприятия, обученных работников рядового состава в школе командного состава, практикантов и выпускников профильных учебных заведений, а также по приглашению и вольному найму.

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

**Показатели по фонду оплаты труда, среднесписочной численности,  
среднемесячной заработной плате в динамике за 2016-2017 г.г.:**

Показатели	2016 г.	2017 год				к факту 2016	
		план	факт	+,-	%	+,-	%
Фонд оплаты труда, тыс. руб.	230 548,2	263 435,9	258 895,8	-4 540,1	98,3	+28 347,6	112,3
Среднесписочная численность, чел.	293	302	304	+2	100,7	+11	103,8
Среднемесячная заработная плата, руб.	65 571,16	72 692,02	70 969,24	-1 722,78	97,6	+5 398,08	108,2

**18. Экономические и 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. Основные показатели финансово-хозяйственной деятельности дочернего общества приведены в подразделе «Сведения о дочернем обществе» раздела «Сведения об акционерном обществе». Данные приведены в динамике, за 2016-2017 годы.

Выплата дивидендов производится по финансовому результату компании, поэтому сосредоточим внимание на ее оценочных показателях.

План экономической деятельности на 2017 год ([приложение №17](#)) предусматривал получение доходов в размере 650 462,8 тыс. рублей, в том числе:

- от перевозок грузов – 532 275,3 тыс. рублей,
- от переработки грузов – 95 825,5 тыс. рублей,
- доходы от прочей (в т.ч. подсобной) деятельности – 22 362,1 тыс. рублей.

Фактические показатели по доходам за 2017 год:

- всего доходов – 707 937,1 тыс. рублей, в том числе:
- от перевозок грузов – 585 866,8 тыс. рублей,
- от переработки грузов – 101 925,9 тыс. рублей,
- от прочей деятельности доходы – 20 144,4 тыс. рублей.

Сводная таблица итогов финансово-хозяйственной деятельности за 2017 год приведена в [приложении №18](#), сравнительный анализ плановых показателей и фактических итогов – в [приложении №18.6](#).

**Доходы**

План по доходам перевыполнен на 8,6% (+57 474,2 тыс. рублей), в том числе:

1. По перевозкам – 110,1% к плану, +53 591,5 тыс. рублей.
  - 1.1. собственно перевозки – 110,2 % плану, +51 589,1 тыс. рублей, из них:
    - нефтеналивные -109,4% (+8 605,0 тыс. рублей),
    - каменный уголь – 98,0% (-6 587,4 тыс. рублей),
    - ПГГ – 119,2% (+503,5 тыс. рублей),
    - прочие грузы – 164,7% (+49 068,0 тыс. рублей);
  - 1.2 прочие доходы, относящиеся к перевозкам – 108,0% к плану, +2 002,4 тыс. рублей.

Факторы, повлиявшие на рост доходов по перевозкам по видам грузов:

- нефтеналивные – увеличение объема грузоперевозок на 1,3%, грузооборота на 8,8%;
- каменный уголь – снижение объема грузоперевозок на 1,6%, грузооборота на 3,1%;
- ПГГ – увеличение объема грузоперевозок на 19,2%, снижение по грузообороту на 3,1%;
- прочие грузы – увеличение грузоперевозок на 43,7%, грузооборота 46,9%.

Общие факторы для всех видов грузов – изменения в структуре грузов, предъявляемых к перевозке, изменение схем завоза грузов, увеличение или сокращение объемов против заявленных (например, по направлению – Сеймчан-Ороек перевезено грузов значительно больше, чем планировалось), расширение клиентуры и т.д.

2. Перегрузочная деятельность – 106,4% к плану (+6 100,4 тыс. рублей).

2.1 по переработке грузов – 106,4% (+5 445,9 тыс. рублей).

2.2 прочие доходы, относящиеся к перегрузочной деятельности – 106,1% (+654,4 тыс. рублей).

Рост доходов по перегрузочной деятельности напрямую связан с ростом объема перевозок грузов. Перевыполнение плана по переработке по ПГС на 24,6%, переработке транспортных пакетов и спецконтейнеров в 2,1 раза, тарно-штучных грузов в 2,3 раза, контейнеров в 1,5 раза и не выполнение плана по переработке каменного угля на 1,2% - вот основные факторы, повлиявшие на выполнения плана по доходам от перегрузочной деятельности на 6,4%.

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

3. По прочей (в т.ч. по подсобной) деятельности план по доходам выполнен на 90,1%, недополучено запланированных доходов на сумму 2 217,6 тыс. рублей.

Состав всех доходов, полученных предприятием, характеризуется следующими данными:

- доходы от перевозки и переработки каменного угля - 60,5%,
- доходы от перевозки нефтеналивных грузов – 17,7%,
- доходы от перевозки и переработки ПГС – 1,2%,
- доходы от перевозки, переработки прочих грузов – 19,2%, в том числе в контейнерах – 9,3%,
- прочие доходы, в т.ч. от вспомогательной (подсобной) деятельности – 1,4%.

### **Расходы**

Расходы по основной деятельности за 2017 год составили 658 151,9 тыс. рублей, что выше плановых показателей на 62 110,8 тыс. рублей (+10,4%), в том числе:

- больше на 11,6%, чем планировали, произведены расходы по перевозкам (+56 237,0 тыс. рублей),
- по перегрузочной деятельности расходы выше запланированных на 6,5% (+6 051,4 тыс. рублей),
- по прочей деятельности (в т.ч. по подсобной деятельности) расходы ниже плановых на 0,96% (-177,6 тыс. рублей).

Сокращены расходы, относительно плановых показателей, по статьям:

- «электроэнергия» - на 54,1% (-4 680,0 тыс. рублей), в том числе: за счет снижения тарифа на электрическую энергию с 7,69466 рублей до 3,22909 рублей за кВт. час, сумма экономии составила 5 498,6 тыс. рублей, за счет роста потребления электроэнергии на 108,3 тыс. кВт.час, сумма экономии сократилась на 349,7 тыс. рублей;
- «амортизация» - на 7,4% (-473,4 тыс. рублей);
- «налоги, включаемые в себестоимость» - на 14,0% (-16,8 тыс. рублей), за счет сокращения суммы транспортного налога (продано транспортное средство в 2018 году).

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

«затраты на оплату труда» - на 7,8% (+8 397,0 тыс. рублей), в т.ч. за счет роста среднесписочной численности, роста среднемесячной заработной платы, увеличения сумм вознаграждения по итогам работы за год;

- «страховые взносы на обязательное социальное страхование» - на 8,1% (+2 727,8 тыс. рублей), за счет роста расходов на заработную плату;

- «материалы» - в 3,0 раза (+23 196,9 тыс. рублей). Такой рост обусловлен проведением необходимой инвентаризации остатков материалов, запасных частей, инвентаря и т.д., переданных в подотчет, использованных в производстве (на теплоходах) и их списанием на себестоимость;

- «топливо» - на 0,4% (+533,1 тыс. рублей), в т.ч. за счет общего расхода топлива +243,0 тонны (+13 531,6 тыс. рублей), за счет снижения средней цены на 8,4% (-12 998,5 тыс. рублей). Расход топлива на 1 ткм, по сравнению с планом, увеличился на 5,1% и это связано в первую очередь со сложными гидрологическими условиями в течении навигации, особенно в ее завершающий этап, а также с изменениями в структуре грузов и в структуре направлений перевозки грузов;

- «затраты на ремонт» - на 11,9% (+9 481,6 тыс. рублей);

- «прочие прямые расходы» - на 10,4% (+5 836,1 тыс. рублей);

- «распределяемые расходы» - на 11,3% (+17 108,5 тыс. рублей). Расходы на содержание служебно-вспомогательного флота возросли на 2,7% (+1 032,9 тыс. рублей), на содержание ЦТЭ и БПУ, расходы на связь, охрану труда, оплату учебных отпусков, подготовку кадров – на 21,3% (+4 186,5 тыс. рублей), расходы на содержание АУП, ВОХР – на 12,8 % (+11 889,1) тыс. рублей.

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

Доли каждой группы расходов в общей массе расходов за 2017 год приведены в следующей таблице:

Виды расходов	факт 2016, %	2017 год, %	
		план	факт
Затраты на оплату труда (вкл. отпускные, ежегодное вознаграждение)	18,5	18,1	17,7
Страховые взносы на ОСС	5,9	5,7	5,5
Материалы	2,1	1,9	5,3
Топливо	20,4	23,7	21,5
Электроэнергия	1,4	1,5	0,6
Амортизация	1,2	1,0	0,9
Затраты на ремонт	13,4	13,3	13,5
Прочие прямые расходы	10,4	9,4	9,4
<i>в т.ч. рацион бесплатного питания</i>	<i>1,7</i>	<i>1,7</i>	<i>1,7</i>
Распределяемые расходы	26,7	25,4	25,6
Налоги и сборы, включаемые в себестоимость	0,02	0,02	0,01
<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 2017 году прочие доходы (внеоперационные) выше планируемых на 71,5% (+23 020,5 тыс. рублей). Основное влияние на рост прочих доходов - восстановлен резерв на выплату ежегодного вознаграждения в сумме 14 380,5 тыс. рублей (план – 0,0 тыс. рублей), возвращены денежные средства согласно постановлению Арбитражного суда – 4 471,2 тыс. рублей (план – 0,0 тыс. рублей), получены доходы от реализации угля – 3 931,0 тыс. рублей (план – 0,0 тыс. рублей), дооприходована сумма по оборудованию – 2 500,0 тыс. рублей (план – 0,0 тыс. рублей), по другим прочим доходам, не перечисленным выше, отклонение составило - +1 379,0 тыс. рублей. На 3 641,2 тыс. рублей меньше, чем планировалось, восстановлен резерв по сомнительным долгам.

По прочим (внеоперационным) расходам снижение составило 12 536,1 тыс. рублей или 18,6%. Значительное влияние на снижение прочих расходов - не создавался, как планировалось, резерв по сомнительным долгам на сумму 22 000, 0 тыс. рублей. На рост прочих доходов повлияло возвращение денежных средств согласно постановлению Арбитражного суда – 4 423,2 тыс. рублей (план – 0,0 тыс. рублей) и реализация угля (расходы) на сумму 3 928,7 тыс. рублей. По другим прочим расходам, не перечисленным выше, отклонение составило - +1 112,0 тыс. рублей.

Расходы за счет прибыли отчетного года, отражены в прочих (внеоперационных) расходах и составили 4 026,5 тыс. рублей, при плане 3 780,0 тыс. рублей.

В том числе, расходы из прибыли – на материальную помощь, законные льготы членам семей работников, выплаты по коллективному договору и пр. составили 3 424,4 тыс. рублей при плане 3 450,0 тыс. рублей. Прочие расходы из прибыли – 602,2 тыс. рублей при плане 330,0 тыс. рублей. Состав расходов за счет прибыли отчетного года приведен в [приложении №18.2](#).

После оплаты налогов, финансирования необходимых затрат из прибыли, свободный остаток прибыли составил 39 192,8 тыс. рублей, что больше запланированной суммы на 24 920,2 тыс. рублей.

В соответствии с планом реновации флота компании и производственной необходимостью, в 2017 году введено основных средств на сумму 4 900,5 тыс. рублей ([приложение №18.3](#)).

Бюджет доходов и расходов за 2017 год с поквартальной разбивкой приведен в [приложении №18.4](#)

Предложения предприятия по распределению чистой прибыли, исходя из 20% отчислений от чистой прибыли на дивиденды:

<b>1.</b>	<b>Чистая прибыль отчетного года</b>		<b>39 192,8</b>	<b>тыс. руб.</b>
<b>2.</b>	<b>Распределение - всего</b>		<b>39 192,8</b>	<b>тыс. руб.</b>
	<b>в том числе:</b>			
<b>2.1</b>	<b>Выплата дивидендов по итогам 2017 года</b>		<b>7 838,6</b>	<b>тыс. руб.</b>
	<b>- в расчете на 1 акцию</b>		<b>214,78</b>	<b>рубля</b>
<b>2.2</b>	<b>Техническое перевооружение и другие нужды предприятия</b>		<b>31 354,2</b>	<b>тыс. руб.</b>

Предложения акционеров по распределению чистой прибыли, исходя из 50% отчислений от чистой прибыли на дивиденды:

<b>1.</b>	<b>Чистая прибыль отчетного года</b>		<b>39 192,8</b>	<b>тыс. руб.</b>
<b>2.</b>	<b>Распределение - всего</b>		<b>39 192,8</b>	<b>тыс. руб.</b>
	<b>в том числе:</b>			
<b>2.1</b>	<b>Выплата дивидендов по итогам 2017 года</b>		<b>19 596,4</b>	<b>тыс. руб.</b>
	<b>- в расчете на 1 акцию</b>		<b>536,95</b>	<b>рубля</b>
<b>2.2</b>	<b>Техническое перевооружение и другие нужды предприятия</b>		<b>19 596,4</b>	<b>тыс. руб.</b>

#### **Финансовые показатели в сравнении с фактом 2016 года**

Показатели 2017 года, по объективным причинам (основные – рост объемов перевозок, рост тарифов и др.) отличаются от аналогичных показателей 2016 года:

- доходная часть больше на 123 870,6 тыс. рублей (121,2% к факту 2016 г.),
- расходная часть на 118 582,8 тыс. рублей (121,98%),
- финансовый результат от основной деятельности улучшился на 5 287,8 тыс. рублей (111,9%),
- прочие доходы сократились на 188 630,9 тыс. рублей (22,6%) (в основном за счет сумм факторинга),
- прочие расходы сократились на 220 000,8 тыс. рублей (20,0%) (в основном за счет сумм факторинга).

В результате, чистая прибыль на 29 481,2 тыс. рублей выше, чем в 2016 году (в 4 раза больше).

На отклонение экономических и финансовых показателей 2017 г. от факта 2016 г. оказали влияние следующие факторы:

- рост объемов перевозок на 14,2%, грузооборота на 10,5%,
- изменение структуры грузов, предъявленных к перевозке,
- увеличение объемов переработки грузов на 14,5%,
- рост тарифов на услуги компании по перевозке и ПРР от 7,5 до 10%,
- изменение тарифов, цен сторонних организаций, оказывающих услуги компании,
- рост цен и тарифов на топливно-энергетические ресурсы,
- рост тарифных ставок и окладов, размера коллпита,
- увеличение сумм по процентам за пользование заемными средствами, а также и другие факторы.

Значительное влияние на отклонение финансово-экономических показателей оказал тот факт, что в 2016 году в бухгалтерском учете по внереализационным доходам и расходам были отражены операции по генеральному договору о факторинговом обслуживании от 28.05.2015 г. № 01586 и возмещению Фактору вознаграждения за 2015 год. В 2017 году отражены только операции, связанные с возмещением Фактору его вознаграждения по договору за 2016 год.

Сравнительный анализ показателей 2016 и 2017 годов приведен в [приложение 18.7](#).

### 19. Дебиторская и кредиторская задолженности

1. Дебиторская задолженность ОАО «Колымская судоходная компания» по состоянию на 31 декабря 2017 года составила 189 141,6 тыс. рублей, что на 6 712 тыс. рублей меньше по сравнению с прошлым финансовым годом.

На снижение дебиторской задолженности повлияли несколько факторов:

- главный - это своевременный (почти 100%) расчет клиентуры за оказанные услуги по перевозке и переработке грузов в навигацию 2017 года;
- окончательные расчеты за предыдущие годы.

Но, наряду с этим, дебиторская задолженность еще существенна. Основными должниками являются:

- по договору с рассрочкой платежей - ООО «Туймаада-Уголь»;
- ИП Дауров С.В. за перевозку и переработку ПГГ;
- АО «Зырянский угольный разрез» за перевозки прочего груза и оказанные услуги по перемещению каменного угля;
- ГУП «Жилищно-коммунальное хозяйство РС (Я)» за услуги по перевозке прочего груза и перемещению каменного угля.

Доля задолженности только этих предприятий в общей массе дебиторской задолженности составляет 82,2%.

#### Информация по дебиторской задолженности (основные дебиторы) по состоянию на 31.12.2017 г.

ед. изм. – тыс. руб.

№ п/п	Наименование дебитора	Сумма зadolженности
	<b>Общая сумма дебиторской задолженности</b>	<b>189 141,6</b>
	в том числе:	
1.	ООО «Туймаада-Уголь»	143 678,8
2.	АО «Зырянский угольный разрез»	4 893,2
3.	ГУП «Жилищно-коммунальное хозяйство РС (Я)»	955,0
4.	ИП Дауров С.В.	6 072,2
5.	ООО «Сайнгруп» (оплата за приобретенные з/части)	4 352,2
6.	Подотчетные суммы	6 651,5
7.	Прочие дебиторы	22 538,7

Проводимые в 2017 году мероприятия по снижению дебиторской задолженности:  
 - оформлены и проведены акты взаимозачетов на сумму 21 904 тыс. рублей, в том числе с АО «Зырянский угольный разрез» на сумму 3 488 тыс. рублей, ГУП «ЖКХ РС (Я)» - на 5 906 тыс. рублей, ООО «ДО Пристань Сеймчан» - на 7 519 тыс. рублей, ООО «Туймаада - Уголь» - на 4 780 тыс. рублей, ООО «Универсал комплект» - на 211 тыс. рублей.  
 - сокращение сроков документооборота.

2. Кредиторская задолженность на 31 декабря 2017 года составила 139 165,5 тыс. рублей, что на 55 263 тыс. рублей меньше по отношению к предыдущему году. В основном это произошло за счет значительного снижения дебиторской задолженности, так как основная сумма полученных средств ушла на погашение задолженности по налогам и сборам, на расчеты с кредиторами. В общей сумме кредиторской задолженности краткосрочные обязательства по заемным средствам составляют 72,6%.

Информация по кредиторской задолженности  
по состоянию на 31.12.2017 г.

ед. изм. – тыс. руб.

№ п/п	Распределение по видам	Сумма задолженности
	<b>Общая сумма кредиторской задолженности</b>	<b>139 165,5</b>
	в том числе:	
<b>1.</b>	Заемные средства	101 025,1
<b>2.</b>	Собственная кредиторская задолженность	38 140,4
	в том числе:	
2.1.	Поставщикам и подрядчикам за выполненные работы услуги	14 516,9
2.2.	Задолженность по налогам, по страховым платежам	11 381,5
2.3.	Задолженность перед персоналом	5 823,9
2.4.	Подотчетные суммы	12,6
2.5.	Прочие расчеты с разными кредиторами	6 405,5

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.

### 20. Исковая и претензионная работа

С 1 января по 31 декабря 2017 года ОАО «Колымская судоходная компания» участвовало в арбитражном процессе по 7 делам, из них:

- 4 дела в качестве истца и заявителя;
- 2 дела в качестве ответчика;
- 1 дело в качестве третьего лица.

В суде общей юрисдикции и мировом суде ОАО «Колымская судоходная компания» участвовало по 5 делам в качестве ответчика.

Дело № А58-1571/2017

Процессуальное положение: Ответчик; Истец: ОАО «ЛОПП»;

Предмет спора: О признании договора недействительным, о применении последствий недействительности сделки.

Судебный орган: Арбитражный суд РС (Я) требования удовлетворил в полном объеме. 4ААС оставил решение суда первой инстанции без изменений, жалобу - без удовлетворения. Арбитражный суд Восточно-Сибирского округа отменил решения суда

первой инстанции и 4ААС и направил дело на новое рассмотрение в Арбитражный суд РС (Я). Дата рассмотрения дела 10.01.2018 г.

Дело № А58-2718/2017

Процессуальное положение: Кредитор; Должник: ООО «Илинтехстрой»;

Предмет спора: О признании должника банкротом;

Судебный орган: Арбитражный суд Республика Саха (Якутия). Дата рассмотрения дела 22.01.2018 г.

Дело № А58-7819/2017

Процессуальное положение: Истец; Ответчик: Поселковая администрация МО «Поселок Зырянка»;

Предмет спора: О взыскании 510 997,48 руб.;

Судебный орган: Арбитражный суд Республика Саха (Якутия). Требования удовлетворены в полном объеме.

Дело А80-415/2017

Процессуальное положение: Третье лицо; Ответчик: Прокуратура Чукотского автономного округа;

Предмет спора: О признании недействительными отдельных пунктов в ненормативном правовом акте;

Судебный орган: Арбитражный суд Чукотского автономного округа. Требования удовлетворены в полном объеме.

Дело № А58-6529/2017

Процессуальное положение: Ответчик; Истец: Фонд капитального ремонта многоквартирных домов РС (Я);

Предмет спора: О взыскании 7 811, 4 руб.;

Судебный орган: Арбитражный суд Республика Саха (Якутия). Производство по делу прекращено.

А 58-1024/2017

Процессуальное положение: Истец; Ответчик: АО «Зырянский угольный разрез»;

Предмет спора: О взыскании 11 755 217, 55 руб.;

Судебный орган: Арбитражный суд Республика Саха (Якутия). Производство по делу прекращено.

А58- 5521/2017

Процессуальное положение: Истец; Ответчик: МИФНС России № 8 по РС (Я);

Предмет спора: О признании невозможным к взысканию 547 872,38 руб.;

Судебный орган: Арбитражный суд Республика Саха (Якутия). Требования удовлетворены в полном объеме.

Дело № 2-2/2017

Процессуальное положение: Ответчик; Истец: Фролова И.А.

Предмет спора: О взыскании компенсации проездных расходов при переезде из районов Крайнего Севера.

Судебный орган: Верхнеколымский районный суд РС (Я). Требования удовлетворены частично.

Дело 2-312/2017

Процессуальное положение: Ответчик; Истец: Заместитель Якутского транспортного прокурора;

Предмет спора: об обязанности ОАО «Колымская судоходная компания» в срок до 02.10.2017 г. получить в ФАУ «Российский Речной Регистр» судовое свидетельство об

управлении безопасностью на судно «СПН-713Б», проекта 414 В, регистрационный № 203259, идентификационный номер Л-03-1354.

Судебный орган: Верхнеколымский районный суд РС (Я). Отказано в удовлетворении исковых требований.

Дело 2-311/2017

Процессуальное положение: Ответчик; Истец: Заместитель Якутского транспортного прокурора;

Предмет спора: об обязанности ОАО «Колымская судоходная компания» в срок до 02.10.2017 г. получить в ФАУ «Р. Речной Р.» судовое свидетельство об управлении безопасностью на судно «РТ-733» проекта 1741 А, регистрационный № 172204, идентификационный номер Л-03-1362.

Судебный орган: Верхнеколымский районный суд РС (Я). Отказано в удовлетворении исковых требований.

Дело № 2-56/2017

Процессуальное положение: Ответчик; Истец: Шаронов А.А.;

Предмет спора: о возмещение морального вреда в размере 750 000 руб.

Судебный орган: Киренский районный суд Иркутской области. Удовлетворил частично требования и взыскал в размере 400 000 руб. Судебная коллегия по гражданским делам Иркутского областного суда изменило решение суда первой инстанции и взыскала в пользу истца 80 000 руб.

Мировым судьей судебного участка № 9 Верхнеколымского района РС (Я) рассмотрено 4 дела об административных правонарушениях, предусмотренных ч. 1 ст. 19.5.

ОАО «КСК» признано виновным в совершении административных правонарушений. Одно дело было прекращено в связи с малозначительностью административного правонарушения. По остальным делам вынесены постановления о назначении административного наказания в виде штрафа. Общая сумма штрафов составила 50 000 рублей.

15 декабря 2017 года ГИТ в РС (Я) вынесено постановление по делу об административном правонарушении № 6-3646-17-ПВ/128/6/11, согласно которому ОАО «КСК» признано виновным в совершении правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 5.27.1 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации, и в соответствии с которым назначено административное наказание в виде административного штрафа в размере 60 000 рублей. На постановление подана жалоба в Верхнеколымский районный суд. Рассмотрение жалобы назначено на 12.01.2018 г.

15 декабря 2017 года ГИТ в РС (Я) вынесено постановление по делу об административном правонарушении № 6-3646-17-ПВ/128/6/12, согласно которому ОАО «КСК» признано виновным в совершении правонарушения, предусмотренного частью 4 статьи 5.27.1 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации, и в соответствии с которым назначено административное наказание в виде административного штрафа в размере 140 000 рублей. На постановление подана жалоба в Верхнеколымский районный суд. Рассмотрение жалобы назначено на 12.01.2018 г.

15 декабря 2017 года ГИТ в РС (Я) вынесено постановление по делу об административном правонарушении № 6-3646-17-ПВ/128/6/11, согласно которому ОАО «КСК» признано виновным в совершении правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 5.27.1 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации, и в соответствии с которым назначено административное наказание в виде административного штрафа в размере 60 000 рублей. На постановление подана жалоба в Верхнеколымский районный суд. Рассмотрение жалобы назначено на 12.01.2018 г.

15 декабря 2017 года ГИТ в РС (Я) вынесено постановление по делу об административном правонарушении № 6-3646-17-ПВ/128/6/10, согласно которому ОАО «КСК» признано виновным в совершении правонарушения, предусмотренного частью 4 статьи 5.27 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации, и в соответствии с которым назначено административное наказание в виде административного штрафа в размере 60 000 рублей. На постановление подана жалоба в Верхнеколымский районный суд. Рассмотрение жалобы назначено на 12.01.2018 г.

28 декабря 2017 года ГИТ в РС (Я) вынесено постановление по делу об административном правонарушении № 6-3915-17-ПВ/128/17/8, согласно которому ОАО «КСК» признано виновным в совершении правонарушения, предусмотренного частью 3 статьи 5.27.1 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации, и в соответствии с которым назначено административное наказание в виде административного штрафа в размере 120 000 рублей. На постановление подана жалоба в Верхнеколымский районный суд. Рассмотрение жалобы назначено на 19.01.2018 г.

28 декабря 2017 года ГИТ в РС (Я) вынесено постановление по делу об административном правонарушении № 6-3915-17-ПВ/128/17/9, согласно которому ОАО «КСК» признано виновным в совершении правонарушения, предусмотренного частью 4 статьи 5.27 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации, и в соответствии с которым назначено административное наказание в виде административного штрафа в размере 60 000 рублей. На постановление подана жалоба в Верхнеколымский районный суд. Рассмотрение жалобы назначено на 19.01.2018 г.

По состоянию на 15.11.2017 года ОАО «Колымская судоходная компания» направило претензии контрагентам на общую сумму 10 378 976 руб. Из них: Администрации МО «Среднеколымский улус» - 7 018 092, 00 руб.; ООО «Норд-Инжиниринг» - 1 403 968,82 руб.; ООО АС «Сияние» - 715 378,51 руб. и другим.

## **21. Налоги и сборы**

В 2017 году начислено налогов и сборов в бюджеты всех уровней и во внебюджетные фонды – 201 886,97 тыс. рублей, перечислено (с учетом текущей задолженности на начало года) – 214 846,35 тыс. рублей. Предприятие выполнило полностью свои обязательства по текущим платежам, и на начало 2018 года не имеет просроченной задолженности.

### **Федеральный бюджет**

Начислено налогов – 84 014,3 тыс. рублей, перечислено – 85 347,7 тыс. рублей.  
Доля в общей массе налоговых платежей и сборов – 41,6%.

### **Консолидированный бюджет РС (Я)**

Начислено налогов – 45 154,2 тыс. рублей, перечислено – 50 937,1 тыс. рублей.  
Доля в общей массе налоговых платежей и сборов – 22,4%.

### **Обязательные страховые платежи.**

В Пенсионный Фонд, Фонд социального страхования, Фонд обязательного медицинского страхования начислено страховых платежей и отчислений на обязательное страхование от несчастных случаев 72 718,5 тыс. рублей, перечислено – 78 561,6 тыс. рублей.

Доля в общей массе налоговых платежей и сборов – 36,0%.

Данные по начислению и уплате налогов в 2017 году по видам, в бюджеты всех уровней приведены в [приложении №20](#).

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 50,9 %.

Показатели	2010 год	2015 год	2016 год	2017 год
1	2	3	4	5
Выручка от реализации, тыс. руб., (В)	367 848,6	482 319,0	584 066,5	707 937,1
Материальные затраты, тыс. руб., (М)	113 803,3	198 465,0	210 506,1	280 423,3
Амортизация, тыс. руб., (А)	5 893,2	7 484,9	6 382,4	5 909,0
Прочие доходы, тыс. руб., (ПРд)	34 977,1	213 843,9	243 847,6	55 216,7
Прочие расходы, тыс. руб., (ПРр)	47 771,8	193 174,4	274 939,3	54 938,6
Вновь созданная стоимость, тыс. руб., Всс (В-М-А+ПРд-ПРр)	235 357,5	297 038,6	336 086,3	421 882,9
Абсолютная налоговая нагрузка, тыс. руб. (Абс.н.н.)	84 888,0	149 843,4	171 120,8	201 886,97
Относительная налоговая нагрузка, %, (Абс.н.н./Всс)*100%	36,07	50,45	50,9	47,9

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

Данные по начислению, уплате налогов и сборов за 7 лет приведены в таблице:

<b>Обязательства предприятия по начислению и оплате налогов за 2011 – 2017 годы</b>				
Показатели	Входящее сальдо	Начислено	Перечислено	Исходящее сальдо
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
2016 год	15 227 099,1	171 120 793,8	165 213 890,5	21 134 002,4
2017 год	19 583 884,5	201 886 976,3	214 846 347,3	6 624 513,5

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

Показатели	Факт по годам, тыс. рублей				Соотношение, %			
	2014	2015	2016	2017	2015/2014	2016/2015	2017/2016	2017/2014
Выручка	463 695,1	482 319,0	584 066,5	707 937,1	104,0	121,1	121,2	152,7
Налоги, начисленные	130 484,4	149 843,4	171 058,6	201 886,97	114,8	114,6	118,0	154,7
Налоги, перечисленные	144 368,4	152 013,5	165 213,9	214 846,5	105,3	108,7	130,0	148,8

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

## **22. 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.

В 2017 году приказами ГКЦ-РЭК РС (Я) были утверждены повышающие коэффициенты к прејскуранту №14-01-1989 с ростом на 10% к уровню 2016 г. и утверждены тарифы на ПРР с ростом на 10,0% к тарифам 2016 года.

На наш взгляд, необходим единый подход ко всем предприятиям при регулировании тарифов одинакового вида деятельности, и наше предложение, уже не раз озвученное на всех уровнях: утверждение повышающих коэффициентов к прејскуранту №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 сформировать необходимые финансовые ресурсы для воспроизводства основных фондов – флота.

С другой стороны, постоянное повышение тарифов может привести к потере клиентуры, или, чтобы ее не потерять - к вынужденному заключению договоров с пониженными тарифами. Приходится опять повторяться, считаем, что в существующих условиях напрашивается вывод – нужны другие экономические взаимоотношения между государством и судоходной компанией, например, государство берет на себя обязательство по строительству нового флота и передает его судоходной компании в управление для решения задач по северному завозу. Или, государство предусматривает дотации компании на обновление флота, в размерах, позволяющих обеспечить поэтапную его замену.

## **23. Инвестиционная деятельность**

Главная цель инвестиционной деятельности предприятия – восстановление ресурса флота. В настоящее время мы разрабатываем план замены главных и вспомогательных двигателей на 7 лет. За это время должны быть заменены все, отработавшие свой ресурс, двигатели. Эта замена позволит снизить ежегодные затраты на запасные части на 6-7 миллионов рублей. На закупку запасных частей для судовых дизелей мы тратим от 11 до 13 миллионов рублей ежегодно, причем стараемся придерживаться жесткой экономии. Оригинальных запасных частей для двигателей 6NVD и 8NVD не производится уже более 20 лет, те, что мы вынуждены покупать производят российские и китайские предприятия, либо это восстановленные бывшие в употреблении. Качество весьма низкое, цены очень высокие. С каждым годом ситуация усугубляется. Пока у нас произведена замена немецких двигателей только на двух судах – СПН-713 и РТТ-733. Опыт вполне успешный. Но эти двигатели достаточно дороги, мы подбираем варианты дешевле.

Несколько лет мы постоянно планируем покупку не менее двух пар ДРРА, но по факту из-за нехватки средств, всплывающих неотложных проблем с другими видами техники, вынуждены откладывать закупку на следующий год. В этом году не удалось вовремя оформить инвестиционный кредит, сейчас вопрос с кредитом решен, но время для закупки и доставки упущено.

На 2017 год, для замены отработавших нормативный срок эксплуатации, было запланировано приобретение главных и вспомогательных двигателей, съемных грузозахватных органов плавучих и порталных кранов, станков и оборудования для ремонта судовых систем общей стоимостью и других основных 22 764 500,00 рублей. В связи с недостатком оборотных средств планы не были исполнены.

В 2017г. продолжились работы по выполнению мероприятий по тепло, энергосбережению на объектах компании.

Произведён большой объем работ по реконструкции гаражей служебного автотранспорта с применением прогрессивных технологий и материалов. В результате реконструкции получены позитивные результаты по экономии тепловой и электрической

энергии, значительно улучшены условия труда водителей автомашин. В 2017 году закуплен комплект теплосберегающей крыши на основе ЛСТК (легкие строительные термоконструкции), который будет установлен в 2018 году.

На зимнем судоремонте для обогрева машинных отделений продолжается использование электрокалориферов. В целях сокращения потребления электроэнергии и улучшения условий труда саморемонтников с 2016 года начали применение теплоизолирующих материалов для теплоизоляции наружных бортов и подволоков М.О.

Продолжается планомерная работа по замене приборов освещения с применением светодиодных источников света, обеспечивающих значительное сокращение электропотребления.

В таблицах 1-3 приведены данные по потреблению электрической энергии за 2015-2017 годы и суммах экономии:

Табл.1

Потребление электроэнергии по предприятию, тыс. квт. ч.			Расходы на электрическую энергию, тыс. рублей		
2015	2016	2017	2015	2016	2017
2 056,9	1 713,0	1 880,6	12 563,8	12 089,0	6 074,8

Табл.2

	Экономия (-), перерасход (+) электроэнергии, тыс. квт. ч.			Абсолютное отклонение по расходам на электрическую энергию, тыс. рублей		
	2016/2015	2017/2016	2017/2015	2016/2015	2017/2016	2017/2015
Всего	- 343,9	+167,6	-176,3	- 474,8	- 6 014,2	-6 489,0

Табл.3

	Рост среднего тарифа, %			Отклонение по расходам на электрическую энергию за счет экономии (-), перерасхода (+) в потреблении, тыс. рублей		
	2016/2015	2017/2016	2017/2015	2016/2015	2017/2016	2017/2015
Всего	115,5	-54,2	-47,1	-2 100,4	+1 182,8	-1 076,9

Выполнение плана приобретения основных фондов в рамках инвестиционной деятельности и освоение финансовых средств в 2017 году приведено в [приложении №19](#).

## **24. Планы на 2018 год**

План экономической деятельности компании на 2018 год ([приложение №21](#), [приложение №21.2](#)) сформирован на основании межпристанской корреспонденции грузов на 2017 год ([приложение №21.1](#)) и следующих показателей:

- снижение объема перевозок грузов – 96,3% к факту 2017 года;
- снижение грузооборота – 96,8% к факту 2017 года;
- снижение объемов переработки грузов – 95,1% к факту 2017 года;
- рост тарифов на перевозки грузов – 106,7 % к утвержденным тарифам на 2017 год, с учетом средних тарифов, сложившихся в навигацию 2017 года, в зависимости от видов грузов;
- рост тарифов на переработку грузов – 106,7% к утвержденным тарифам на 2017 год;
- рост расходов на заработную плату, исходя из роста окладов, тарифных ставок, сдельных расценок – 104% к действующим в 2017 году и с учетом среднемесячной заработной платы сложившейся за 2017 год;
- рост цен на топливо – 123,9% к средней цене топлива 2017 года;
- рост тарифов на электроэнергию, тепловую энергию – 106,6% к действующим в 2017 году;

- увеличение объемов работ по судоремонту, по ремонту основных средств – 102,3% к факту 2017 года;

- рост распределяемых расходов - 105,0% к факту 2017 года;

- рост прочих прямых расходов – 102,9% к факту 2017 года.

На 2018 год, с учетом имеющихся заявок основных клиентов, предполагается снижение перевозок угля на 4,7% (-6,8 тыс. тонн), в том числе:

- за счет увеличения объемов на Сеймчан - +1,5 тыс. тонн, на Орок - +0,47 тыс. тонн,

- за счет сокращения объемов на Певек - -1,53 тыс. тонн, на Анюйск - -1,0 тыс. тонн, потребности ГУП «ЖКХ РС (Я)» для Среднеколымского района - -4,4 тыс. тонн, Верхнеколымского района - -1,82 тыс. тонн к объемам 2017 года.

Незначительно сокращены объемы перевозок нефтепродуктов – 98,7%, ПГС – 96,8%, прочих грузов – 98,1% к объемам 2017 года, за счет изменения схемы завоза грузов, структуры грузов.

Окончательные планы по перевозкам и ПРР будут сформированы при поступлении заявок от клиентов, согласовании объемов и заключении договоров на перевозку.

С учетом перечисленных показателей и межпристанской корреспонденции грузов на 2018 год, плановый объем доходов от основной деятельности составит 729 546,3 тыс. рублей, в том числе доходы от перевозок – 604 408,0 тыс. рублей, ПРР – 105 447,4 тыс. рублей, подсобной деятельности – 19 690,9 тыс. рублей.

В целом по предприятию рост доходов к 2017 году составит 3,1%, в том числе по перевозкам – 3,2%, ПРР – 3,5%. Ожидается снижение доходов по прочей (в том числе подсобной деятельности) на 2,2% .

Прибыль предприятия до налогообложения, с учетом сальдо прочих доходов и расходов, прогнозируется в размере 21 458,4 тыс. рублей, что на 28 604,9 тыс. рублей меньше, чем по итогам 2017 года.

Чистая прибыль, после уплаты налога на прибыль и других обязательств составит 16 258,4 тыс. рублей, что на 22 934,4 тыс. рублей меньше показателя 2017 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.

В 2018 году стоит задача приобретения судовых ДРПА в количестве 3-х штук, дизель – генераторов в количестве 5 штук, грейферов для порталных и плавучих кранов, оборудования для судоремонта, автомобиля ГАЗ-33086 (пожарный), а также бульдозера SHANTUI SD-16, общей стоимостью более 28,7 млн. рублей, с доставкой до п. Зырянка сумма расходов составит около 34,4 млн. рублей.

Кроме того, намечены работы по замене (модернизация) агрегатов отработавших моторесурс (требования Российского речного регистра), по переводу на тиристорную схему управление порталного крана Г-3, примерная сумма составит 5,3 млн.рублей.

План приобретения остро необходимых основных средств на 2018 год приведен в [приложении №22](#).

Главная проблема ближайшего времени - запрет перевозки нефтепродуктов на нефтеналивных судах без двойного днища и бортов. Оптимальных предложений для решения 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 специализированных нефтеналивных судов затратны и экономически не целесообразны. Так что, решение этой проблемы путем модернизации существующего флота или приобретения нового невозможно, 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).

Генеральный директор



С.К. Пичугин