**1.СВЕДЕНИЯ ОБ ОБЩЕСТВЕ. ПОЛОЖЕНИЕ ОБЩЕСТВА В ОТРАСЛИ. (ОСНОВНЫЕ УСЛОВИЯ И ОСОБЕННОСТИ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ АЭРОПОРТОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РФ).**

**1.1.           Сведения об Обществе:**

 1.1.1.   Полное наименование: Открытое акционерное общество «Юграавиа».

1.1.2.   Краткое наименование: ОАО «Юграавиа».

1.1.3.   Юридический и почтовый адрес: Россия, 628012, г.Ханты-Мансийск, территория Аэропорта

1.1.4.   Телефон/факс: (3467) 354-216

1.1.5. Единоличный исполнительный орган – генеральный директор **Тулинов Анатолий Борисович**, протокол об избрании б/№ от 19.09.2014 г.

1.1.6. Совет директоров общества:

Полномочия членов Совета директоров Общества с 22.04.2013г. до 25.04.2014г., решением общего собрания участников (Протокол №01/13 от 22.04.2013 г.) исполняли Швецов Сергей Викторович, Новиков Андрей Валерьевич, Журавлев Владимир Венедиктович, Захарова Анна Олеговна, Зарубин Анатолий Олегович, Тулинов Анатолий Борисович.

Полномочия членов Совета директоров Общества с 25.04.2014г. до 19.09.2014г., решением общего собрания участников (Протокол №03/14 от 25.04.2014 г.) исполняли Швецов Сергей Викторович, Новиков Андрей Валерьевич, Журавлев Владимир Венедиктович, Захарова Анна Олеговна, Зобницев Андрей Николаевич, Тулинов Анатолий Борисович.

Полномочия членов Совета директоров Общества с 19.09.2014г., на основании решения учредителей ОАО «Юграавиа» (Протокол Б/№ от 19.09.2014 г.) исполняли Солнова Ольга Владимировна, Мирзоянова Румия Махмудовна, Новиков Андрей Валерьевич, Дунаевская Наталья Аркадьевна, Захарова Анна Олеговна, Зобницев Андрей Николаевич, Тулинов Анатолий Борисович.

**Председатель -**

***Солнова Ольга Владимировна***

     должность: первый заместитель директора Департамента дорожного хозяйства и транспорта ХМАО-Югры;

     дата рождения: 05.12.1969г.;

     образование: высшее, Южно-Уральский государственный университет;

     адрес: ул. Мира, 18, г. Ханты-Мансийск, ХМАО – Югра;

     доля участия в уставном капитале – 0;

     доля обыкновенных акций общества – 0.

**Члены совета директоров:**

***Новиков Андрей Валерьевич***

     должность: заместитель начальника управления – начальник отдела Департамента дорожного хозяйства и транспорта Ханты-Мансийского автономного округа - Югры;

     дата рождения: 22.03.1978г.;

     образование: высшее, Ханты-Мансийский филиал Тюменской государственной сельскохозяйственной академии – Институт природопользования Севера;

     адрес: ул. Мира, 18, г. Ханты-Мансийск, ХМАО – Югра;

     доля участия в уставном капитале – 0;

     доля обыкновенных акций общества – 0.

***Захарова Анна Олеговна***

     должность: советник директора Департамента финансов – заместитель Губернатора ХМАО - Югры;

     дата рождения: 17.10.1966г.;

     образование: высшее, Тюменский сельскохозяйственный институт, Тюменский государственный университет;

     адрес: ул. Мира, 5, г. Ханты-Мансийск, ХМАО – Югра;

     доля участия в уставном капитале – 0;

     доля обыкновенных акций общества – 0.

***Зобницев Андрей Николаевич***

     должность: первый заместитель директора Департамента по управлению государственным имуществом Ханты-Мансийского автономного округа – Югры;

     дата рождения: 18.03.1969г.

     образование: высшее, Новосибирское высшее военное командное училище МВД СССР, Военно-инженерная академия;

     адрес: ул. Мира, 5, г. Ханты-Мансийск, ХМАО – Югра;

     доля участия в уставном капитале – 0;

     доля обыкновенных акций общества – 0.

***Мирзоянова Румия Махмудовна***

     должность: консультант отдела производственной сферы
Управления социально-экономического развития
Департамента экономического развития ХМАО-Югры;

     дата рождения: 05.04.1979г.

     образование: высшее, Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Санкт-Петербургский государственный политехнический университет»;

     адрес: ул. Мира, 5, г. Ханты-Мансийск, ХМАО – Югра;

     доля участия в уставном капитале – 0;

     доля обыкновенных акций общества – 0.

***Валеев Анатолий Семенович***

     должность: заместитель начальника управления
начальник отдела воздушного и водного транспорта Департамента
дорожного хозяйства и транспорта ХМАО-Югры;

     дата рождения: 23.09.1957г.;

     образование: высшее, Поволжская академия государственной и муниципальной службы;

     адрес: ул. Мира, 18, г. Ханты-Мансийск, ХМАО – Югра;

     доля участия в уставном капитале – 0;

     доля обыкновенных акций общества – 0.

***Дунаевская Наталья Аркадьевна***

     должность: первый Заместитель Главы Администрации города Ханты-Мансийска;

     дата рождения: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_г.;

     образование: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;

     адрес: ул. Дзержинского,6, г. Ханты-Мансийск, ХМАО – Югра;

     доля участия в уставном капитале – 0;

     доля обыкновенных акций общества – 0.

***Тулинов Анатолий Борисович***

     должность: Генеральный директор ОАО «Юграавиа»;

     дата рождения: 20.02.1954г.;

     образование: высшее, Киевский институт инженеров гражданской авиации;

     адрес: территория Аэропорта, г. Ханты-Мансийск, ХМАО – Югра;

     доля участия в уставном капитале – 0;

     доля обыкновенных акций общества – 0.

В 2014 году Советом директоров было проведено 14 заседаний:

 **По ООО «Юграавиа»:** 07 марта 2014г. (Протокол №1/14); 07 марта 2014г.(Протокол №2/14); 11 апреля 2014г.(Протокол №3/14); 18 апреля 2014г (Протокол №04/14); 19 мая 2014г (Протокол №5/14).; 29 июля 2014 г. (Протокол №6/14).; 08 августа 2014 г. (Протокол №7/14);

 **По ОАО «Юграавиа»:** 17 октября 2014 г. (Протокол №1/14); 31 октября 2014 г. (Протокол №2/14); 31 октября 2014 г. (Протокол №3/14); 12 ноября 2014 г. (Протокол №4/14); 28 ноября 2014 г. (Протокол №5/14); 18 декабря 2014 г. (Протокол №6/14); 30 декабря 2014 г. (Протокол №7/14).

1.1.7. Ревизионная комиссия:

Состав ревизионной комиссии на 31 декабря 2014г. (утвержден Протоколом Б/№ от 19.09.2014 г.):

**- Торсанов Станислав Сабырович** – главный специалист-эксперт отдела экономического анализа и контрольно-ревизионной работы Департамента по управлению государственным имуществом ХМАО-Югры;

**- Шахова Татьяна Геннадьевна** – консультант отдела экономики на транспорте управления экономики и развития Департамента дорожного хозяйства и транспорта ХМАО-Югры;

**- Кузнецова Ирина Николаевна**- консультант отдела экономического анализа и контрольно-ревизионной работы Департамента по управлению государственным имуществом ХМАО-Югры;

1.1.8.   Информация об реестродержателе общества: ЗАО «Сургутинвестнефть».

1.1.9. Филиалы и представительства общества – отсутствуют.

**1.2.           Положение Общества в отрасли.**

 Аэропортовая деятельность, наряду с деятельностью авиаперевозчиков (авиакомпаний), государственных структур по управлению воздушным движением, а также структур, осуществляющих метеорологическое обеспечение полетов, является важнейшей составляющей деятельности в области гражданской авиации.

 Авиация в целом и аэропортовая деятельность в частности всегда была и будет одной из наиболее высокотехнологичных отраслей, что в первую очередь определяется передовым уровнем авиационной техники – воздушных судов, выполняющих пассажирские и грузовые перевозки, который в свою очередь должен обеспечиваться аэропортовой инфраструктурой, специальной техникой и оборудованием соответствующего уровня. Аэропортовая деятельность не может осуществляться без соответствующей наземной производственной базы.

 Аэропортовая деятельность требует высокого уровня управления и организации производства, производственной и технологической дисциплины, ответственности руководителей и исполнителей на всех ее этапах и уровнях.

 Аэропортовую деятельность, основные ее виды, такие как: аэродромное обеспечение полетов, светотехническое обеспечение полетов, обеспечение спецтранспортом, обеспечение авиаГСМ, авиационная электросвязь, наземное штурманское обеспечение, авиационную безопасность, поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов и др., может осуществлять только персонал, имеющий специальную подготовку, регулярно подтверждающий свою квалификацию.

 Для контроля соблюдения всех нормативных требований в гражданской авиации введена система обязательной сертификации, определяющая требования к организации, оснащению технологических процессов, профессиональной подготовке персонала и укомплектованию штатов. Кроме того, ряд видов деятельности, осуществляемых такими многопрофильными предприятиями, какими являются аэропорты, подлежит лицензированию. Таким образом, средний региональный аэропорт должен иметь порядка 10-12 сертификатов соответствия по всем видам авиационной деятельности и порядка 15-20 лицензий по видам авиационной и неавиационной деятельности. Соответствие сертификационным требованиям проверяется комиссиями Росавиации, по каждому сертификату, ежегодно, на платной основе. Цена одного проверочного мероприятия 150 – 250 тыс. руб. Проверки соблюдения лицензионных требований проводятся по каждой лицензии один раз в три года.

 В деятельности всей гражданской авиации в целом и аэропортовой деятельности в частности, всегда существовал «императив» - **безопасность полетов** (именно в аэропортах и в районе аэропортов, по разным данным, происходит 80 – 90% всех авиационных происшествий). В последнее время, в первую очередь в деятельности аэропортов появилась другая не менее важная и следует отметить очень затратная задача, которую называют то **авиационной безопасностью**, то **транспортной безопасностью**, а представляет она собой, по сути, систему мер защиты гражданской авиации от терроризма, затраты на которую, согласно законодательства РФ, должны нести сами аэропорты.

 Деятельность аэропортов, на сегодняшний день, контролируется десятками государственных контролирующих органов. Самые большие проблемы возникают с транспортной прокуратурой, гостехнадзором, МЧС, МВД, природоохранной, трудовой инспекцией, потребнадзором, надзором в сфере здравоохранения, государственным транспортным надзором и т.д., по причинам связанным с несоответствием производственной базы аэропортов и технологических процессов нормативным требованиям (часто надуманным и завышенным). Администрации аэропортов не имеют возможности выполнять требования законодательства, из-за отсутствия у управляющих аэропортами компаний, необходимых для этого средств и ресурсов. В связи с этим управляющие аэропортами компании и их должностные лица регулярно привлекаются к ответственности в соответствии с Кодексом РФ «Об административных нарушениях», а процесс различного рода проверок в аэропортах стал практически непрерывным.

 Важнейшим обстоятельством аэропортовой деятельности (следует отметить - низкорентабельной во всем мире), является то, что в нашей стране аэропорты законодательно отнесены к субъектам естественных монополий. Соответственно государство регулирует их деятельность в части утверждения тарифов на аэропортовое обслуживание, для разных классов аэропортов и на федеральном и на региональном уровнях. «Госрегулирование» практически на 100% определяет конечный результат деятельности аэропортов в РФ и является причиной их «тотальной» убыточности (по данным международной организации гражданской авиации – ИКАО, в целом, деятельность аэропортов России убыточна с 1992 года по настоящее время). В наихудшей ситуации находятся региональные аэропорты, положение которых усугубляется отсутствием достаточного объема работ, ввиду низкого платежеспособного спроса населения регионов на услуги воздушного транспорта.

 Необходимо отметить следующий аспект – непрофильная аэропортовая деятельность (торговля, гостиничный бизнес, услуги пассажирам и т.д.), которая могла бы компенсировать, в какой-то степени, убытки от основной деятельности, в аэропортах дает эффект только при наличии значительного пассажиропотока, при малых объемах перевозок она также убыточна, кроме того многие аэропорты потеряли эти виды деятельности в результате приватизационных процессов.

 Аэропортовая деятельность всегда связана с привлечением значительных финансовых средств. Даже в случае если основные фонды аэропортом не приобретаются, а арендуются, то большие затраты требуются на оплату их аренды и текущее содержание, ремонт. При организации и ведении аэропортовой деятельности необходимы значительные оборотные средства для осуществления предварительных закупок авиа ГСМ, противообледенительных жидкостей для ВС, химических реагентов для содержания ИВПП, оплаты постоянной переподготовки персонала, сертификационных проверок, обеспечения госохраны т.п. Взаимодействие с контрагентами (поставщиками) аэропорта, необходимость привлечения кредитных ресурсов, требуют гарантий для поставщиков, кредиторов, что предполагает наличие достаточной залоговой базы в виде собственного ликвидного имущества и наличие соответствующего уставного капитала у предприятий – операторов аэропортов. Уставный капитал компании - оператора аэропорта, как минимум, должен соответствовать уровню средств, фигурирующих при заключении договоров поставки в порядке обычной производственной деятельности аэропорта.

 На сегодняшний день в реестре аэропортов РФ насчитывается 223 аэропорта, в ХМАО – Югре – 9. Аэропорт Ханты – Мансийск, имеющий ИВПП категории «Б» (2800 \*45м) по статусу можно отнести к региональным аэропортам с допуском к международным перевозкам (в опубликованные перечни аэропортов федерального значения и аэропортов «опорной сети» РФ - не включен). По объему перевозок пассажиров аэропорт Ханты – Мансийск занимает 40-е место в России, 3-е в ХМАО. Аэропорт работает в условиях ограниченного потенциального контингента пассажиров, в связи с малой численностью населения города и малым (по географическим причинам) притоком пассажиров из других населенных пунктов. Положительным фактором для работы аэропорта является активная деятельность правительства ХМАО – Югры, проведение в городе международных спортивных соревнований, что увеличивает количество чартерных перевозок через аэропорт. Аэропорт получил (продлил и расширил) сертификат Межгосударственного авиационного комитета, подтверждающий полное соответствие аэродрома международным требованиям – 1-я категория ИКАО. По заявлениям представителей МАК и ряда руководителей отрасли аэропорт является на сегодня одним из лучших и наиболее высокотехнологичных среди аэропортов своего класса в отрасли. Ежегодно аэропорт Ханты – Мансийск занимает достойные места в рейтингах предприятий из ОКВЕД 63.23.4 (Деятельность по наземному обслуживания воздушных судов). По итогам 2013 – 2014г.г: «3» место в ТОП-5 (серебро) Российской Федерации по сумме мест 3-х номинаций финансово-хозяйственной деятельности и «2» место в ТОП-7(золото)Российской Федерации по критерию «Критический коэффициент ликвидности» в «Национальном бизнес – рейтинге».

 Управляемые ООО «Юграавиа» аэропорты Урай (с апреля 2011 г.) и Нягань (с января 2012 г.) построены в советское время для обеспечения задач освоения месторождений западной Сибири. На сегодняшний день являются также аэропортами регионального значения, имеют недостаточные объемы работ, их инфраструктура находятся в неудовлетворительном состоянии и требует значительных затрат и организационных усилий на приведение их технологических процессов в нормативное состояние.

 **2. ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ ОБЩЕСТВА.**

 В 2014 году ООО (ОАО) «Юграавиа» обеспечивала весь комплекс работ в качестве главного оператора международного аэропорта Ханты-Мансийск, осуществляя при этом: эксплуатацию аэродрома, аэровокзала и всей производственной инфраструктуры аэропорта; обеспечение взлет-посадки ВС; техническое обслуживание ВС; обслуживание пассажиров, багажа, почты, грузов; доставку, прием, хранение, контроль качества и заправку ГСМ; обеспечение авиационной безопасности, обеспечение аварийно-спасательных работ в зоне ответственности и другую аэропортовую деятельность. Кроме того, осуществлялась неавиационная деятельность по обеспечению как объектов самого аэропорта, так и потребителей в зоне аэропорта и других клиентов электроэнергией, теплом, водой, приемом стоков, вывозом мусора, транспортными услугами, услугами связи, гостиницей, общественным питанием, сдача в аренду площадей, размещение объектов рекламы, обеспечение некоторых авиакомпаний бортовым питанием.

 С 21.04.11г. ООО «Юграавиа» заключило договор и осуществляет функции управляющей компании ОАО «Аэропорт Урай, с 17.01.2012г. - ОАО «Аэропорт Нягань».

 **Разделы 2, 3 настоящего отчета содержат результаты работы аэропорта только аэропорта Ханты – Мансийск**.

 «Юграавиа» выполнила свою основную задачу – обеспечила стабильную работу аэропорта Ханты-Мансийск. При этом обеспечена безопасность полетов по причинам, зависящим от аэропорта, то есть, не допущены авиационные происшествия, авиационные инциденты, чрезвычайные происшествия, повреждения ВС на земле.

Сохранен высокий уровень регулярности полетов в аэропорту (регулярности выполнения рейсов). Количество задержанных рейсов незначительно – 4,9% от их общего количества (в 2013 было – 5,9%; 2012 - 3,7%; 2011 – 3,2%; 2010 – 3,8%; в 2009 – 4.7%; в 2008 - 9,27%, соответственно), примерно половина времени задержек связаны с метеоусловиями, другая половина - по причинам, связанным с деятельностью авиакомпаний, в основном это неисправность воздушных судов. По вине личного состава ООО «Юграавиа» отмен, задержек вылетов не было.

Закрытия аэропорта по непригодности ИВПП (коэффициент сцепления ниже 0,3) за отчетный период не было (в 2013г., закрытие составило 1ч., в 2012 году также было – 1ч, 2011 - 0ч., 2010 - 3ч. 40 мин., 2009 -5 ч.). Такие показатели, достигнутые на протяжении уже многих лет, являются подтверждением высокого уровня организации и технологического обеспечения работ по содержанию летного поля, стабильности работы аэропорта.

 В аэропорту за год произведено 4602 самолетовылета. Наряду с рейсовыми, продолжились вахтовые и другие виды перевозок через наш аэропорт. Всего выполнено рейсов: вахтовых- 342, чартерных - 308, международных – 190, полеты по санитарному заданию – 830, посадки на запасной аэродром (вынужденные) – 11 (7).

 Общее количество обслуженных пассажиров – 294099, рост к 2013 году на 2945 чел., то есть около 1%.

 В том числе, количество обслуженных «внутриокружных» пассажиров практически не меняется в последние годы и составило 55710 пасс.( против 55196 в 2013 г и 55202 в 2012 г).

 Международный сектор аэропорта так же обеспечил обслуживание регулярных и чартерных международных рейсов, в том числе, соревнований по биатлону, визитов официальных и деловых делегаций, других мероприятий, проводимых правительством округа. В настоящее время на регулярной основе выполняются международные рейсы Ханты-Мансийск - Баку - Ханты-Мансийск, Ханты-Мансийск – Худжанд – Ханты-Мансийск, в летнее время Ханты-Мансийск – Анталия – Ханты-Мансийск, а также чартерные международные рейсы. Количество международных рейсов по сравнению с 2013 годом уменьшилось (было 211).

 Реконструкция аэропорта в соответствии с проектом реконструкции, практически не велась по причине отсутствия финансирования. Подрядчиком устранялись некоторые недостатки работ, выполненных ранее. К сожалению и выполненные, в основном еще в 2010 – 2011г.г. объемы работ, до настоящего времени не приняты в эксплуатацию из-за существенных недоделок и дефектов.

 Производственная база аэропорта в 2014г, получала дальнейшее развитие за счет, исключительно, собственных средств предприятия в отличие от всех предыдущих лет, когда на эти цели выделялись средства из окружного бюджета и по программе «Сотрудничество». Это не решало стратегических проблемных вопросов и соответствовало скромным финансовым возможностям предприятия.

 Тем не менее за счет собственных средств профинансированы и реализованы следующие мероприятия:

 - приобретен и установлен счетчик учета газа в котельную, взамен вышедшего из строя (250000р);

 - приобретен и установлен счетчик воды на артезианскую скважину (16000р);

 - закуплены и установлены светодиодные светильники и энергосберегающие лампы, светодиодные модули для рекламных надписей (157000р);

 - приобретены и установлены на топливозаправщики тахографы, а также личные карточки водителей (40000р);

 - приобретено и смонтировано оборудование пункта фильтрации авиакеросина склада ГСМ (1300000р);

 - приобретены газоанализаторы паров нефтепродуктов в насосные склада ГСМ (60000р);

 - приобретен и смонтирован счетчик жидкости с дозатором (555000р);

 - приобретен и смонтирован дозатор ПВК жидкости (36000р);

 - приобретена и смонтирована колонка топливораздаточная (87880р);

 - приобретен и введен в эксплуатацию аппарат для определения фактических смол (184000);

 - приобретен аппарат автоматический для разгонки нефтепродуктов (497000р);

 - приобретено и смонтировано вентиляционное оборудование для насосной склада ГСМ (36000р);

 - приобретена виброплита для ремонта покрытий аэродрома (140000р);

 - приобретены две установки «Универсал - Акустик» для отпугивания птиц и другое оборудование орнитологической защиты (400000р).

 -в 2014 году был проведен косметический ремонт гостиницы. Произошла замена изношенных матрацев, смена штор, частичная замена мебели (500000р);

 -для обеспечения более комфортных условий пассажирам в накопитель международного сектора были установлены дополнительные кондиционеры (300000р);

 -проведен текущий ремонт взлетно-посадочной полосы. Для заливки швов и трещин на полосе использована битумная мастика, герметик, и другие материалы (4000000р);

 -проведена частичная замена выбывшей из строя и морально устаревшей орг.техники (100000р) и т.д.

 В 2014 году Общество прошло все необходимые сертификационные и лицензионные проверки, в том числе и внеплановые - после реорганизации юридического лица, для чего потребовались значительные дополнительные затраты. Всего Общество имеет 13 сертификатов соответствия и 16 лицензий на виды деятельности, подлежащие лицензированию.

 Специалистами ООО «Юграавиа» продолжилось техническое сопровождение «Проекта реконструкции аэропорта с удлинением ИВПП до категории Д, оборудованной для полетов по 2-й категории ИКАО, строительством новых пассажирского и грузового терминалов, реконструкцией склада ГСМ…» - продолжалось взаимодействие с проектными организациями и УКСом округа, хотя сам объем работ по реконструкции в 2013г был уже незначителен, а в 2014г СМР на аэродроме вообще не производились.

 В предприятии принята и осуществляется «Программа экономии энергоресурсов…». Общий объем электроэнергии, полученный от сетевой компании в 2014г составил 4546,7 тыс.кВт\*час, собственное потребление – 3349,15 С учетом потребления электроэнергии субабонентами произошло снижение потребления электроэнергии по «Юграавиа» - на 155,34 тыс. кВт\*час, то есть экономия составила 4,4% к потреблению предыдущего года.

 Общество регулярно и своевременно осуществляло оплату налогов и платежей в бюджеты всех уровней.

 Общая численность личного состава в 2014 году составила 526 чел. (в 2013 году было – 536 чел, снижение - 1,9%). Средняя заработная сложилась на уровне 48500 руб., списочного состава 49963 руб., что выше показателей 2013г на 5%. Рост заработной платы достигнут за счет ее стимулирующей составляющей, изменения тарифов, окладов не производилось. При этом, доля фонда оплаты труда в расходах предприятия незначительно увеличилась, находится в пределах изменения этого показателя на протяжении прошлых лет и составила 40,1% (было 38,9%). Заработная плата выплачена работникам своевременно и в полном объеме.

 Все обязательства Общества согласно коллективного договора, заключенного с трудовым коллективом предприятия, выполнены.

 Велось управление и контроль деятельности дочернего общества. По результатам деятельности ЗАО «Транспортное агентство» получена прибыль. Дивиденды ООО «Юграавиа» составили 1900 тыс. руб (с налогом на прибыль).

В 2014 году получен рост доходов на 2,2% к плану и снижение – на 2,9% к аналогичному показателю 2013г. Общий объем полученных доходов 731073 тыс.руб. Финансовый результат деятельности – прибыль 1706,8 тыс.руб.

Предприятие полностью и в срок обеспечило обслуживание своих кредитных обязательств, новых заимствований не производило. Используемые предприятием в 2014 году кредитные ресурсы – это «овердрафт» по расчетному счету в Ханты - Мансийском банке (20 - 23 млн. руб.) и кредитная линия там же на 5 млн. руб., существенно на финансовую независимость не влияют. Только имеющийся постоянно у предприятия, оплаченный запас авиатоплива (не учитывая другие высоколиквидные запасы), порядка 1000 тонн (на конец 2014 года), при сегодняшней цене реализации около 33000 руб. за тонну (без НДС), существенно больше максимально возможной текущей задолженности банку, то есть предприятие «живет по средствам», осуществляет хозяйственную деятельность за счет, в основном, собственных средств и в любой момент, может рассчитаться со своими кредиторами. Иммобилизация собственных оборотных средств,необходимость, все же, привлекать вышеуказанные кредитные ресурсы для обеспечения бесперебойного функционирования аэропорта, обусловлена, в первую очередь, потребностью иметь постоянный увеличенный запас авиатоплива (ввиду отсутствия ж/д и соответственно возможностей надежного оперативного снабжения топливом), а также хронической несвоевременностью платежей авиаперевозчика, занимающего монопольное положение на рынке авиаперевозок ХМАО Югры – авиакомпании «ЮТэйр».

 Из бюджета ХМАО – Югры получена субсидия на покрытие убытков от основной деятельности Общества 35284,1 тыс. руб., что составило менее 5% от доходов предприятия, полученных в 2014 году.

 По итогам работы за год, согласно условий Коллективного договора («Положения об оплате труда»), работникам предприятия выплачено годовое вознаграждение в размере 190% месячного фонда оплаты труда.

 **3. АНАЛИЗ ФИНАНСОВО – ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.**

Основными задачами анализа финансово - хозяйственной деятельности является:

- оценка показателей деятельности за прошедший год;

- оценка имущественного положения;

- оценка платёжеспособности предприятия и ликвидности его баланса;

- оценка финансовой устойчивости;

- оценка интенсивности использования ресурсов организации.

 *3.1. Объёмные показатели по основной деятельности*:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование показателей** | **Ед.изм.** | **2013 год** | **2014год** | **Абсолютное отклонение** | **Темпы роста, % к 2013 г.** |
| 1. | Физические самолётовылеты,из них: | с/в | 4 965 | 4602 | -363 | 92,7 |
| 2. | Максимальная взлетная масса , В том числе: | тн. | 116 019,3 | 119 291,5 | 3 272,2 | 102,8 |
| 3. | Пользование АВК (ввл)  | чел. | 264 318,0 | 267 942,0 | 3 624,0 | 101,4 |
|   |  (мвл) | чел. | 26 836,0 | 26 157,0 | -679,0 | 97,5 |
| 4. | Обслуживание пассажиров (ввл) | чел. | 127 538,0 | 128 696,0 | 1 158,0 | 100,9 |
|   |  (мвл) | чел. | 12 099,0 | 11 794,0 | -305,0 | 97,5 |
| 5. | Обработка грузов | тн. | 1 245,2 | 1 200,0 | -45,2 | 96,4 |
| 6. | Техническое обслуживание ВС | н/час | 7 376,8 | 8 915,9 | 1 539,1 | 120,9 |
| 7. | Реализация авиаГСМ | тн. | 10 799,0 | 9 329,1 | -1 469,8 | 86,4 |

В 2014 году было обслужено 4 602 самолетовылета, что на 363 меньше, чем в 2013 году.

Причиной снижения показателя послужило сокращение с 16 сентября 2014 года авиакомпанией «ЮТэйр» частоты движения рейсов по следующим маршрутам:

Ханты-Мансийск-Нижневартовск-Ханты-Мансийск с 5 раз в неделю до 2 раз;

Тюмень-Урай-Ханты-Мансийск-Урай-Тюмень с 2 раз в неделю до 1 раза;

Ханты-Мансийск-Тюмень-Ханты-Мансийск с 3 раз в неделю до 2 раз.

А также отмена с 29 октября 2014 года авиакомпанией «ЮТэйр» рейса по маршруту Ханты-Мансийск-Омск-Ханты-Мансийск.

Максимальная взлетная масса в сравнении с прошлым годом выросла на 2,8%. Это объясняется тем, что авиакомпании, сократив частоту полетов, стали использовать воздушные суда с большей взлетной массой.

Наблюдается увеличение числа пассажиров внутренних воздушных линий, в основном рост произошел по направлениям Санкт-Петербург, Москва.

Число пассажиров международных воздушных линий снизилось на 679 человек (97,5%), в связи с тем, что в 2014 году не проводился ежегодный кубок мира по биатлону.

По этой же причине произошло снижение показателя обработка грузов на 3,6%.

Начиная с 2012 года, наблюдается тенденция снижения реализации авиаГСМ, так как авиакомпании стали использовать более экономичные типы воздушных судов. На смену АН-24 пришли ATR, CRJ и другие типы.

*3.2. Доходы от произведённых работ и услуг:*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование показателей** | **Ед.изм.** | **2013 год** | **2014год** | **Абсолютное отклонение** | **Темп роста, % к 2013 г.** |
| 1. | Взлет-посадка | тыс.руб. | 112 410,2 | 122 636,8 | 10 226,6 | 109,1 |
| 2. | Авиационная безопасность | тыс.руб. | 38 506,0 | 41 773,3 | 3 267,3 | 108,5 |
| 3. | Обеспечение заправки ВС | тыс.руб. | 10 386,0 | 9 503,9 | -882,1 | 91,5 |
| 4. | Оперативное техническое обслуживание | тыс.руб. | 14 734,5 | 21 628,3 | 6 893,8 | 146,8 |
| 5. | Пользование АВК (ввл)  | тыс.руб. | 31 978,4 | 34 297,9 | 2 319,5 | 107,3 |
|   |  (мвл) | тыс.руб. | 3 852,4 | 3 776,9 | -75,5 | 98,0 |
| 6. | Обслуживание пассажиров (ввл) | тыс.руб. | 21 832,4 | 22 079,5 | 247,1 | 101,1 |
|   |  (мвл) | тыс.руб. | 2 242,2 | 2 150,3 | -91,9 | 95,9 |
| 7. | Обработка грузов | тыс.руб. | 17 286,3 | 17 625,0 | 338,7 | 102,0 |
| 8. | Реализация авиаГСМ | тыс.руб. | 338 047,5 | 307 654,4 | -30 393,1 | 91,0 |
| 9. | Прочие услуги по обслужив. ВС | тыс.руб. | 94 160,1 | 84 630,7 | -9 529,4 | 89,9 |
| 10. | Прочая деятельность, всего | тыс.руб. | 67 275,6 | 63 316,0 | -3 959,6 | 94,1 |
|   | В том числе: |   |   |   |   |   |
| *10.1* | *- услуги гостиницы* | *тыс.руб.* | *20 165,8* | *17 253,0* | *-2 912,8* | *85,6* |
| *10.2* | *- общепит* | *тыс.руб.* | *11 754,1* | *11 738,6* | *-15,5* | *99,9* |
| **11.** | **Всего услуг:** | **тыс.руб.** | **752 711,7** | **731 073,0** | **-21 638,7** | **97,1** |

В 2014 году организацией оказано услуг на сумму 731 073 тыс. руб. без учета НДС, что на 21 639 тыс. рублей или на 2,9% меньше, чем в 2013 году.

 На изменение доходов повлияло следующее:

* повышение ставок сборов за аэропортовое обслуживание и тарифов за наземное обслуживание, а также повышение цены реализации авиакеросина – *дало увеличение на 31 475 тыс. руб.*, с 17.11.2013 года были введены утвержденные ФСТ России ставки сборов и тарифы за наземное обслуживание, цена авиакеросина повысилась с 1 января 2014 года;
* произошло снижение ряда объемных показателей, что в целом отрицательно отразилось на доходах. *Снижение составило 39 624 тыс. руб.* В основном за счет уменьшения количества реализованного авиатоплива на 1 470 тн доходы упали на 48 346 тыс.руб.;
* снижение объёмов от прочей авиационной деятельности (услуги спец.транспорта, предоставление временной стоянки ВС, обслуживание в зале официальных лиц и делегаций, обслуживание бизнес-класса, реализация спец.жидкостей) – *уменьшило доходы на 9 530 тыс. руб.*;
* снижение объемных показателей прочей деятельности – *привело к падению доходов на 3 960 тыс. руб.* Основная причина – снижение заполняемости гостиницы. Частично на снижение заполняемости повлияло уменьшение количества проведения мероприятий в городе. Отказ ОАО АК «ЮТэйр» от эксплуатации цеха бортового питания оказало влияние на снижение доходов от услуг по передаче тепловой энергии, водообеспечению, аренды помещения.

Наибольший удельный вес в доходах приходится на доходы от реализации авиа ГСМ – 307 654 тыс. руб. (42,1%) и от предоставления услуг по взлету и посадке – 122 637 тыс. руб.(16,8%). На доходы от прочей деятельности приходится 8,7%.

Значительно увеличились доходы по оперативному обслуживанию ВС, рост 6 894 тыс. руб. или 146,8% к 2013 году. Начиная с декабря 2014 года силами инженерно-авиационной службы ОАО «Юграавиа» оказывает весь необходимый комплекс услуг по наземному и техническому обслуживанию ВС авиакомпаний группы «ЮТэйр».

*3.3*. *Структура расходов и удельный вес расходов в* *общей* *сумме затрат:*

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование затратной статьи** | **Сумма за 2013 год (тыс.руб.)** | **Уд. вес в %** | **Сумма за 2014 год (тыс.руб.)** | **Уд. вес в %** | **Абсолютное отклонение** | **Темп роста, % к 2013 г.** |
| **1.** | **Всего затрат** | **761 098,4** | **100,0** | **761 786,2** | **100,0** | **687,8** | **100,1** |
|   | В том числе: |   |   |   |   |   |   |
| 1.1. | Материалы | 40 295,2 | 5,3 | 47 177,6 | 6,2 | 6 882,4 | 117,1 |
| 1.2. | Затраты на оплату труда | 296 706,2 | 39,0 | 307 075,1 | 40,3 | 10 368,9 | 103,5 |
| 1.3. | Отчисления на социальные нужды | 82 823,2 | 10,9 | 85 054,0 | 11,2 | 2 230,8 | 102,7 |
| 1.4. | Амортизация  | 5 408,3 | 0,7 | 5 126,4 | 0,7 | -281,9 | 94,8 |
| 1.5. | Себестоимость авиаГСМ | 302 111,5 | 39,7 | 282 051,9 | 37,0 | -20 059,6 | 93,4 |
| 1.6. | Прочие | 33 754,0 | 4,4 | 35 301,2 | 4,6 | 1 547,2 | 104,6 |

Себестоимость оказанных услуг составила 761 786 тыс. руб., что на 0,1% или на 688 тыс. руб. больше, чем в 2013 году.

В разрезе статей расходов изменение себестоимости выглядит следующим образом:

* Затраты на оплату труда – увеличились на 10 369 тыс. руб.,

Выполнение основных плановых показателей позволило увеличить средний процент ежемесячных и квартальных премий:

 2013г. 2014г.

средний % премии за месяц 52,5% 53,3%

средний % премии за квартал 20,0% 23,3%.

* Отчисления на социальные нужды – увеличились на 2 231 тыс. руб. Расчет производится в процентном отношении к ФОТ по регрессивной шкале;
* Материальные затраты – увеличились на 6 882 тыс. руб. по следующим причинам:

- затраты на авто ГСМ в целом снизились на 3 586 тыс.руб. (за счет повышения цен на автоГСМ расходы повысились на 480тыс.руб., а за счет уменьшения количества расхода автоГСМ расходы снизились на 4 066 тыс.руб.);

- для поддержания ИВПП в состоянии пригодном для осуществления взлетов и посадок, предприятие в отчетном году использовало химического реагента больше чем 2013году на 73,7 тн или на 5 082 тыс.руб.;

- увеличение расходов по электроэнергии за счет роста тарифов на 999 тыс.руб.;

- затраты по запасным частям увеличились на 1 579 тыс.руб. Причиной роста является увеличение цен на запасные части, а также высокая степень износа техники, требующей текущего ремонта;

- расходы по прочим материалам выросли на 3 313 тыс.руб. Влияние на рост оказали следующие причины:

* По статье «себестоимость авиа ГСМ» в целом произошло снижение на 20 060 тыс. руб. (за счет уменьшения количества реализованного авиакеросина на 1 470 тонн себестоимость авиаГСМ снизилась на 44 325 тыс. руб., а за счет увеличения средней цены закупки на 8% себестоимость повысилась на 24 265 тыс. руб.);

        Прочие затраты – увеличение на 1 547 тыс. руб., в основном за счет затрат:

- на повышение квалификации работников произошел рост с прошлым годом в два раза. Прошли обучение авиатехники по ГСМ в связи с плановой учебой, а также вновь принятые. В 2014 году проведено обучение специалистов, связанных с перевозкой опасных грузов на ВС;

- по теплоснабжению выросли на 12% из-за роста цены;

- ремонт основных средств увеличение 438 тыс.руб. Проведены работы по демонтажу и установке систем рентгенотелевизионного контроля СРК, ремонт асфальтобетонного покрытия на МС-15 на пассажирском перроне аэродрома Ханты-Мансийска.

Значительные дополнительные расходы возникли у предприятия в связи с

реорганизацией в ОАО – порядка 2 млн.руб. Значительная их часть связана с повторными процедурами лицензирования и сертификации, необходимыми регистрационными мероприятиями.

*3.4*. *Прочие доходы и расходы:*

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование показателей** | **Сумма за 2013 год (тыс.руб.)** | **Уд. вес в %** | **Сумма за 2014 год (тыс.руб.)** | **Уд. вес в %** | **Абсолютное отклонение** | **Темп роста, % к 2013 г.** |
| **1.** | **Прочие доходы** | **25 043,2** | **100,0** | **43 134,0** | **100,0** | **18 090,8** | **172,2** |
|   | в том числе: |   |   |   |   |   |   |
| 1.1. | Проценты по банку | 26,5 | 0,1 | 24,5 | 0,1 | -2,0 | 92,5 |
| 1.2. | Доходы прошлых лет |  3,2 | 0,0 | 376,9 | 0,9 | 373,7 | 11778,1 |
| 1.3. | От реализации ТМЦ, ОС | 38,0 | 0,2 | 35,9 | 0,1 | -2,1 | 94,5 |
| 1.4. | Суммы возмещения ущерба | 3,5 | 0,0 | 90,5 | 0,2 | 87,0 | 2585,7 |
| 1.5. | Дивиденды | 1 543,8 | 6,2 | 1 638,0 | 3,8 | 94,2 | 106,1 |
| 1.6. | Восстановление резерва по сомнительным долгам | 0,0 | 0,0 | 5 539,9 | 12,8 | 5 539,9 |   |
| 1.7. | Субсидия на возмещение убытков от основной деятельности | 22 500,0 | 89,8 | 35 284,1 | 81,8 | 12 784,1 | 156,8 |
| 1.8. | Прочие | 928,2 | 3,7 | 144,2 | 0,3 | -784,0 | 15,5 |
| **2.** | **Прочие расходы** | **10 154,3** | **100,0** | **8 977,0** | **100,0** | **-1 177,3** | **88,4** |
|   | в том числе: |   |   |   |   |   |   |
| 2.1. | Убытки прошлых лет  | 0,0 | 0,0 | 469,7 | 5,2 | 469,7 |   |
| 2.2. | Судебные издержки | 2,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -2,2 | 0,0 |
| 2.3. | Единовременные выплаты (юб.даты, пособие в связи с уходом на пенсию) | 1 584,3 | 15,6 | 1 079,6 | 12,0 | -504,7 | 68,1 |
| 2.4. | Проценты за кредит | 1 595,6 | 15,7 | 1 410,9 | 15,7 | -184,7 | 88,4 |
| 2.5. | Расходы на корпорат.мероприятия  | 751,6 | 7,4 | 1 179,2 | 13,1 | 427,6 | 156,9 |
| 2.6. | Ежегодный членский взнос  | 50,0 | 0,5 | 50,0 | 0,6 | 0,0 | 100,0 |
| 2.7. | Расходы на услуги банков | 159,6 | 1,6 | 152,9 | 1,7 | -6,7 | 95,8 |
| 2.8. | Материальная помощь | 447,0 | 4,4 | 417,6 | 4,7 | -29,4 | 93,4 |
| 2.9. | Расходы от реализации ТМЦ, ОС | 0,0 | 0,0 | 16,2 | 0,2 | 16,2 |   |
| 2.10. | Создание резерва по сомн.долгам | 3 794,5 | 37,4 | 1 775,4 | 19,8 | -2 019,1 | 46,8 |
| 2.11. | Новогодние подарки детям | 224,0 | 2,2 | 245,0 | 2,7 | 21,0 | 109,4 |
| 2.12. | Путевки | 0,0 | 0,0 | 421,0 | 4,7 | 421,0 |   |
| 2.13. | Прочие | 1 545,5 | 15,2 | 1 759,5 | 19,6 | 214,0 | 113,8 |

 В 2014 году убыток от продаж составил 30 713 тыс.руб., за аналогичный период прошлого года убыток составил 8 386 тыс.руб. На возмещение убытков от основной деятельности в отчетном году из бюджета округа получена субсидия в размере 35 284,1 тыс. руб., что на 12 784,1 тыс.руб. больше чем в 2013 году.

От финансово – хозяйственной деятельности предприятия получена прибыль в размере 1 707 тыс.руб.

*3.5. Сведения об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности*

Информация об объемах энергетических ресурсов за 2014 год:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Энергоресурс** | **Ед. изм.** | **Кол-во** | **Тыс.руб.** |
| Дизельное топливо | Тн. | *292,563* | *9453* |
| Бензин | Тн. | 41,129 | 1452,8 |
| Керосин | Тн. | *74,897* | *2013* |

Объем экономии по сравнению с 2013 годом составил:

- Дизельного топлива – 96,6 тн. или 2727 тыс.руб.

- бензина 16,4 тн. или 441 тыс.руб.

- керосина 3,7 тн. или 10 тыс.руб.

Затраты на электроэнергию:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Энергоресурс** | **Ед. изм.** | **2013 год** | **2014 год** | **Изменение (+ ;-)** |
| Электроэнергия | Тыс. Квт\*час | *3 504,49* | *3 349,15* | *-155,34* |
|   | тыс. руб. | 8 256,4 | 9 256,1 | +999,7 |

 Собственное потребление электроэнергии предприятием снижено на 4,4% к потреблению в 2013г. При этом стоимость выросла за счет роста тарифов энергоснабжающих организаций.

*3.6. Показатели годового баланса*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатель | Значение показателя  | В % к валюте баланса | Изменения |
| на начало | на конец | на начало | на конец | (+/-) | % |
|   | **Актив** |
| **1** | **Внеоборотные активы, всего**  | **87 526** | **85 846** | **39,2** | **38,3** | **-1 680** | **98,1** |
| *1.1.* | *в том числе основные средства* | *84 567* | *82 846* | *37,8* | *36,9* | -1 721 | 98,0 |
| **2** | **Оборотные активы, всего** | **135 984** | **138 536** | **60,8** | **61,7** | **2 552** | **101,9** |
| *2.1* | *Запасы* | *55 338* | *47 976* | 24,8 | 21,4 | -7 362 | 86,7 |
| *2.2* | *дебиторская задолженность* | *63 350* | *38 323* | 28,3 | 17,1 | -25 027 | 60,5 |
| *2.3* | *денежные средства* | *14 572* | *50 075* | 6,5 | 22,3 | 35 503 | 343,6 |
| *2.4* | *прочие оборотные активы* | *2 724* | *2 162* | 1,2 | 1,0 | -562 | 79,4 |
|  | **Валюта баланса:** | **223 510** | **224 382** | **100,0** | **100,0** | **872** | **100,4** |
|   | **Пассив** |
| **1** | **Собственный капитал** | **120 993** | **122 700** | **54,1** | **54,7** | **1 707** | **101,4** |
| **2** | **Долгосрочные обязательства, всего**  | **13 456** | **8 464** | **6,0** | **3,8** | **-4 992** | **62,9** |
| *2.1.* | *в том числе заемные средства* | *5 000* | *0* | 2,2 | 0,0 | -5 000 | 0,0 |
| **3** | **Краткосрочные обязательства, всего** | **89 061** | **93 218** | **39,8** | **41,5** | **4 157** | **104,7** |
| *3.1* | *в том числе заемные средства* | *58* | *5 062* | 0,0 | 2,3 | 5 004 | 8 727,6 |
| *3.2* | *поставщики и подрядчики* | *25 605* | *12 027* | 11,5 | 5,4 | -13 578 | 47,0 |
| *3.3* | *задолженность перед персоналом* | *29 826* | *35 722* | 13,3 | 15,9 | 5 896 | 119,8 |
| *3.4* | *задолженность перед внебюджетными фондами* | *10 131* | *10 936* | 4,5 | 4,9 | 805 | 107,9 |
| *3.5* | *задолженность по налогам и сборам* | *11 363* | *9 913* | 5,1 | 4,4 | -1 450 | 87,2 |
| *3.6* | *авансы полученные* | *5 277* | *7 942* | 2,4 | 3,5 | 2 665 | 150,5 |
| *3.7* | *прочие кредиторы* | *753* | *1 553* | 0,3 | 0,7 | 800 | 206,2 |
| *3.8* | *прочие краткосрочные обязательства* | *6 048* | *10 063* | 2,7 | 4,5 | 4 015 | 166,4 |
|  | **Валюта баланса:** | **223 510** | **224 382** | **100,0** | **100,0** | **872** | **100,4** |

*3.7. Основные финансово-экономические показатели*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **наименование показателей** | **Ед. измер.** | **2013 г.** | **2014г.** | **Абсолютное отклонение** | **Темпы роста, % к 2013 г.** |
|
| 1. | Выручка (выполненный объем работ) | т. руб. | 752 712 | 731 073 | -21 639,0 | 97,1% |
| 2. | Себестоимость реализованных услуг | т. руб. | 761 098 | 761 786 | 688,0 | 100,1% |
| 3. | Себестоимость на 1руб.выручки | т. руб. | 1,01 | 1,04 | 0,03 | 103,1% |
| 4. | Чистая прибыль | т. руб. | 4 329 | 1 707 | -2 622,0 | 39,4% |
| 5. | Общая сумма краткосрочных обязательств | т. руб. | 89 061 | 93 218 | 4 157,0 | 104,7% |
| *5.1.* | *В том числе, займы* | *т. руб.* | *58* | *5 062* | *5 004,0* | *8727,6%* |
| 6. | Общая сумма дебиторской задолженности | т. руб. | 63 350 | 38 323 | -25 027,0 | 60,5% |
| 7. | Среднегодовая стоимость основных средств  | т. руб. | 85 648 | 83 922 | -1 726,0 | 98,0% |
| 8. | Приобретено основных средств | т.руб. | 5 124,6 | 3 662,0 | -1 462,6 | 71,5% |
| 9. | Фондоотдача основных средств | т. руб. | 8,79 | 8,71 | -0,08 | 99,1% |
| 10. | Средняя численность | Чел. | 536 | 526 | -10 | 98,1% |
| 11. | Производительность труда на 1 работника в год | Руб. | 1 404 313 | 1 389 873 | -14 440,81 | 99,0% |
| 12. | Производительность труда на 1 работника в месяц | Руб. | 117 026 | 115 823 | -1 203,40 | 99,0% |
| 13. | Среднегодовая заработная плата работника | руб. | 553 074 | 581 994 | 28 920,42 | 105,2% |
| 14. | Среднемесячная заработная плата работника | руб. | 46 089 |  48 500 | 2 410,03 | 105,2% |
| 15. | Фондовооруженность основн. производств. фондами на 1 работника  | т. руб. | 159,79 | 159,55 | -0,24 | 99,8% |
| 16. | Платежи в бюджет (налоги) | т .руб. | 71 202 | 74 095 | 2 892,90 | 104,1% |
| 17. | Платежи во внебюджетные фон. | т. Руб. | 75 171 | 78 799 | 3 628,00 | 104,8% |
| *17.1.* | *В том числе, Пенсионный фонд* | *т. Руб.* | *59 497* | *62 886* | *3 389,0* | *105,7%* |
| 18. | Чистые активы | т. Руб. | 121 395 | 125 970 | 4 575 | 103,8% |
| 19. | Чистый оборотный капитал | т. Руб. | 52 971 | 55 381 | 2 410 | 104,5% |
|   |   | Норматив |   |   |   |   |
| 19. | Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами | >0,1 | 0,25 | 0,27 | 0,02 | 108,1% |
| 20. | Коэффициент текущей ликвидности | от 1 до2 | 1,64 | 1,67 | 0,03 | 101,7% |

Из приведенных выше данных видно, что в сравнении с 2013 годом на 25 027 тыс. руб. снизилась дебиторская задолженность, что является положительной тенденцией.

 Краткосрочные обязательства увеличились на 4,7% или на 4 575 тыс.руб. (фактически краткосрочные обязательства снизились, но из-за переноса долгосрочных заемных средств в краткосрочные на сумму 5 000 тыс.руб. произошел рост краткосрочных обязательств).

Фондоотдача – показатель, характеризующий уровень эффективности использования основных средств предприятия, т.е. сколько приходится выручки на 1 рубль среднегодовых производственных фондов. Снижение к предыдущему году составляет 0,9%.

Чистые активы характеризует объем собственных источников финансирования деятельности (с учетом доходов будущих периодов). Чистые активы на конец отчетного периода выросли на 4 575 тыс.руб. и составили 125 970 тыс.руб. Динамика показателя является положительной. Чистые активы превышают уставный капитал (105 000 тыс.руб.), что соответствует законодательству РФ.

Чистый оборотный капитал необходим для поддержания финансовой устойчивости предприятия. И на начало, и на конец периода чистый оборотный капитал имеет положительное значение. При этом за 2014 год значение показателя увеличилось с 52 971 до 55 381 тыс.руб. Таким образом, оборотные средства превышают краткосрочные обязательства, и означает, что предприятие не только может погасить свои краткосрочные обязательства, но и имеет финансовые ресурсы для расширения своей деятельности в будущем. Значение показателя не является чрезмерным.

Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами характеризует степень участия собственного капитала в формировании оборотных средств. Чем выше показатель (около 0,5), тем лучше финансовое состояние организации, тем больше у нее возможностей в проведении независимой финансовой политики. Значение коэффициента составляет 0,27 и соответствует нормативу.

Коэффициент текущей ликвидности за рассматриваемый период незначительно возрос (с 1,64 до 1,67), что говорит о небольшом росте уровня ликвидности предприятия. На начало и на конец отчетного периода значения коэффициента находятся в диапазоне соответствующему нормативному значению, так как текущие активы превышают его текущие обязательства.

 *3.7. Обобщенная оценка финансовых коэффициентов предприятия*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Финансовые коэффициенты | Нормальные ограничения | На начало отчетного года | На конец отчетного года | Изменение(+ ; - ) |
|
| ***Блок № 1*** |
| 1. | Коэффициент автономии (Кавт) (финансовой независимости) | > 0,5 | 0,54 | 0,55 | 0,01 |
| 2. | Коэффициент финансового левериджа (соотношения заемных и собствен. средств (Кз/с)) | <0,7 | 0,85 | 0,83 | -0,02 |
| ***Блок № 2*** |
| 3. | Коэффициент маневренности(Кмн) | 0,2-0,5 | 0,28 | 0,30 | +0,02 |
| 4. | Коэффициент ликвидности оборотных средств (Клос) | - | 0,11 | 0,36 | 0,25 |
| ***Блок № 3*** |
| 5. | Коэффициент обеспечения запасов и затрат собственными источниками формирования (Коб.зап) | >0,6-0,8 | 0,60 | 0,77 | 0,16 |
| 6. | Коэффициент автономии источников формирования запасов и затрат (Кавт.зап.) | (К.об.зап> К.авт.зап.) | 0,71 | 0,73 | 0,02 |
| ***Блок № 4*** |
| 7. | Коэффициент имущества производствен. назначения (Кипн)  | >0,5 | 0,63 | 0,58 | -0,05 |
| ***Блок № 5*** |
| 8. | Коэффициент долгосрочного привлечения заем. средств (Кдзс) | - | 0,10 | 0,06 | -0,04 |
| 9. | Коэффициент краткосрочн.задолженности | - | 0,87 | 0,93 | 0,06 |
| 10. | Коэффициент кредиторской задолженности и прочих обязательств (Кред.зд) | - | 0,75 | 077 | 0,02 |
| ***Блок № 6*** |
| 11. | Коэффициент абсолютной ликвидности (Кал) | >0,2 | 0,16 | 0,53 | 0,36 |
| 12. | Коэффициент срочной ликвидности (Кл) | >0,8-1,0 | 0,90 | 0,97 | 0,07 |
| 13. | Коэффициент покрытия (Кп) | >1,5-2,0 | 1,64 | 1,67 | 0,03 |
| 14. | Период оборота (погашения) кредиторской задолженности (Кзд) | дни | 40 | 41 | -1 |
| 14. | Период оборота (погашения) дебиторской задолженности (Дзд) | дни | 28 | 25 | -3 |

 **Коэффициенты первого блока** отражают степень финансовой самостоятельности предприятия.

Коэффициент автономии или финансовой независимости незначительно вырос с 0,54 до 0,55 и находится в пределах норматива. Рост коэффициента свидетельствует об увеличении финансовой независимости от внешних кредиторов, а также говорит о том, что предприятие все больше полагается на собственные источники финансирования.

 Коэффициент финансового левериджа (соотношения заёмных и собственных средств) показывает, сколько заёмных средств, привлекла организация на 1 рубль вложенных в активы собственных средств. Как видно из таблицы размер коэффициента снизился на 0,02 и на конец отчетного периода составил 0,83 (т.е. 45% заемного капитала и 55% собственного). Значение коэффициента в допустимых пределах.

**Коэффициенты второго блока** характеризуют способность предприятия варьировать собственными средствами, сосредотачивать их в нужное время и использовать в требуемом направлении.

 Коэффициент маневренности показывает, какая часть капитала находится в обороте. Чем ближе значение находится к рекомендуемой границе (0,5), тем больше возможностей финансового маневра у предприятия (возможность использовать собственные средства предприятия в определенных нуждах: закупка сырья, комплектующих и пр.). Значение коэффициента в динамике с прошлым годом возросло на 0,02 и составляет 0,30. Даже незначительный рост коэффициента говорит о том, что предприятие нормально функционирует.

Коэффициент ликвидности оборотных средств характеризует состояние оборотных средств, предприятия. Коэффициент на конец года вырос в 3 раза и составил 0,36, рост показывает, что в оборотных средствах предприятия увеличились самые высоколиквидные активы – денежные средства. Такая тенденция является положительной.

 **Коэффициенты третьего блока** характеризуют способность предприятия формировать запасы и затраты за счет собственных оборотных средств.

 Произошло увеличение коэффициента на 0,16, что говорит о том, что предприятие способно самостоятельно финансировать свою хозяйственную деятельность и осуществлять расширенное воспроизводство.

 **Коэффициенты четвертого блока** показывает долю имущества производственного назначения в активах предприятия.

 Коэффициент имущества производственного назначения – важная характеристика структурного состава средств предприятия. Нормативным считается значение >0,5. Значения коэффициента находятся на уровне 0,42, что соответствует нормативу.

 **Коэффициенты пятого блока** характеризуют структуру заемных средств предприятия, их использование при финансировании капитальных вложений и формировании запасов и затрат.

Коэффициент долгосрочного привлечения заёмных средств отражает финансово-инвестиционную стратегию развития. Показатель определяет величину долгосрочных привлеченных средств на 1 рубль собственных средств. Значения коэффициента небольшие. Из этого следует, что использование внешних инвестиций в финансовой деятельности предприятия очень незначительно.

 Коэффициент краткосрочной задолженности характеризует, преимущественно текущие тенденции, складывающиеся в финансово-хозяйственной деятельности предприятия, и отражает долю краткосрочных обязательств в общей сумме всех его обязательств. Значение коэффициента за анализируемый период повысилось на 0,06. Наряду с повышением показателей ликвидности, рост коэффициента не нарушит финансовую стабильность предприятия.

 **Коэффициенты шестого блока** характеризуют текущую и прогнозируемую платежеспособность предприятия.

Коэффициент абсолютной ликвидности на конец отчетного периода возрос до 0,53, и говорит о достаточности наиболее ликвидных активов предприятия для быстрого расчета по текущим обязательствам.

 Коэффициент срочной ликвидности отражает платежные возможности предприятия при условии своевременного расчета с должниками (дебиторами). Нормальные значения коэффициента >0,8-1,0. Значение коэффициента на начало года 0,90 соответствует норме, на конец отчетного периода наблюдается увеличение до 0,97, что очень благоприятно.

 Коэффициент покрытия вырос с 1,64 до 1,67 (соответствует нормативу) и показывает, что предприятие способно погасить текущие (краткосрочные) обязательства за счет только оборотных активов. Чем значение коэффициенты больше, тем лучше платежеспособность предприятия.

*3.8. Сведения о сделках, признаваемых в соответствии с Федеральным законом "Об акционерных обществах" крупными сделками, а также иных сделок, на совершение которых в соответствии с уставом акционерного общества распространяется порядок одобрения крупных сделок*

- возобновляемая кредитная линия на сумму 5 000 000 руб. с ОАО «Ханты-Мансийский банк» (протокол совета директоров об одобрении сделки №04/14 от 18.04.2014 г.);

- овердрафт на сумму 20 000 000 руб. с ПАО «Ханты-Мансийский банк Открытие» (протокол совета директоров об одобрении сделки №05/14 от 28.11.2014 г.);

- банковская гарантия на сумму 24 000 000 руб. с ПАО «Ханты-Мансийский банк Открытие» (протокол совета директоров об одобрении сделки №06/14 от 18.12.2014 г.);

 *3.9. Сведения о совершенных акционерным обществом в отчетном году сделок, признаваемых в соответствии с Федеральным законом "Об акционерных обществах" сделками, в совершении которых имелась заинтересованность и необходимость одобрения которых уполномоченным органом управления акционерного общества предусмотрена главой XI Федерального закона "Об акционерных обществах"*

 Сделок с заинтересованностью в 2014 году ОАО «Юграавиа» не совершало.

 *3.10. Размер вознаграждения членов совета директоров.*

Члены совета директоров осуществляют свои функции на безвозмездной основе. Общество не выплачивает вознаграждения и не компенсирует расходы членам совета директоров.

 ***Выводы и предложения.***

Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия показал:

Положительные факторы:

         рост чистых активов на 4 575 или на 3,8%;

         рост чистого оборотного капитала на 2 410 тыс.руб. или на 4,5%;

         снижение дебиторской задолженности на 25 027 тыс. руб.;

         рост средней заработной платы на 5,2%;

         рост показателей ликвидности, обеспеченности собственными оборотными средствами, финансовой независимости.

Отрицательные факторы:

         снижение объёмов реализации на 21 639 тыс. руб.;

         рост себестоимости на 688 тыс.руб.;

         объём выручки на одного работника снизился на 14,4 тыс. руб.;

Финансовое положение предприятия в целом находится в состоянии нормальной финансовой независимости, когда его хозяйственная деятельность обеспечивается большей частью собственными средствами.

 Предприятие располагает значительными собственными средствами, большая часть которых, находится в иммобилизованной форме, что снижает возможность для маневрирования.

 **4. ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ЗАДАЧИ ОБЩЕСТВА.**

 Основные проблемы общества, которые отмечались и ранее.

 1. Основной проблемой при функционировании аэропорта Ханты – Мансийск в 2013 году, как и в предыдущие годы оставался недостаточный объем работ и убыточные, нерыночные тарифы по регулируемым государством основным видам деятельности, что приводит к убыткам от основной деятельности предприятия.

 2. В 2014г произошло очередное снижение количества рейсов, выполняемых внутри округа и подтвердилась прямая связь объема дотирования авиакомпаний, выполняющих внутриокружные перевозки через аэропорт Ханты-Мансийск, с объемом работ и соответственно доходов аэропорта. Авиакомпания «ЮТэйр» при этом, с каждым годом использует все более пассажировместимые самолеты (жалуясь на их низкую загрузку и соответственно убыточность), а «внутриокружной пассажир» явно не готов (не имеет возможности) летать в пределах округа по ценам, которые предлагают авиакомпании при отсутствии дотаций.

 Предложения аэропортов округа об увеличении региональных перевозок за счет организации работы специализированной региональной компании на самолетах вместимостью порядка 20 – 40 пассажиров обсуждалось в 2011 – 12гг., как перспективные. К сожалению, в итоге уже озвученные решения в этом направлении (покупка ВС, привлечение «Нижневартовск Авиа») не реализованы, все дотационные ресурсы на аэропортовое обслуживание и в текущем году снова достались авиакомпании «ЮТэйр», которая формирует расписание полетов в Округе с использованием парка ВС, не предназначенного для этих целей, по своему усмотрению, в том объеме и так как только ей выгодно.

 Попытки работы авиакомпании «Скол» на самолетах Цесна – 208 «Караван», пока, сколько ни будь существенно на ситуации с внутриокружными перевозками, не отразились, в основном осуществляются работы в интересах саниавиации.

 3. В 2014 году еще больше обострилась проблема несвоевременности платежей за услуги, оказываемые аэропортом фактическому монополисту в сфере региональных перевозок – авиакомпании «ЮТэйр». Пользуясь своим монопольным положением и особенностями российского законодательства, которое под флагом защиты прав потребителей, фактически запрещает прекращение оказания услуг до полной «смерти» аэропорта, авиакомпания, сама испытывая серьезные финансовые проблемы, грубо нарушает договорные обязательства, в части оплаты.

4. По-прежнему стоит вопрос экономической целесообразности работы аэропорта 24 часа в сутки. Существующее количество рейсов по расписании можно уместить в регламентe продолжительностью в 12 часов, что могло бы дать (теоретически) существенную экономию расходов аэропорта и существенно улучшить его экономику. Но вопрос этот не только экономический, но и социальный и в какой-то степени «политический». Рассматривать его необходимо в увязке с возможной потерей доходов от сокращения регламента, с возможностями и перспективами субсидирования деятельности аэропорта из бюджета Округа в дальнейшем, социальными последствиями (сокращения численности персонала). А также при полном понимании того, что летать в Ханты-Мансийск, как жителям города, так и различного рода официальным делегациям будет уже не так удобно и пониманием того, что в случае изменившихся обстоятельств в дальнейшем, обратный возврат от 12 часового регламента к круглосуточной работе, в условиях Ханты-Мансийска, будет, практически, невозможен (из-за невозможности восстановить кадровый состав для круглосуточной работы).

Кроме того сохранять круглосуточный режим работы вынуждает все более определенная ориентация авиакомпаний на работу через московские ХАБы, которые хотят подвозить пассажиров к своим утренним рейсам из Москвы, для чего необходимо выполнять вылеты из региональных аэропортов ночью, а также заинтересованность в работе аэропорта ночью авиакомпаний, выполняющих вахтовые перевозки.

 5. Считаю, что если остается без изменения круглосуточный режим работы, то требуется пересмотр, в принципиальном плане, существующей системы субсидирования деятельности аэропорта. Существующая система субсидирования, предусматривающая компенсацию убытков аэропорта от основной деятельности в пределах выделенных для этих целей мизерных средств, на современном этапе себя изжила, она (при ее сохранении) обрекает наше предприятие на вечное жалкое существование, без всякой надежды на нормальный процесс развития, как в плане развития производственной базы, так и социального развития коллектива. По сути, чтобы получить субсидию надо «наработать» убытки. «Запрограммированность» экономики предприятия на получение убытков – это принципиально неправильная установка. Необходимо выплату субсидии сделать независимой от убытков. Уверен, что это стимулирует рост экономических показателей предприятия. Субсидию, по нашему мнению, следовало бы связать не с убытками, а с обеспечением международных перевозок и круглосуточным режимом работы в интересах Округа и города.

6. При постоянной сезонной нехватке оборотных средств у предприятия отсутствует достаточная залоговая база для работы с кредитными организациями. Необходимы дополнительные взносы учредителей Общества в уставный капитал – объектами недвижимости вне контролируемой территории. Например вторая часть гостиницы «Сокол» вопрос о передаче которой не решается уже несколько лет. В целом размер уставного капитала Общества недостаточен для осуществляемого вида деятельности на современном этапе. В 2014 году обозначилась перспектива решения этой проблемы в результате преобразования Общества в ОАО и получения при этом юридической возможности внесения ряда объектов аэропорта, принадлежащих ХМАО – Югре, в уставный капитал.

7. Нет ясности в вопросе о перспективах (объемах, объектах, сроках), и финансировании реконструкции аэропорта Ханты-Мансийск в соответствии с существующим проектом. В связи с тем, что наш аэропорт, как и другие аэропорты Округа был исключен из «Адресной инвестиционной программы ХМАО-Югры на 2013 и плановый период 2014 и 2015 годов», а в государственной программе ХМАО-Югры «Развитие транспортной системы ХМАО-Югры на 2014 – 2020 годы» финансирование предусмотрено только с 2018 года, начатая реконструкция практически остановлена (не ведется уже 3 года). Ввиду полной неясности, будет ли продолжена реконструкция аэропорта в дальнейшем, невозможно осуществлять какую-либо «синхронизацию» вопросов реконструкции с органами «Аэронавигации», планирующими и реально осуществляющими «свою» часть реконструкции с финансированием из федерального бюджета, в нашем аэропорту и аэропортах Урай, Нягань.

Между тем, состояние основных объектов аэропорта: ИВПП, РД, перроны, ССО, давно выработавших свои нормативные сроки службы поддерживается только за счет все более дорогостоящего текущего ремонта, выполняемого собственными силами. В целом состояние производственной базы аэропорта Ханты-Мансийск ухудшается.

Отдельно необходимо сказать о реконструкции склада ГСМ аэропорта. В 2007 году прошел государственную экспертизу проект реконструкции склада ГСМ, разработанный по инициативе ООО «Юграавиа». Заказчиком проекта выступал УКС ХМАО–Югры. До настоящего времени вопрос финансирования реконструкции не решен.

8. Предприятие продолжает испытывать давление в вопросах, связанных с сохранением реализации авиакеросина, как вида деятеятельности, как со стороны более мощных игроков на этом рынке, так и по причине несвоевременных платежей авиакомпаний за потребляемое топливо.

9. В связи с исполнением функций управляющей компании по отношению к ОАО «Аэропорт Урай» и ОАО «Аэропорт Нягань», как никогда ранее обострилась проблема кадров, а именно отсутствие дипломированных авиационных специалистов аэропортовых специальностей. Нет подготовленных, опытных, ответственных авиационных специалистов для назначения от рядовых должностей, которые должны замещаться инженерным составом, до начальников служб и заместителей исполнительного директора. Эта проблема существует в целом по стране. Решение ее в условиях Ханты – Мансийска, а тем более Урая, Нягани, сама по себе очень сложная задача, стала практически невыполнимой из-за фактического отказа Совета директоров реально решать вопрос обеспечения жильем приглашенных специалистов (приобретения и льготной продажи служебного жилья) и низкого уровня оплаты труда в предприятиях, не позволяющего конкурировать на рынке трудовых ресурсов Округа, городов.

10. Необходимо продолжить формирование и оптимизацию структуры управляющей компании. На сегодняшний день все еще не ясны перспективы ее конечной конфигурации (состава) – количество аэропортов и принцип построения. Неясность в вопросах формирования управляющей компании на базе «Юграавиа» существует на уровне «постановки задачи» и связана в основном с так называемой «Концепцией развития аэропортов ХМАО».

11. Необходимо продолжать работу по налаживанию работы управляемых компаний и приведению в нормативное состояние технологических процессов в том числе производственной базы аэропортов Урай и Нягань. Решение этих вопросов также будет тесно увязано с решениями по управляющей компании и финансированию.

Основными направлениями деятельности ООО «Юграавиа» на перспективу являются:

1. Обеспечение устойчивой работы международного аэропорта Ханты - Мансийск в режиме соответствующем текущим задачам, развитие современной производственной базы, в том числе ее своевременная и рациональная реконструкция, ремонт. Сохранение и соответствующее обновление профессионального состава коллектива, способного обеспечить функционирование аэропорта и управляемых компаний, как в настоящее время, так и на перспективу.

2. Организация и налаживание работы в качестве управляющей компании аэропортов Урай и Нягань, приведение технологических процессов в этих аэропортах в нормативное состояние.

3. Обеспечение безопасности полетов и авиационной (транспортной) безопасности при осуществлении аэропортовой деятельности.

**5. СВЕДЕНИЯ О СОБЛЮДЕНИИ КОДЕКСА КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ**

В сфере корпоративного управления ОАО «Юграавиа» руководствуется принципами Кодекса корпоративного управления, рекомендованного к применению Письмом Банка России от 10.04.2014г. №06-52/2463.

Руководствуясь Федеральным законом Российской Федерации от35.12.2008г. « О противодействии коррупции», указом президента Российской Федерации №297 «О национальном плане противодействия коррупции на 2012 – 2013 годы», Обществом принят ряд внутренних документов направленных на противодействие коррупции:

 Кодекс этики и служебного поведения работников ОАО «Юграавиа»;

 Положение о закупках ОАО «Юграавиа»;

 Положение о конфликте интересов работников ОАО «Юграавиа»;

 Положение об информировании работниками работодателя о случаях склонения их к совершению коррупционных нарушений и порядке рассмотрения таких сообщений в ОАО «Юграавиа»;

 Правила обмена деловыми подарками и знаками делового гостеприимства в ОАО «Юграавиа»;

 Положение об Общественном Совете ОАО «Юграавиа»;

 Положение о порядке и правилах внедрения инновационных решений в ОАО «Юграавиа»;

 Карта коррупционных рисков в ОАО «Юграавиа»;

 План мероприятий по предупреждению и противодействию коррупции в ОАО «Юграавиа».

Корпоративное поведение в Обществе основано на уважении прав и законных интересов его участников, направлено на способствование эффективной деятельности общества, увеличению стоимости активов общества, созданию рабочих мест и поддержанию финансовой стабильности и прибыльности общества.

Общество стремится соблюдать деловую этику, исходить из требований добросовестности, разумности и справедливости, а также осуществлять гражданские права, связанные с участием в Обществе, разумно и добросовестно.

Акционерам обеспечен надежный способ учета прав собственности на акции.

Решения акционеров и решения Совета директоров Общества принимаются в соответствии с действующим законодательством РФ.

Практика корпоративного поведения обеспечивает контроль Совета директоров за деятельностью исполнительного органа, а также подотчетность членов Совета директоров акционерам.

Совет директоров Общества определяет стратегию развития Общества, обеспечивает контроль за финансово – хозяйственной деятельностью Общества.

С этой целью Совет директоров утверждает:

 приоритетные направления деятельности Общества;

 финансово – хозяйственный план;

 процедуры внутреннего и внешнего контроля (аудит).

Контроль за финансово-хозяйственной деятельностью осуществляет Совет директоров, формируемый акционерами Общества. Заседания Совета директоров проводятся регулярно в очной и заочной форме. Все вопросы хозяйственной деятельности ОАО «Юграавиа», отнесенные к компетенции Совета директоров, решаются на заседаниях Совета директоров.