

Выписка из отчета о результатах контрольного мероприятия

«Анализ деятельности ОАО «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд» в части организации пассажирских воздушных перевозок на территории Ненецкого автономного округа в 2011-2013 годах»

Выводы:

1) В период с 01.01.2011 по 05.12.2011 акционером Авиаотряда являлась Российская Федерация, с 06.12.2011 по настоящее время акционером Авиаотряда является Ненецкий автономный округ.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации № 1283, распоряжением (постановлением) Правительства Российской Федерации от 31.10.2011 № 1901-р, 100% акций Авиаотряда переданы из государственной собственности Российской Федерации в собственность Ненецкого автономного округа.

Согласно Указу Президента № 1283 условием передачи 100% акций Авиаотряда является привлечение Администрацией Ненецкого автономного округа до 2015 года на условиях государственно-частного партнерства инвестиций в размере не менее 1 215,1 млн. рублей в комплексную реконструкцию и строительство объектов авиатранспортной инфраструктуры аэропорта Нарьян-Мар.

2) Целями деятельности Авиаотряда являются расширение рынка авиауслуг, а также извлечение прибыли.

3) В анализируемый период среднесписочная численность Авиаотряда имела тенденцию к снижению. Так в целом среднесписочная численность уменьшилась на 49 человек и составила: в 2011 году 639 человек, в 2012 году 605 человек, за 1 полугодие 2013 года 590 человек. Штатная численность снизилась на 7 штатных единиц: в период с 01.01.2011 по 26.05.2011 утверждено 754,9 штатных единиц, в период с 26.05.2011 по 01.08.2012 утверждено 748,9 штатных единиц, с 01.08.2012 по 16.09.2013 утверждено 748,9 штатных единиц, с 16.09.2013 утверждено 747,9 штатных единиц.

4) В проверяемый период с 01.01.2011 по 30.06.2012 полномочия по организации транспортного обслуживания населения воздушным транспортом в межмуниципальном сообщении на территории Ненецкого автономного округа осуществляли органы государственной власти Архангельской области, с 01.07.2012 по настоящее время указанные полномочия осуществляют органы государственной власти Ненецкого автономного округа.

5) Согласно информации, представленной УГРЦ(Т) НАО (исходящий № 824 от 16.09.2013), с целью обеспечения транспортной доступности для сельского населения округа, предельные максимальные тарифы на воздушные перевозки установлены ниже экономически обоснованных. Доходы от продажи билетов по утвержденным тарифам покрывают не более трети экономически обоснованных расходов авиаперевозчика. В тоже время не предоставлена информация о конкретных расходах, включенных в предельные максимальные тарифы. Таким образом, не представляется возможным оценить обоснованность установленных предельных тарифов.

Превышение предельных тарифов, установленных приказом № 11 по отношению к предельным тарифам, установленным приказом № 40, составляет до 50,0 %; в свою очередь, предельные тарифы, установленные приказом № 17, примерно на 26,0 % ниже предельных тарифов, установленных приказом № 11. В тоже время себестоимость летного часа в 2013 году по сравнению с 2012 годом увеличилась на 6,0 % на вертолетах Ми-8, МТВ и на 6,2 % на самолете Ан-2.

В связи с тем, что тарифы на воздушные перевозки установлены ниже экономически обоснованных, Авиаотряд в результате деятельности получил убыток.

Полномочия по возмещению недополученных доходов Авиаотряда в период с 01.01.2011 по 30.06.2012 осуществляли органы государственной власти Архангельской области, с 01.07.2012 по настоящее время осуществляют органы государственной власти Ненецкого автономного округа.

6) В проверяемый период контроль за соблюдением условий, целей и порядка предоставления субсидии, направленной на организацию воздушных перевозок пассажиров на территории Ненецкого автономного округа в межмуниципальном и пригородном сообщении, осуществлялся Управлением в рамках Порядка возмещения недополученных доходов исключительно на основании предоставленных Авиаотрядом в Управление строительства и жилищно-коммунального хозяйства Ненецкого автономного округа ежемесячных отчетов о фактически осуществленных пассажирских авиаперевозках по регулируемым и специальным тарифам по утвержденным формам. Иные формы контроля органами исполнительной власти округа в проверяемый период не проводились.

7) Финансовое положение на Предприятии к концу 2012 года по сравнению с 2011 годом улучшилось особенно по экономическим показателям, результат которых зависит от капитала, в частности от уставного капитала. Увеличился в целом капитал, в т.ч. доля собственного капитала, финансовый результат Предприятия достиг положительного результата (прибыли), улучшились многие экономические показатели, характеризующие деятельность Авиаотряда. В тоже время снижение таких показателей как коэффициент оборачиваемости активов, период оборота текущих активов, оборачиваемость дебиторской задолженности, показателей рентабельности, а также отсутствие роста выручки свидетельствуют о том, что достигнутый положительный финансовый результат (прибыль) является не результатом деятельности Авиаотряда по оказанным услугам, а результатом увеличения капитала за счет средств окружного бюджета, а также возмещения из окружного бюджета недополученных доходов при осуществлении межмуниципальных перевозок пассажиров и багажа воздушным транспортом по регулируемым и специальным тарифам. Также немаловажно, что увеличение собственного капитала повлечет увеличение налога на имущество Предприятия в будущие периоды.

Необходимо отметить, что в соответствии с пунктом 6 части 1 статьи 4 закона округа от 27.11.2003 № 452-оз «О налоге на имущество организаций» в проверяемый период налогом на имущество не облагалось имущество Авиаотряда в части объектов аэродромной инфраструктуры аэропортов.

Также согласно пункту 4 части 2 статьи 358 Налогового кодекса Российской Федерации воздушные суда Авиаотряда не облагаются транспортным налогом.

8) Резервный капитал в проверяемый период не изменялся и на 01.01.2011 и 01.01.2012 составлял 1 129,0 тыс. рублей или 1,5 и 0,9 % от собственного капитала соответственно; на 01.01.2013 - 0,3 %; на 30.06.2013 - 0,4 %.

Необходимо отметить, что в соответствии с пунктом 5.1. Устава резервный фонд создается в размере 5,0 % от уставного капитала.

Более того, согласно части 1 статьи 35 Федерального закона от 26.12.1995 № 208-ФЗ «Об акционерных обществах» в обществе создается резервный фонд в размере, предусмотренном уставом общества, но не менее 5,0 % от его уставного капитала, предназначенный для покрытия его убытков, а также для погашения облигаций общества и выкупа акций общества в случае отсутствия иных средств.

Таким образом, в нарушение требований, установленных Федеральным законом № 208-ФЗ и пунктом 5.1. Устава Предприятия, в Авиаотряде резервный фонд создан в недостаточном объеме, что в свою очередь может повлечь (при необходимости)

невозможность покрытия убытков, а также выкупа акций общества в случае отсутствия иных средств.

9) Вертолеты Авиаотряда эксплуатируются от 21 года до 32 лет, самолеты от 26 до 44 лет. В соответствии с Классификацией основных средств, включенных в амортизационные группы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 01.01.2002 № 1, самолеты и вертолеты относятся к шестой амортизационной группе, в которую включается имущество со сроком полезного использования свыше 10 лет до 15 лет включительно. Таким образом, у всех воздушных судов, осуществляющих пассажирские перевозки на территории округа, срок полезного использования истек от 6 до 29 лет.

Необходимо отметить, что в соответствии с разделом 5 «Развитие конкурентных преимуществ в транспортной инфраструктуре» Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.11.2008 № 1662-р, целью государственной политики в сфере развития транспорта является создание условий для повышения конкурентоспособности экономики и качества жизни населения, в т.ч. посредством обновления парка воздушных судов.

10) В нарушение Порядка возмещения недополученных доходов, расписание движения воздушных судов, осуществляющих пассажирские воздушные перевозки на местных воздушных линиях, на 2012 и 2013 годы утверждено Авиаотрядом, а не Управлением. Управлением данное расписание лишь согласовано.

11) В 2012 году на местных воздушных линиях перевезено 17 316 человек, за 8 месяцев 2013 года 13 305 человек.

Удельный вес от общего количества перевезенных пассажиров в 2012-2013 годы приходится на рейсы, осуществляемые самолетами АН-2 - 67,8 % и 67,3 % соответственно. Самым востребованным направлением в 2012 году являлось направление «Нарьян-Мар-Индига-Нарьян-Мар», по данному направлению перевезено 2 054 человек. Самым востребованным направлением по результатам работы за 8 месяцев 2013 года является направление «Нарьян-Мар-Н. Пеша-Снопа-Ома-Вижас-Несь-Нарьян-Мар», по которому перевезено 1 632 человек.

В 2013 году были выполнены рейсы по следующим направлениям, по которым в 2012 году рейсы не выполнялись:

- Нарьян-Мар-Коткино-Нарьян-Мар;
- Нарьян-Мар-Каратайка-Амдерма-Нарьян-Мар;
- Нарьян-Мар-Нельмин-Нос-Каменка-Осколково-Нарьян-Мар.

Средняя загрузка на рейсах в проверяемый период практически осталась неизменной: в 2011 году – 73,0 %, в 2012 году 74,1 %, за 9 месяцев 2013 года 72,9 %. Таким образом, установление предельных тарифов (ниже экономически обоснованной стоимости), введение специального тарифа, составляющего 50,0 % от регулируемого тарифа, не повлекло увеличения загрузки на рейсах.

12) По западному направлению перевезено наибольшее количество пассажиров: в 2012 году 12 057 человек или 69,6 %, за 8 месяцев 2013 года 9 142 человек или 68,7 %. Из них наибольшее количество пассажиров перевезено на самолетах АН-2: в 2012 году 67,0%, в 2013 году 72,0 %. По восточному направлению аналогично удельный вес количества пассажиров, перевезенных на самолетах АН-2, составляют - 69,8 % и 57,1 % соответственно.

13) В 2012 году 22,6 % пассажиров от общего их количества воспользовались правом льготного проезда по специальному тарифу, т.е. в размере 50,0 % от стоимости билета по регулируемому тарифу, в 2013 году - 33,4 %.

14) В ходе анализа необходимости введения регулярных рейсов в населенные пункты, в которые в настоящее время в утвержденном расписании не установлены регулярные рейсы, установлено следующее.

По информации Администрации МО «Великовисочный сельсовет» в д. Щелино необходимо в летний период ввести регулярный рейс. Необходимость введения рейса обусловлена пересыханием реки Сула в районе д. Щелино, что затрудняет проезд в с. Великовисочное, откуда в свою очередь направляется водный транспорт до города Нарьян-Мар. В д. Щелино функционирует вертолетная площадка. По данным Всероссийской переписи населения 2010 года население деревни составляет 104 человека.

По информации Администрации МО «Пешский сельсовет» в д. Волонга и д. Верхняя Пеша необходимо ввести регулярные рейсы 2 раза в месяц. Необходимость обусловлена отсутствием у населения возможности вылететь в город Нарьян-Мар, вовремя получать почту и пенсии. Население, проживающее в деревне Волонга, до города Нарьян-Мар добирается: в летнее время на лодке по реке и морю, зимой на снегоходах. В деревнях Волонга и Верхняя Пеша имеются вертолетные площадки. По данным Всероссийской переписи населения 2010 года население деревни Волонга составляет 35 человек, деревни Верхняя Пеша 134 человека.

Необходимо отметить, что вертолетные площадки в деревнях Щелино, Волонга и Верхняя Пеша находятся в собственности соответствующих МО. Введение регулярных рейсов в данные населенные пункты повлечет увеличение затрат МО на обслуживание вертолетных площадок.

15) Авиаотряд расчет себестоимости летного часа производил в соответствии с формой № 67-ГА (фин) «Отчет о финансовой деятельности авиапредприятий и организаций воздушного транспорта», утвержденной приказом ФАС России от 26.05.1997 № 99.

При сравнении расчета себестоимости летного часа по Положению о составе затрат, включаемых в себестоимость, и форме № 67-ГА (фин) излишне включенных затрат в себестоимость летного часа не установлено.

Согласно калькуляции стоимости летного часа транспортных полетов на воздушных судах Авиаотряда плановая стоимость летного часа составляла:

- в 2012 году: АН-2 – 53 229,0 тыс. рублей, Ми-8 – 97 578,0 тыс. рублей;
- в 2013 году: АН-2 – 56 427,7 тыс. рублей, Ми-8 – 103 640,7 тыс. рублей.

16) Наибольший удельный вес в себестоимости летного часа составили следующие расходы:

- 27,1 - 30,0 % на самолете АН-2 и 32,6 - 34,1 % на вертолете Ми-8 затраты на ТО и Р СВАД;
- 23,9 – 24,6 % на самолете АН-2 и 20,3 – 22,0 % на вертолете Ми-8 затраты на авиа ГСМ;
- 15,0 % на самолете АН-2 и 13,9 – 16,7 % на вертолете Ми-8 затраты на аэропортовое обслуживание.

17) В связи с большим пассажиропотоком в период распутицы вводятся по необходимости дополнительные рейсы. При выполнении дополнительных рейсов себестоимость летного часа снижается. Так, по результатам работы 2012 года установлено:

- на полеты АН-2 себестоимость без учета рентабельности снизилась на 3 981,9 рублей и составила 49 247,1 рублей, с учетом рентабельности в размере 5,0 % себестоимость снизилась на 1 519,5 рублей и составила 51 709,46 рублей;

- на полеты Ми-8 себестоимость без учета рентабельности снизилась на 10 670,6 рублей и составила 86 907,43 рублей, с учетом рентабельности в размере 5,0 % себестоимость снизилась на 6 325,2 рублей и составила 91 252,8 рублей.

18) За проверяемый период из окружного бюджета перечислены бюджетные ассигнования, направленные на организацию воздушных перевозок пассажиров на территории Ненецкого автономного округа в межмуниципальном сообщении в 2012 году, в сумме 80 866,8 тыс. рублей, в 1 полугодии 2013 года 89 597,5 тыс. рублей. Финансовый результат деятельности Авиаотряда от пассажирских перевозок воздушным транспортом в 2011 году составил (- 25 848,4) тыс. рублей, в 2012 году (- 8065,4) тыс. рублей, в 1 полугодии 2013 года 4 914,5 тыс. рублей.

19) Авиаотряд за 2 полугодие 2012 года недополучил субсидию из окружного бюджета в сумме 7 318,7 тыс. рублей, за 1 полугодие 2013 года субсидия выплачена в полном объеме.

Учитывая, что специальный тариф составляет 50,0 % от регулируемого тарифа, выручка по специальному тарифу за 2 полугодие 2012 года составила 8 520,4 тыс. рублей. В связи с введением специального тарифа Авиаотряд недополучил доход в сумме 8 520,4 тыс. рублей.

20) Субсидия предоставляется из расчета фактически произведенного налета часов, а не от фактического количества перевезенных пассажиров. Размер субсидии напрямую зависит от стоимости летного часа и объема выручки, который в свою очередь напрямую зависит от установленных предельных тарифов. Таким образом, размер субсидии зависит от установленных предельных тарифов. Учитывая, что не представляется возможным оценить обоснованность установленных предельных тарифов в рамках экспертно-аналитического мероприятия, СП НАО полагает, что данный вопрос требует дополнительной более детальной проверки в рамках контрольного мероприятия.

21) По результатам деятельности в 2012 году Авиаотряд от пассажирских перевозок на местных воздушных линиях получил убытки в сумме 8 065,4 тыс. рублей.

22) Учитывая материальную поддержку за счет бюджетных ассигнований в виде бюджетных инвестиций, субсидии на возмещение недополученных доходов, налоговых льгот, установленных как Налоговым кодексом Российской Федерации, так и окружным законодательством финансовый результат Предприятия от пассажирских перевозок воздушным транспортом за проверяемый период имеет отрицательное значение (- 28 999,4) тыс. рублей, что свидетельствует о необходимости принятия соответствующих мер по улучшению хозяйственной деятельности Авиаотряда.

Предложения Собранию депутатов Ненецкого автономного округа:

1) Рассмотреть отчет по результатам экспертно-аналитического мероприятия «Анализ деятельности ОАО «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд» в части организации пассажирских воздушных перевозок на территории Ненецкого автономного округа в 2011-2013 годах» и рекомендовать поручить:

Администрации Ненецкого автономного округа:

1. Представить план реализации Указа Президента РФ № 1283 по привлечению Администрацией округа до 2015 года на условиях государственно-частного партнерства инвестиций в размере не менее 1 215,1 млн. рублей в комплексную реконструкцию и строительство объектов авиатранспортной инфраструктуры аэропорта Нарьян-Мар;

2. Представить детализированный расчет установленных предельных тарифов на перевозки пассажиров и багажа воздушным транспортом в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях;

3. В целях обеспечения безопасности граждан при полётах на местных авиалиниях, осуществляемых Авиаотрядом, руководствуясь Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной

распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.11.2008 № 1662-р, принять меры по модернизации, обновлению воздушного парка Авиаотряда для осуществления пассажирских перевозок воздушным транспортом в межмуниципальном сообщении на территории Ненецкого автономного округа;

Управлению строительства и жилищно-коммунального хозяйства Ненецкого автономного округа:

1. Утвердить расписание движения воздушных судов, осуществляющих пассажирские воздушные перевозки на местных воздушных линиях на территории округа в соответствии с требованиями, установленными Порядком о возмещении недополученных доходов;

2. Рассмотреть вопрос о возможности введения регулярных рейсов 2 раза в месяц в деревни Волонга и Верхняя Пеша, а также в летний период в д. Щелино;

3. Принять меры по перечислению Авиаотряду недополученной суммы субсидии за 2 полугодие 2012 года в сумме 7 318,7 тыс. рублей;

ОАО «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд»:

1. Принять меры по приведению размера резервного фонда Авиаотряда в соответствии с требованиями, установленными Федеральным законом № 208-ФЗ и Уставом.

2. Разработать план мероприятий по улучшению финансово-хозяйственной деятельности Предприятия, принять возможные меры к снижению себестоимости оказываемых услуг.

3. Создать эффективную систему внутреннего контроля, которая бы обеспечивала упорядоченное и эффективное ведение финансово-хозяйственной деятельности, сохранность активов, выявление, исправление и предотвращение ошибок в отчётных материалах.

4. Принять меры к снижению дебиторской задолженности. Вовремя проводить претензионную работу по просроченной дебиторской задолженности.

5. Усилить контроль за кредиторской задолженностью. Проводить мониторинг ее состояния с выделением просроченной кредиторской задолженности. Исполнять в первоочередном порядке обязательства перед теми кредиторами, договора с которыми предусматривают штрафы и пени за нарушение договорных отношений.

Принять меры по повышению эффективности использования ресурсов.