

**КОНЦЕПЦИЯ**  
**региональной долгосрочной целевой программы**  
**«Модернизация авиационного комплекса НАО в**  
**2013 - 2016 годах»**

**Нарьян-Мар – 2011**

## СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
РЕЗЮМЕ.....	4
1. Общая характеристика предприятия .....	5
1.1. Краткая характеристика региона .....	5
1.2. Характеристика воздушного транспорта региона.....	7
1.3. Общие сведения о предприятии ОАО «Нарьян-Марский ОАО».....	11
2. Анализ финансово-хозяйственной деятельности ОАО «Нарьян-Марский ОАО»..	12
2.1. Производственные показатели деятельности авиапредприятия.....	12
2.1.1. Производственные показатели авиаперевозочной деятельности ОАО «Нарьян-Марский ОАО».....	12
2.1.2. Производственные показатели аэропортовой деятельности в аэропорту г. Нарьян-Мар.....	16
2.2. Финансово-экономические показатели деятельности ОАО «Нарьян-Марский ОАО».....	20
2.2.1. Структура доходов и расходов по авиаперевозочной деятельности ОАО «Нарьян-Марский ОАО».....	23
2.2.4. Анализ финансово-экономического состояния ОАО «Нарьян-Марский ОАО».....	25
2.3. Анализ затрат на поддержание эксплуатационной годности ОПФ и инвестиционной деятельности авиапредприятия.....	29
3. Концепция модернизации и развития ОАО «Нарьян-Марский ОАО».....	31
3.1. Наличие и характер ограничений в использовании объектов аэропорта Нарьян-Мар. Планы развития и потребности в инвестициях в производственный комплекс ОАО «Нарьян-Марский ОАО».....	31
3.2. Организационно-правовые аспекты подготовки и реализации концепции реформирования авиапредприятия.....	51
3.3. Основные элементы (этапы реализации) концепции модернизации и развития авиапредприятия.....	39
4. Социально-экономические, финансовые и иные последствия реализации концепции модернизации и развития ОАО «Нарьян-Марский ОАО».....	60
5. Выводы.....	62



## РЕЗЮМЕ

Концепция региональной программы «Модернизация авиационного комплекса НАО в 2013-2016 годах» разработана в соответствии с «Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2020 года», утвержденной приказом Министра транспорта Российской Федерации (РФ) № 45 от 12.05.2005 г., и «Концепцией развития аэропортовой (аэродромной) сети РФ на период до 2020 года», утвержденной приказом Министра транспорта РФ и Министра обороны РФ от 29.05.2008 г. № 003/0021.

Настоящая Концепция разработана с целью:

- формирования оптимальной структуры авиатранспортного комплекса Ненецкого автономного округа;
- повышения экономической эффективности деятельности авиапредприятия;
- ускорения развития деятельности авиапредприятия в соответствии с возрастающими потребностями пользователей услуг воздушного транспорта в регионе.

Концепция включает в себя:

- финансово-экономический анализ состояния авиапредприятия с указанием структуры кредиторской и дебиторской задолженности, условий и причин ее возникновения;
- анализ и прогноз объемов авиаперевозок, авиаработ, услуг по основным видам производственной деятельности авиапредприятия;
- анализ структуры доходов и расходов авиапредприятия по видам деятельности;
- оценку экономической эффективности модернизации авиационного комплекса НАО;
- выводы о социально-экономических, финансовых и иных последствиях модернизации авиационного комплекса НАО по предлагаемой Концепции.

# 1. Общая характеристика авиапредприятия

## 1.1. Краткая характеристика региона

**Ненецкий автономный округ** – субъект Российской Федерации (в составе Архангельской области), входит в состав Северо-Западного федерального округа. Административным центром округа является город Нарьян-Мар. На юге округ граничит с Республикой Коми, на юго-западе – с Архангельской областью, на северо-востоке – с Ямало-Ненецким автономным округом.



Ненецкий автономный округ расположен на севере Восточно-Европейской равнины, большая часть расположена за Полярным кругом. Включает острова Колгуев и Вайгач, полуостров Канин. Омывается Белым, Баренцевым, Печорским и Карским морями Северного Ледовитого океана.

**Природные условия.** Рельеф территории в основном равнинный; выделяются Тиманский кряж и хребет Пай-Хой (высота до 467 м), заболоченные участки Большеземельской и Малоземельской тундры. Главная река – Печора. На территории Ненецкого автономного округа есть густая сеть небольших рек и мелких озер.

**Климат** суровый: средняя температура января от  $-12^{\circ}\text{C}$  на юго-западе до  $-22^{\circ}\text{C}$  на северо-востоке, средняя температура июля от  $+6^{\circ}\text{C}$  на севере до  $+13^{\circ}\text{C}$  на юге; количество осадков – около 350 мм в год; многолетняя мерзлота. Не менее 30 % осадков выпадает в виде снега. Частые перемены погоды, сильные ветры.

**Земельные ресурсы.** Площадь сельскохозяйственных угодий (сенокосы, пастбища, пашня) составляют 25,9 тыс. га, или менее 0,15% в структуре земельного фонда округа. Лесами занято 847,8 тыс. га (4,8%), болотами – 1089,3 тыс. га (6,2%), под водой – 1000,4 тыс. га (5,66%). На олени пастбища приходится 13 202,2 тыс. га (74,67%).

**Население:** 42 023 чел. (2009 год)

- Удельный вес городского населения: 64,6 %
- Плотность населения – 0,24 чел./км<sup>2</sup>
- Мужчины: 49,5%
- Женщины: 50,5%

**Социально-экономическое положение.** Ненецкий автономный округ является одним из немногих субъектов Российской Федерации, где из года в год увеличивается объем промышленного производства. Высокой динамики удается достичь в основном благодаря развитию топливной промышленности. Это станет также возможным с вводом новых месторождений (им. Требса и Титова, шельфовых Приразломного, Штокманского и др. месторождений), с увеличением геологоразведочных работ и строительством нефтепроводной системы.

Положительная динамика роста наблюдается в объеме товаров собственного производства, а также выполненных работ и услуг. В округе увеличивается количество малых предприятий. В структуре деятельности малых предприятий доля торговли, ремонта транспортных средств, бытовых изделий и предметов личного пользования занимает свыше 30% от общего числа предприятий. Удельный вес предприятий, занимающихся промышленной деятельностью и строительством, невелик. Остальная доля приходится на предприятия транспорта, связи, сельского хозяйства, предоставления различных видов платных услуг. Объем производства продукции (работ, услуг) на малых предприятиях, зарегистрированных на территории региона, также стабильно растет на 5%-10% в год.

**Инвестиционный потенциал.** Лидером в привлечении инвестиций является нефтедобыча. На её долю в разные годы приходилось от 87% до 96% инвестиций. Ресурсный потенциал Ненецкого автономного округа отличается значительными запасами углеводородного сырья, подготовленными к освоению и мало освоенными до настоящего времени.

Округ расположен в северной части Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции, которая по запасам нефти занимает 4-е место в России. Небольшая глубина залегания, хорошие физико-химические свойства нефти и компактное размещение нефтегазоносных площадей только усиливают привлекательность округа для инвесторов.

Кроме того, особую роль играет выгодное географическое положение округа – вдоль побережья Северо-востока Европейской части России, что означает близость Северного морского пути и европейских рынков сбыта. Недра округа привлекательны тем, что степень выработанности разведанных запасов нефти достигла лишь 8 %, свободного газа 0,7%.

Крупнейшие российские инвесторы – «ЛУКОЙЛ», «Роснефть», «Газпром» «Зарубежнефть» и «Башнефть». Крупнейшими иностранными инвесторами

являются американская «КонокоФилипс», французская «Тоталь», норвежская «СтатойлГидро» и вьетнамская «Петровьетнам».

Одно из основных направлений, в которое инвесторы вкладывают деньги, это инфраструктура, обеспечивающая добычу и транспортировку углеводородного сырья. В настоящее время на территории округа создается современная трубопроводная и терминальная транспортная система с выходом на экспортные направления.

## **1.2. Характеристика воздушного транспорта региона**

Важнейшую роль в транспортной системе округа играет авиационный транспорт. С помощью авиации окружной центр г. Нарьян-Мар связан со всеми населенными пунктами округа и практически со всеми регионами России. Услуги по авиационным перевозкам на местных воздушных линиях и аэропортовому обслуживанию в аэропорту Нарьян-Мар и приписных аэропортах предоставляет ОАО «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд».

Аэропорт Нарьян-Мар расположен в 3 км к востоку от г. Нарьян-Мар, являющегося административным центром Ненецкого автономного округа. Аэропорт Нарьян-Мар, единственным оператором которого является ОАО «Нарьян-Марский ОАО», обеспечивает сообщение поселков и населенных пунктов Ненецкого автономного округа с населением от 100 до 2000 человек, для большинства из которых авиационный транспорт является единственным видом сообщения, с Архангельском, Москвой, Санкт-Петербургом, крупными городами центральной части России через сеть из 18 аэропортов местных воздушных линий (МВЛ): Нижняя Пеша, Белушье, Вижас, Волоковая, Индига, Каратайка, Коткино, Лабожское, Несь, Ома, Снопа, Усть-Кара, Харута, Хорей-Вер, Чижа, Шойна и вертолетные площадки Бугрино (о. Когуев) и Варнек (о. Вайгач), а также базирование самолетов Ан-2 и вертолетов Ми-8 и Ми-8МТВ, обслуживающих потребности предприятий топливно-энергетического комплекса, лесной промышленности и сельского хозяйства, выполняющих социально значимые перевозки пассажиров и функции по медицинскому обслуживанию населения и обеспечению спасательных работ, вылеты в зоны чрезвычайных ситуаций.

Аэродром Нарьян-Мар является аэродромом совместного базирования (утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации № 1034-р от 10 августа 2007 года). Аэродром аэропорта Нарьян-Мар включен в перечень аэродромов федерального значения, необходимых для осуществления полномочий Российской Федерации (Постановление Правительства Российской Федерации от

20.03.2008 № 340-р). После осуществления 100% пакета акций в собственность НАО аэропорт перейдет в статус регионального.

На аэродроме имеются одна взлетно-посадочная полоса (ВПП) с искусственным покрытием (бетон) 2560 x 40 метров класса «В», оборудованная системой посадки II и III категории с обоих направлений посадки, и светосигнальным оборудованием, а также сеть рулежных дорожек (РД), пассажирский и грузовой перрон, места стоянки (МС) воздушных судов (ВС). Аэропорт принимает все типы самолетов местных воздушных линий и ближнемагистральных самолетов (кроме средне- и дальнемагистральных), в т.ч.: Ан-2 Ан-24, Ан-26, Як-40, CRJ-200, АTR-42, Як-42, Ил-18, Ту-134, Боинг-737.

Текущий ремонт ИВПП с заменой дефектных плит и выравниванием профиля ИВПП проводился в течение 2004 - 2008 гг. Требуется произвести реконструкцию ИВПП с РД для обеспечения соответствия нормативам, монтаж современных светотехнической и курсо-глиссадной систем посадки ВС.

ОАО «Нарьян-Марский ОАО» осуществляет следующие виды деятельности:

- воздушные перевозки и работы спецприменения на самолетах Ан-2 и вертолетном парке (Ми-8, Ми-8МТВ);
- обслуживание ВС, пассажиров, почты и грузов;
- оперативное техническое обслуживание и ремонт ВС;
- аэропортовая деятельность, в т.ч. авиатопливообеспечение;
- агентская деятельность по продаже авиаперевозок.

ОАО «Нарьян-Марский ОАО» является эксплуатантом ВС Ан-2, Ми-8, Ми-8МТВ и круглогодично выполняет регулярные и чартерные рейсы через 17 аэродромов и вертолетных площадок МВЛ в сельские населенные пункты Ненецкого автономного округа по контракту с администрацией Архангельской области, авиаперевозки по заказам топливно-сырьевой и сельскохозяйственной промышленности, а также социально значимые авиационные работы по круглосуточному дежурству и заявкам санавиации и Управления ГОиЧС, поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов ВС. В настоящее время парк ВС авиапредприятия насчитывает 12 вертолетов Ми-8Т, 2 вертолета Ми-8ТП, 4 вертолета Ми-8МТВ-1 и 7 самолетов Ан-2.

В период весенне-летней распутицы и соответствующих ограничений в полетах самолетов Ан-2 из-за затопления и размокания ВПП, в период ледостава и ледохода на р. Печора рейсовые полеты на МВЛ полностью ложатся на вертолеты



Ми-8.

Предприятие собственными силами производит полное техническое обслуживание собственного парка и привлекаемых ВС, оперативное техническое обслуживание (ТОиР) ВС других эксплуатантов, выполняющих как регулярные, так и чартерные рейсы из аэропорта Нарьян-Мар в города Москву, Санкт-Петербург, Архангельск и другие города. Кроме того, предприятие оказывает услуги по общественному питанию всех работников и пассажиров, а также медицинские услуги. Аэропортовый комплекс необходимо незамедлительно модернизировать под сертификационные требования Авиационной Администрации РФ, и потребительские ожидания пассажиров и заказчиков авиационных работ.

Вторым по значению авиапредприятием округа является **ФГУП «Аэропорт Амдерма»**. Размеры бетонной ВПП составляют 2600 x 50 метров. Класс аэродрома – «В», что позволяет принимать самолеты АН-24, ТУ-134, ТУ-154, ИЛ-76.

Посёлок Амдерма расположен на побережье Карского моря, к востоку от пролива Югорский Шар на Югорском полуострове. Расстояние до окружного центра города Нарьян-Мар составляет 490 км. Ближайшая железнодорожная станция находится в 350 км в городе Воркута.

К 2011 г. в поселке проживает не более 300 чел. В перспективе Амдерма рассматривается как база для Северного морского пути и освоения нефтегазоносных месторождений северной части Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции и на шельфе Баренцева и Карского морей.

Полоса аэропорта Амдерма позволяет принимать тяжелые самолеты типа Ил-76 или Ил-86 и является уникальным объектом военно-инженерного строительства в условиях Арктики. Аэродром имеет особую значимость в обеспечении функций по охране государственной границы, обслуживанию Северного морского пути и полярных станций, имеющих важное значение в обеспечении национальной безопасности и реализации стратегических интересов на Севере Российской Федерации.

ФГУП «Аэропорт «Амдерма» является предприятием федеральной формы собственности и эксплуатирует аэродром Министерства обороны РФ, включая всю инженерную инфраструктуру.

ФГУП «Аэропорт «Амдерма», с учетом уровня формируемых доходов и направляемых на его содержание дотаций из федерального бюджета, имеет крайне ограниченные финансовые возможности поддерживать минимальные объемы

работ по текущему ремонту и эксплуатационно-техническому содержанию аэродрома для обеспечения безопасного обслуживания рейсов самолетов Ан-24, Ан-2 и вертолетов. Аэропорт не полностью сертифицирован. Полеты самолетов в период полярной ночи и темное время суток запрещены по причине необходимости замены светосигнального оборудования. Необходим поддерживающий ремонт ИВП, реконструкция склада авиаГСМ и другого инженерного оборудования аэродрома.

В то же время аэропорт «Амдерма» может быть использован в качестве запасного для самолетов международных пассажирских и грузовых рейсов, пролетающих по ортодромии и кросс-полярным маршрутам над территорией Ненецкого автономного округа (НАО) и для ВС, выполняющих межрегиональные рейсы вдоль побережья Северного Ледовитого океана.

Хорошие перспективы открываются у аэропорта «Амдерма» с началом освоения газовых месторождений на шельфе Баренцевого и Карского морей. С учетом близкого расположения г. Воркуты, связанного с железнодорожным сообщением, регулярных полетов самолетов из аэропортов Москвы, Архангельска, Воркуты и др., Амдерму можно рассматривать как самый близко расположенный аэропорт к перспективным объектам газодобычи твердых полезных ископаемых с возможностью дальнейшей перевозки к ним пассажиров и грузов с помощью вертолетов.

**Аэропорт «Варандей»** находится в собственности ЗАО «Варандейский терминал», оснащен аэродромом класса «Г» с искусственной металлической ВПП 1700 x 33 метра, используется для вахтовых перевозок самолетами Як-40, Ан-24, Ан-26 и вертолетами. Эксплуатантом аэропорта является ЗАО «ЮТэйр – Экспресс» (г. Сыктывкар). Аэродром может быть дооборудован для использования в качестве запасного аэродрома для самолетов Ан-2 при выполнении рейсов в Амдерму, Каратайку, Усть-Кару.

**Аэропорт «Песчанка»** оснащен аэродромом класса «Г» с искусственной металлической ВПП 1700x33 метра, используется для вахтовых перевозок самолетами Як-40, Ан-24, Ан-26 и вертолетами. Его реконструкция и оснащение за счет собственника не ведется, инфраструктура аэродрома находится в критическом состоянии. Эксплуатантом аэропорта является ООО «Аэросервис» (г. Архангельск).

Аэропорт достаточно близко расположен к Приразломному, Долгинскому и Штокмановскому месторождениям, что является перспективным для организации

перспективных оффшорных вертолетных перевозок. Также он может войти в состав аэропортов аварийно-спасательного и технического обеспечения Северного морского пути.

**Аэропорт «Нижняя Пеша»**, эксплуатируемый ОАО «Нарьян-Марский ОАО», оснащен аэродромом класса «Е» с грунтовой ВПП 550х60 метров, имеет три места стоянки ВС Ан-2, две вертолетные площадки с искусственным покрытием, зданий аэровокзала, ТЗК, гаража спецавтотранспорта и электростанции. В аэропорту работает диспетчерский пункт Нарьян-Марского отделения ОрВД и группа авиационного метеобеспечения. Для дальнейшего развития аэропорта требуется разворот, удлинение и уширение ВПП, замена светосигнального оборудования, реконструкция и перенос ТЗК, строительство вертолетных площадок с заправкой авиаГСМ, приобретение спецавтотранспорта.

Прочие приписные аэродромы МВЛ ОАО «Нарьян-Марский ОАО»: *Чижа, Шойна, Несь, Вижас, Ома, Снопа, Белушье, Волоковая, Хорей-Вер, Харута, Коткино, Индига, Лабожское, Каратайка, Усть-Кара и вертолетные площадки Бугрино (о. Колгуев) и Варнек (о. Вайгач)* не оснащены диспетчерскими пунктами ОрВД, по своим техническим характеристикам соответствуют нормам годности аэродромов класса «Е» для обеспечения регулярных полетов самолетов Ан-2 и вертолетов Ми-8.

### **1.3. Общие сведения об ОАО «Нарьян-Марский ОАО»**

Юридический и почтовый адрес:	<u>166000 Архангельская область, Ненецкий автономный округ, г. Нарьян-Мар, Аэропорт</u>
Код ИНН / КПП:	<u>2983004475/298301001</u>
ОГРН	<u>1068383003325</u>
Телефон/факс:	<u>(818-53) 4-31-57, 4-31-68 / 91-521, 91-529</u>
Основные коды ОКВЭД:	<u>62.10.1 (деятельность воздушного пассажирского транспорта, подчиняющегося расписанию);</u> <u>62.10.2 (деятельность воздушного грузового транспорта, подчиняющегося расписанию);</u>
Код ОКПО:	<u>01129050</u>
Организационно-правовая форма:	<u>Открытое акционерное общество</u>
Форма собственности:	<u>федеральная</u>
Вид деятельности (основной):	<u>авиационный транспорт</u>
Уставный капитал (тыс.руб.):	<u>119 088,1</u>

## **2. Анализ финансово-хозяйственной деятельности ОАО «Нарьян-Марский ОАО»**

### **2.1. Производственные показатели деятельности авиапредприятия**

ОАО «Нарьян-Марский ОАО» является единственным оператором аэропортового комплекса г. Нарьян-Мар и основным авиаперевозчиком, осуществляющим пассажирские авиаперевозки по местным воздушными линиям и выполняющим основной объем авиационных работ спецназначения в Ненецком автономном округе.

Основными видами производственной деятельности ОАО «Нарьян-Марский ОАО» являются:

- выполнение авиаперевозок и работ спецназначения на самолетах Ан-2 и вертолетном парке;
- обеспечение приема и выпуска воздушных судов, осуществляющих перевозку пассажиров, багажа, груза и почты;
- аэродромное обслуживание;
- коммерческое обслуживание ВС;
- электротехническое обслуживание;
- обеспечение аэронавигационной информацией;
- медицинское обеспечение;
- режимно-охранное обеспечение;
- поисково-спасательное обеспечение;
- оперативное управление и др.

Динамика основных производственных показателей деятельности по авиаперевозкам и работам спецназначения ОАО «Нарьян-Марский ОАО» за 2008–2010гг. и прогнозные показатели за 2011г. представлена в таблице 2.1.1 и рис. 2.1.1 – 2.1.4.

**Сведения о перевозках пассажиров и грузов ОАО «Нарьян-Марский ОАО»  
за 2008 – 2011 гг.**

Таблица 2.1.1

Регулярные перевозки	Перевозки по видам сообщения				
	Международные		Внутренние, всего	Итого	
	Между Россией и странами за пределами СНГ	между Россией и странами СНГ			
1	2	3	4	6	
<b>2008 г.</b>					
Налет часов, час			15525	15525	
Перевезено пассажиров, чел.			76878	76878	
Перевезено почты и грузов, тонн			6337,9	6337,9	
Выполненный пассажирооборот, тыс. пасс. км			4591,5	4591,5	
<b>2009 г.</b>					
Налет часов, час	-	-	9149	9149	
Перевезено пассажиров, чел.	-	-	56040	56040	
Перевезено почты и грузов, тонн	-	-	2168,7	2168,7	
Выполненный пассажирооборот, тыс. пасс. км	-	-	4044,3	4044,3	
<b>2010 г.</b>					
Налет часов, час	-	-	9453	9453	
Перевезено пассажиров, чел.	-	-	60560	60560	
Перевезено почты и грузов, тонн	-	-	2839	2839	
Выполненный пассажирооборот, тыс. пасс. км	-	-	3954,2	3954,2	
<b>Прогноз 2011 г.</b>					
Налет часов, час	-	-	9710	9710	
Перевезено пассажиров, чел.	-	-	60334	60344	
Перевезено почты и грузов, тонн	-	-	2925	2925	
Выполненный пассажирооборот, тыс. пасс. км	-	-	4000	4000	

Из данных рис. 2.1.1 следует, что в 2009 году отмечается резкое падение производственного налета часов авиации спецназначения (ПАНХ) и МВЛ собственного парка ВС. Снижение производственного налета в 2009 году к уровню 2008 года составило 41.1%.

В период с 2009 год по 2011 год наблюдается незначительный рост по производственному налету, на МВЛ собственного парка составил 5,5%, по налету авиации спецназначения – 2,3%.

Прирост по производственному налету обусловлен в первую очередь выходом авиапредприятия их макроэкономического кризиса.

### Производственный налет часов собственного парка ВС, час.

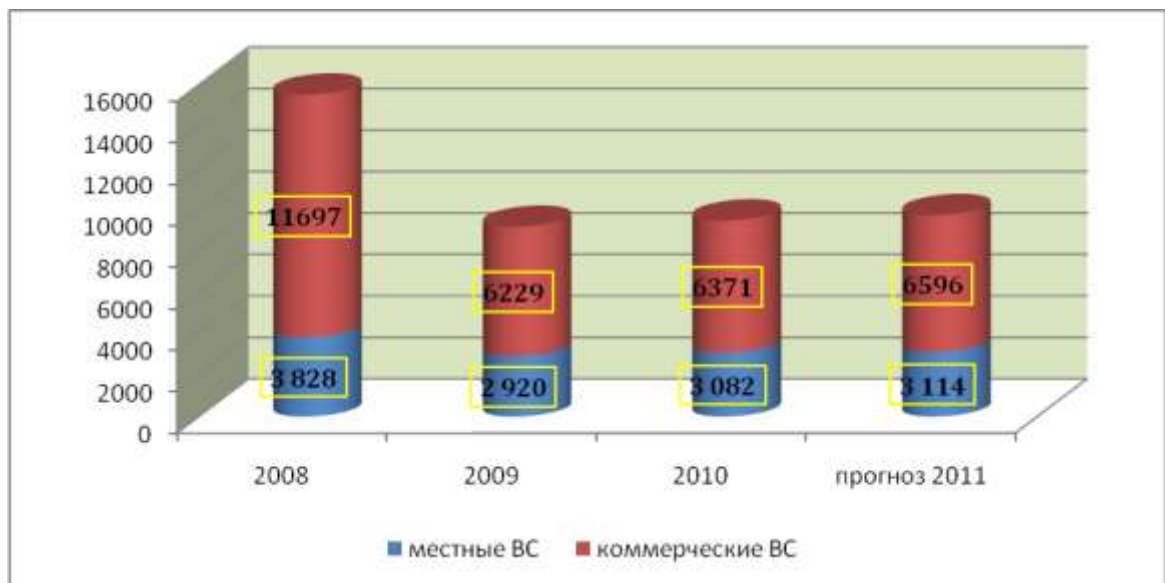


Рис. 2.1.1

### Пассажирооборот собственного парка ВС, тыс. пасс.-км.

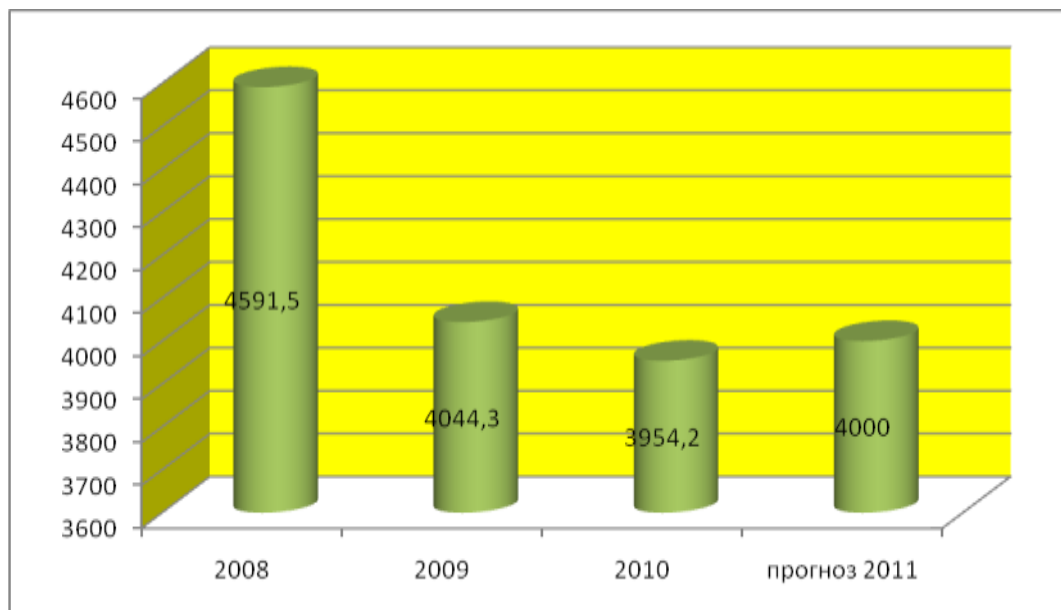


Рис. 2.1.2

### Перевозки пассажиров на собственном парке ВС, чел.

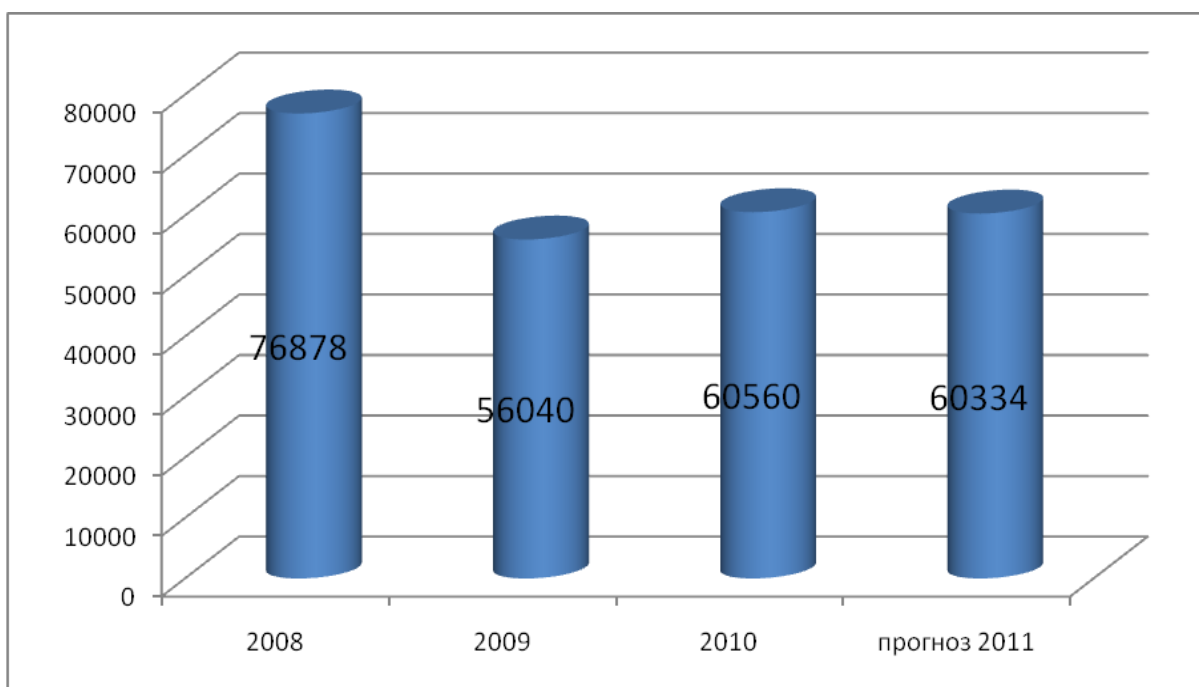


Рис. 2.1.3

### Перевозки почты и грузов на собственном парке, тонн

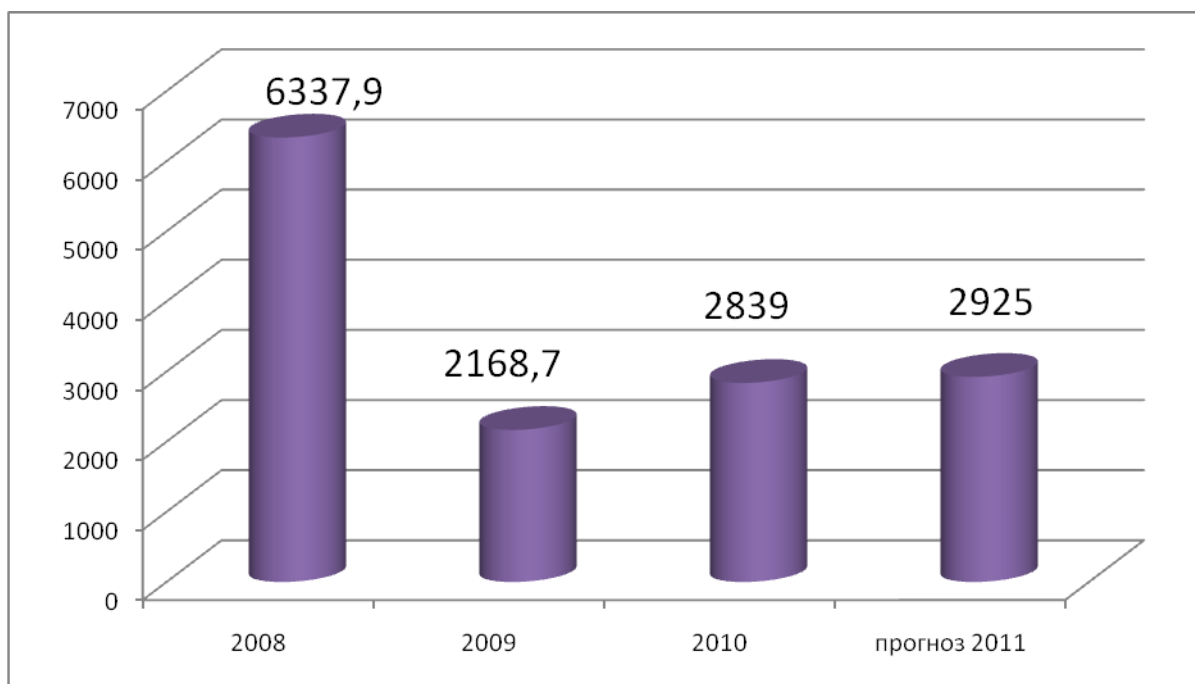


Рис. 2.1.4

## 2.1.2. Производственные показатели аэропортовой деятельности в аэропорту г. Нарьян-Мар

Динамика основных производственных показателей деятельности аэропорта г. Нарьян-Мар за 2008 – 2011 гг. и прогнозные показатели за 2011г. представлена в таблице 2.1.2 и на рис. 2.1.5-2.1.7.

### Динамика производственных показателей деятельности аэропорта г. Нарьян-Мар за 2008 – 2011 гг.

Таблица 2.1.2

Наименование показателя	2008 год	2009 год	2010 год	Прогноз 2011 год
1	2	2	3	4
Отправки пассажиров, пасс.	113480	90985	90593	93435
Пассажиропоток (отправки +прибытие), всего, пасс.	223168	180078	180491	186167
в том числе:				
МВЛ, пасс.	-	-	-	-
ВВЛ, пасс.	223168	180078	180491	186167
Грузопоток (отгружено + разгружено почты и груза), тонн	1821	963	1319,3	1 521,0

### Отправки пассажиров из аэропорта г. Нарьян-Мар, пасс.

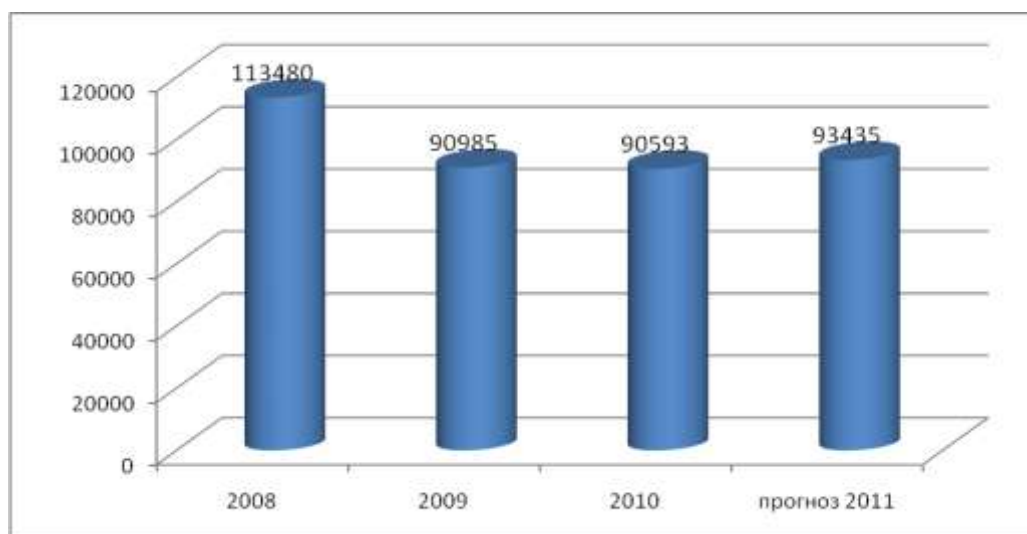


Рис.2.1.5



**Пассажиропоток аэропорта г. Нарьян-Мар  
(отправлено + принято пассажиров), пасс.**

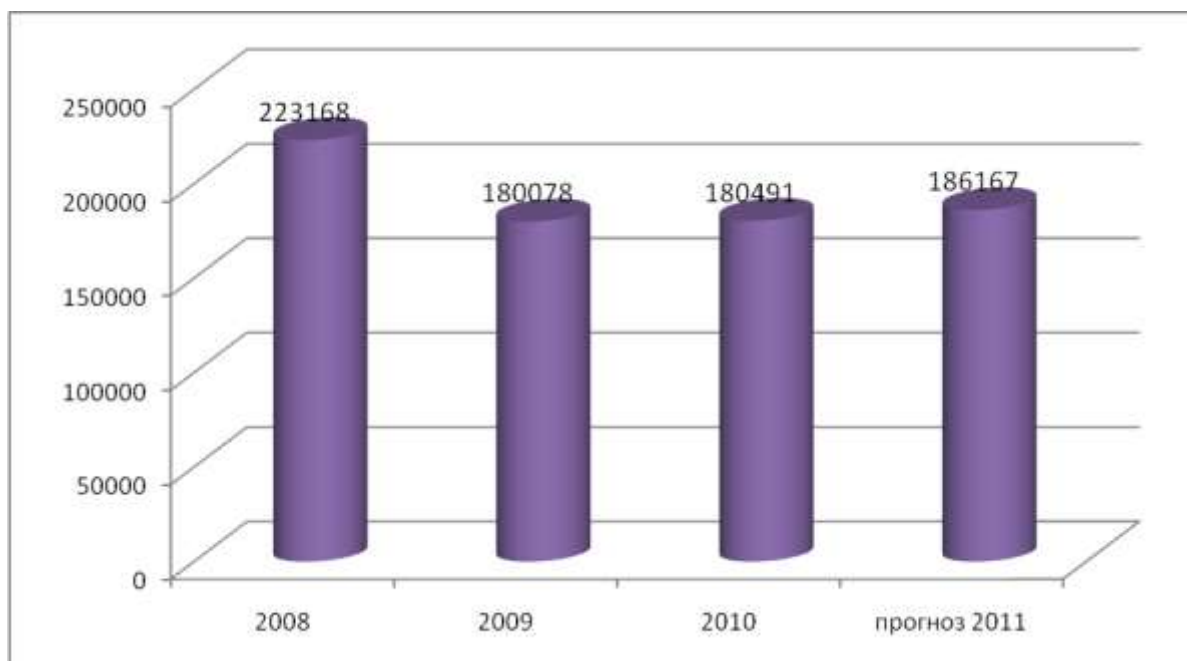


Рис.2.1.6

**Грузопоток аэропорта г. Нарьян-Мар  
(отгружено + разгружено почты и грузов), тонн**

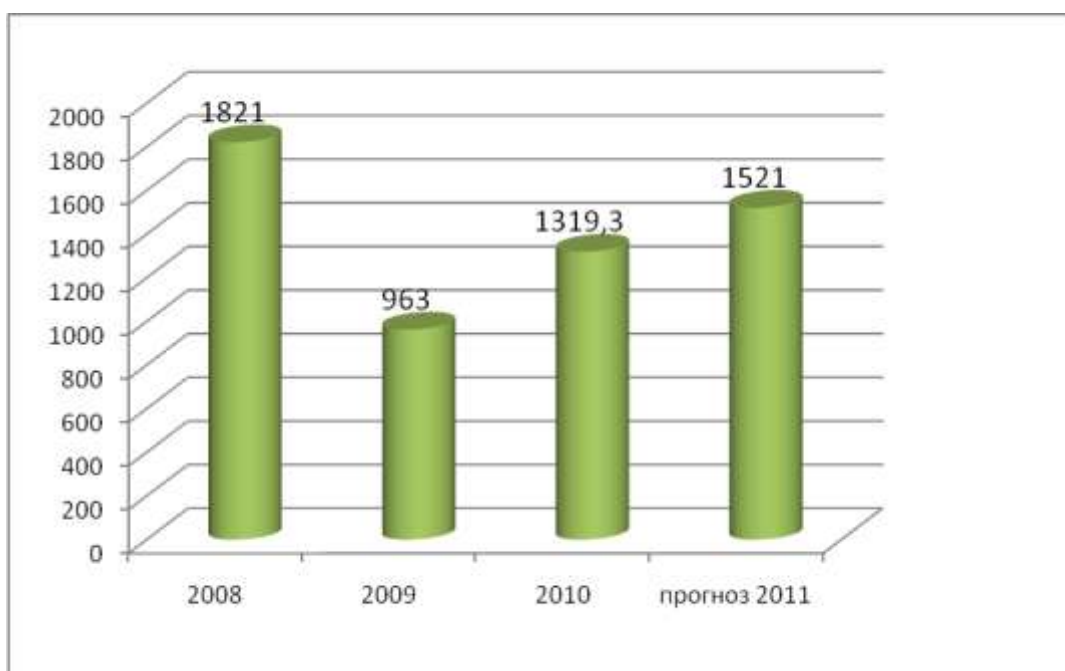


Рис.2.1.7

Как видно из рис. 2.1.5, отправки пассажиров из аэропорта г. Нарьян-Мар по сравнению с 2009 годом снизились незначительно. Снижение составило 1,43% к уровню 2009 года (с 90895 пасс. до 90593 пасс.). По прогнозным данным, рост отправок пассажиров в 2011 году составит 3,1% (93 435 пасс).

По итогам 2009 года по грузопотоку (отгружено + разгружено почты и грузов) наблюдается резкое падение показателя к 2008 году на 49,5%. В 2010 - 2011 годах ситуация стабилизировалась.

Структура перевозок через аэропорт г. Нарьян-Мар (регулярные и нерегулярные рейсы по внутрирегиональным ВЛ) представлена на рис.2.1.8.

В структуре отправок пассажиров из аэропорта на протяжении 2008-2011гг. преобладают перевозки на регулярных внутрирегиональных авиалиниях, темп роста на которых за 2008 год составил около 7,7%.

#### **Структура пассажирских перевозок через аэропорт Нарьян-Мар в 2011 году (внутрирегиональные ВЛ)**

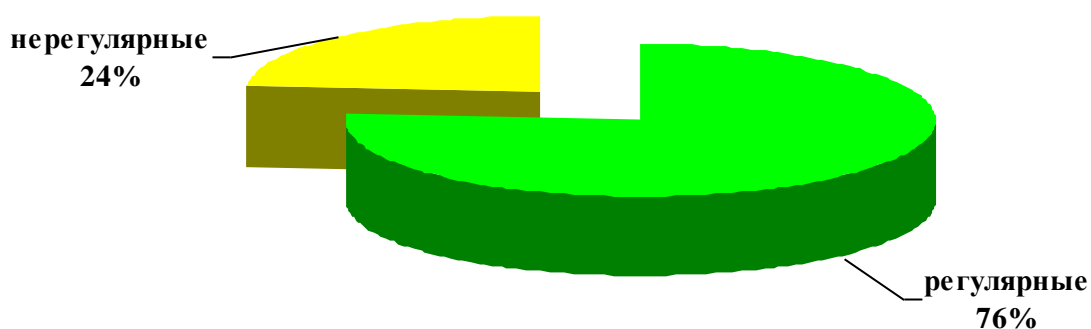


Рис. 2.1.8

Объемы предоставляемых услуг (обслуживания ВС) аэродромного комплекса аэропорта г. Нарьян-Мар и в целом по ОАО «Нарьян-Марский ОАО», с учетом приписных аэропортов МВЛ, в тыс.тн максимальной взлетной массы ВС (МВМ) за 2008-2011гг. представлены в табл. 2.1.3 и на рис.2.1.9-2.1.10.

**Объемы предоставляемых услуг (обслуживания ВС) аэродромного комплекса ОАО «Нарьян-Марский ОАО» в тыс.тн МВМ за 2008-2011гг.**

Таблица 2.1.3

Наименование показателя	2008 год	2009 год	2010 год	Прогноз 2011 год
1		2	3	4
Объем предоставляемых услуг (обслуживания ВС) аэродромного комплекса ОАО «Нарьян-Марский ОАО», всего (тыс.тн взлетной массы)	135	98	90	97
в т.ч.:				
- обслуживание собственных ВС	26	21	19	21
- обслуживание ВС сторонних а/к	109	77	71	76

**Объем предоставляемых услуг аэродромного комплекса ОАО «Нарьян-Марский ОАО», с учетом приписных аэропортов МВЛ, в тыс.тн МВМ в 2008–2011 гг.**

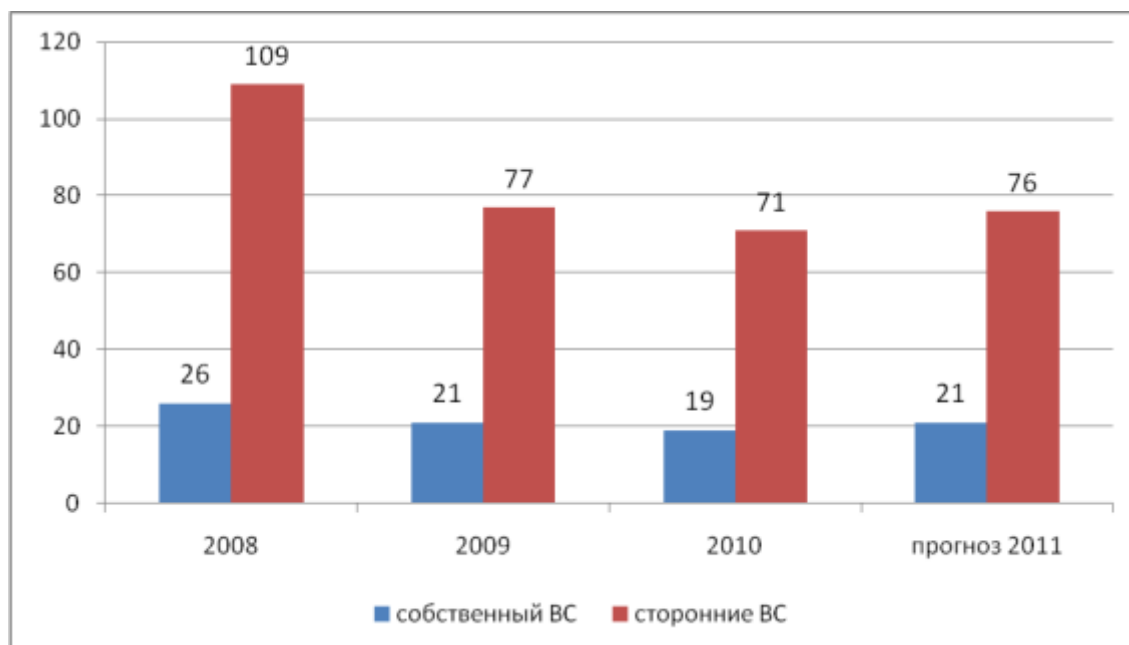


Рис.2.1.9

Из рис. 2.1.9 видно, что объем обслуживания ВС сторонних авиаперевозчиков нестабилен. Резкое падение объемов в 2009 году по

сравнению с 2008 годом – на 29,4%. Результат - влияние мирового экономического кризиса на экономику России. Аэропортовое обслуживание собственных ВС в аэропорту г. Нарьян-Мар и приписных аэропортах МВЛ до 2011 г. также не стабильно. Основными причинами падения являются рост цен на энергоносители, снижение инвестиционной активности в топливно-энергетической отрасли НАО в 2010 – 2011 г.г.

## **2.2. Финансово-экономические показатели деятельности ОАО «Нарьян-Марский ОАО»**

Источниками информации, используемыми для проведения анализа финансово-экономического состояния предприятия, являются финансовая и статистическая отчетность ОАО «Нарьян-Марский ОАО» за 2009 – 2010гг., включающая бухгалтерскую отчетность (форма № 1 «Бухгалтерский баланс», форма № 2 «Отчет о прибылях и убытках», форма № 3 «Отчет об изменениях капитала», форма № 4 «Отчет о движении денежных средств», форма № 5 «Приложение к бухгалтерскому балансу»), а также данные отраслевой статистической формы 67-ГА «Отчет о финансовой деятельности организаций гражданской авиации» за указанные периоды, прогнозные показатели представлены из финансового плана на 2011 год..

В 2010 г. выручка ОАО «Нарьян-Марский ОАО» по основной деятельности составила 956 829 тыс.руб., что на 17,2% меньше, чем 2008 году. Динамика и структура выручки ОАО «Нарьян-Марский ОАО» за 2008-2011 гг. представлена на рис. 2.2.1.

### **Структура выручки ОАО «Нарьян-Марский ОАО» за 2008 – 2011гг.**

Таблица 2.2.1

Доходы	2008 год	2009 год	2010 год	Прогноз 2011 год
1	2	3	4	5
Доходы (всего), тыс.руб.	1 155 104	950 783	956 829	1 100 187
в том числе:				
1. Выручка по основной деятельности	1 138 722	797 128	777 962	875 590
1.1. Авиационная деятельность	1 138 722	784 748	716 724	863 342

- авиаперевозки	40 634	43 630	45 961	64 525
- работы спецприменения	876 705	589 192	558 017	621 271
- от обслуживания рейсов АК	184 809	149 296	158 479	172 259
- техническое обслуживание ВС	4751	2 630	4 155	5287
1.2. Неавиационная деятельность	16 382	12 380	11 350	12 248
2. Доходы от внереализационной деятельности	158130	153 655	178 867	215 431

**Динамика выручки ОАО «Нарьян-Марский ОАО», тыс. руб.**

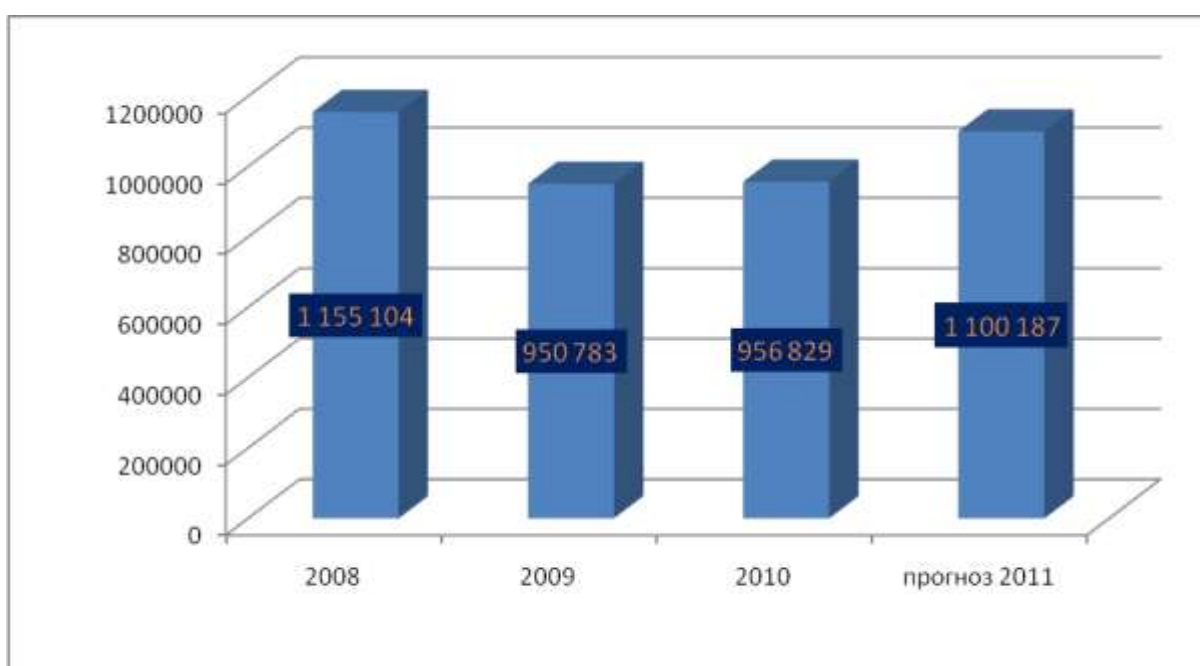


Рис.2.2.1

В структуре выручки ОАО «Нарьян-Марский ОАО» по основной деятельности за 2010 г. удельный вес доходов предприятия по авиаперевозкам и работам спецприменения равен 76,8% (2009 год – 80,6%, 2008 год – 79,4%), обеспечение взлет-посадки ВС, пользование аэровокзалом и обслуживание пассажиров в сумме составляет 20,7% (2009 год – 19,0%, 2008 год – 20,2%). Таким образом, доля выручки по аэропортовой деятельности – возрастает.

Структура выручки ОАО «Нарьян-Марский ОАО» за 2010 г. представлена на рисунке 2.2.2.

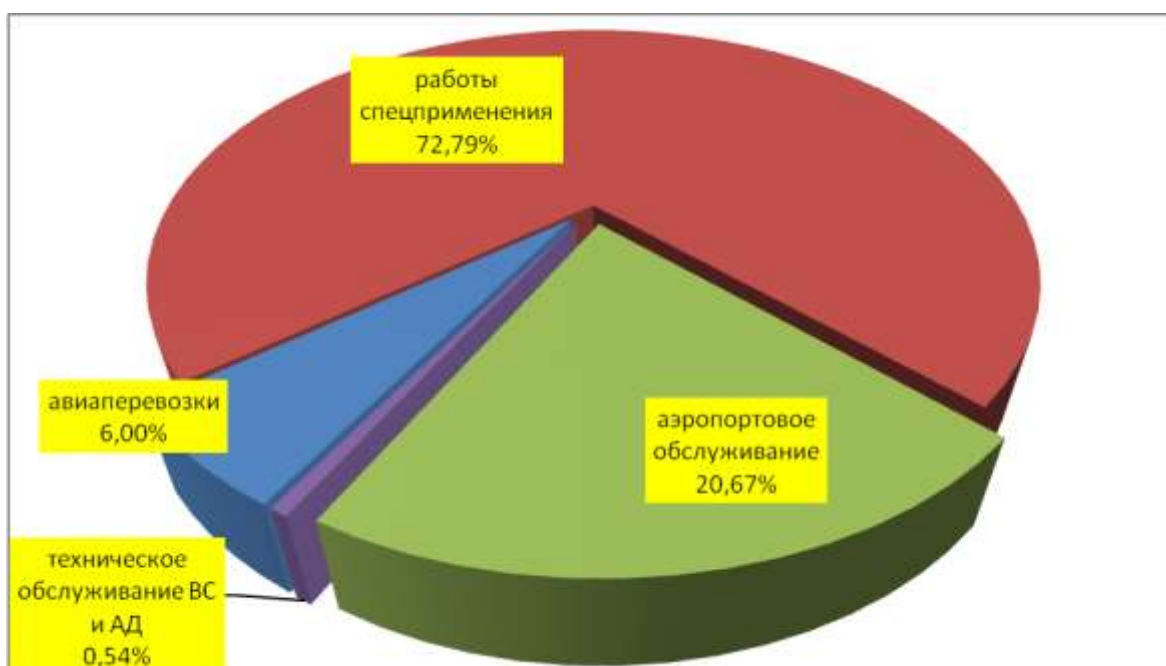


Рис. 2.2.2.

Структура расходов ОАО «Нарьян-Марский ОАО» (форма № 2 «Отчет о прибылях и убытках» по стр. 010 «Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг» и стр.040 «Управленческие расходы», за 2008 – 2011 гг.) представлена в таблице 2.2.2, а также на рис. 2.2.3.

**Структура расходов ОАО «Нарьян-Марский ОАО», в соответствии с формой № 2 «Отчет о прибылях и убытках» по стр.010 «Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг» и стр.040 «Управленческие расходы», (тыс.руб.)**

Таблица 2.2.2

Наименование показателя	Отчетный период			
	12 месяцев 2008г.	12 месяцев 2009г.	12 месяцев 2010г.	Прогноз на 2011г
1	2	3	4	
Расходы, всего	1 243 555	1 008 212	837 105	1 013 619
в том числе по экономическим элементам				
Материальные затраты	253 898	159 456	151 973	177 030
Затраты на оплату труда	474 229	439 686	353 678	430 496
Отчисления на социальные нужды	99 003	90 796	78 538	118 888
Амортизация основных средств	15 145	16 597	16 742	17 325
Прочие затраты	401 280	301 704	236 174	269 780

## Структура расходов ОАО «Нарьян-Марский ОАО» по экономическим элементам за 2010 год

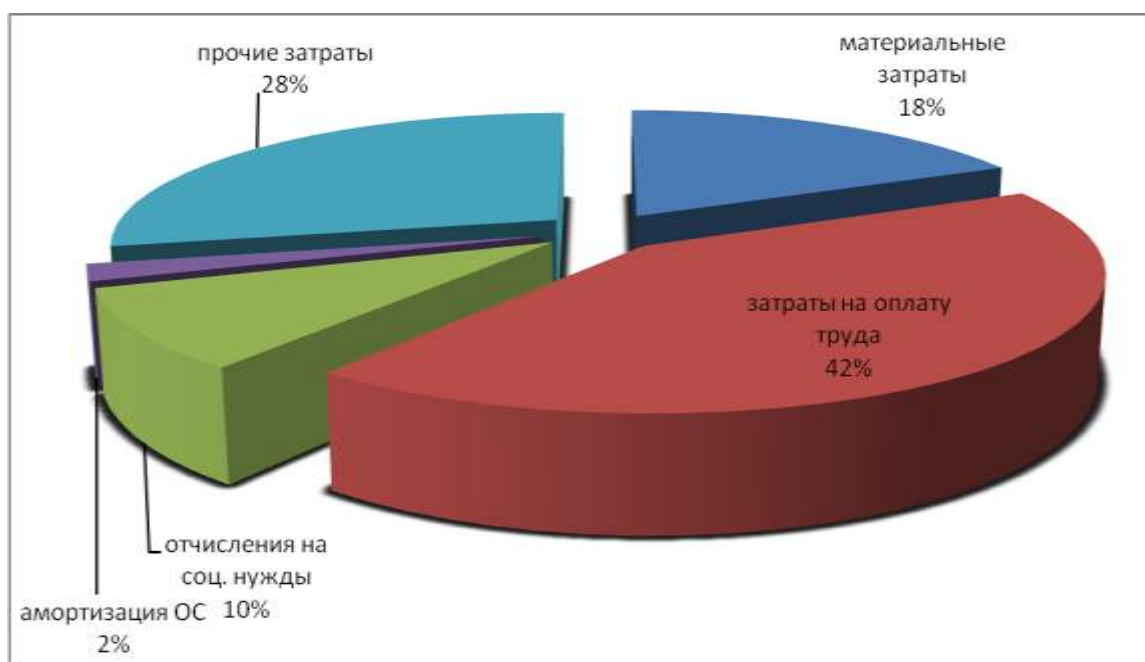


Рис. 2.2.3

### 2.2.1. Структура доходов и расходов по авиаперевозочной деятельности ОАО «Нарьян-Марский ОАО»

В 2010 г. выручка ОАО «Нарьян-Марский ОАО» по авиаперевозочной деятельности и работам спец.применения составила 603 978 тыс.руб., что на 4,6% меньше, чем 2009 году и на 31,2% ниже 2008 года. При этом выручка от авиаперевозок в 2010 г. составила 45 961 тыс. руб., что на 5,3% больше, чем в 2009 г.; выручка от работ спецприменения составила в 2010 г. 558 017 руб., что на 5,3% меньше, чем в 2009 г.

Затраты ОАО «Нарьян-Марский ОАО» по авиаперевозочной деятельности и работам спец.применения в 2010 г.составили 665 937 тыс.руб. - снижение по сравнению с 2009 г. на 10,3%. Затраты по авиаперевозкам в 2010 г. составили 144 079 тыс. руб., что на 4,9% больше, чем в 2009 г.; расходы по работам спецприменения составили в 2010 г. 521 858 руб., что на 42,4% меньше, чем в 2009 г.

Таким образом, несмотря на превышение роста выручки по авиаперевозкам над ростом затрат по этому виду деятельности, в силу социально ориентированной ценовой политики на этот вид авиационной деятельности рост объемов авиаперевозок пассажиров и грузов ОАО «Нарьян-Марский ОАО» в

2010 г. привел к увеличению убытка по этому виду деятельности на 4,7% по сравнению с 2009 г.

Снижение выручки от работ спецприменения в результате снижения деловой активности в Ненецком автономном округе в 2010 г. на фоне резкого снижения затрат по этому виду деятельности по сравнению с 2009 г. привело к прибыли на 36159 тыс. руб., по сравнению с величиной убытка в 2009 г в размере 15 854 тыс. руб. В результате, общий финансовый результат деятельности по авиаперевозкам и работам спецприменения в 2010 году – отрицательный.

Структура выручки, затрат и финансового результата ОАО «Нарьян-Марский ОАО» по авиаперевозкам и работам спецприменения за 2008 – 2011 гг. представлена в табл.2.2.3. Динамика выручки, затрат и финансового результата ОАО «Нарьян-Марский ОАО» за 2008-2010 гг. по авиаперевозкам и работам спецприменения представлена на рис. 2.2.4.

**Доходы и расходы ОАО «Нарьян-Марский ОАО» по авиаперевозочной деятельности и работам спец.применения за 2008 – 2011гг.**

Таблица 2.2.3

Доходы	2008г.	2009г.	2010г.	Прогноз 2011г.
1	5	3	4	5
1. Выручка от авиаперевозок и работ спецприменения	917 339	632 822	603 978	685 796
1.1. авиаперевозки	40 066	43 630	45 961	64 525
1.2. работы спецприменения	877 261	589 192	558 017	621 271
2. Себестоимость авиаперевозок и работ спецприменения	937 312	742 438	665 937	733 358
2.1. авиаперевозки	123 487	137 392	144 079	153 960
2.2. работы спецприменения	813 825	906 046	521 858	579 398
3. Финансовый результат	-20 323	-109 616	-61 959	-47 562
3.1. авиаперевозки	-83 759	-93 762	-98 118	-89 435
3.2. работы спецприменения	+63 436	-15 854	36 159	41 873



## Динамика выручки, затрат и финансового результата ОАО «Нарьян-Марский ОАО» за 2008-2010 гг.

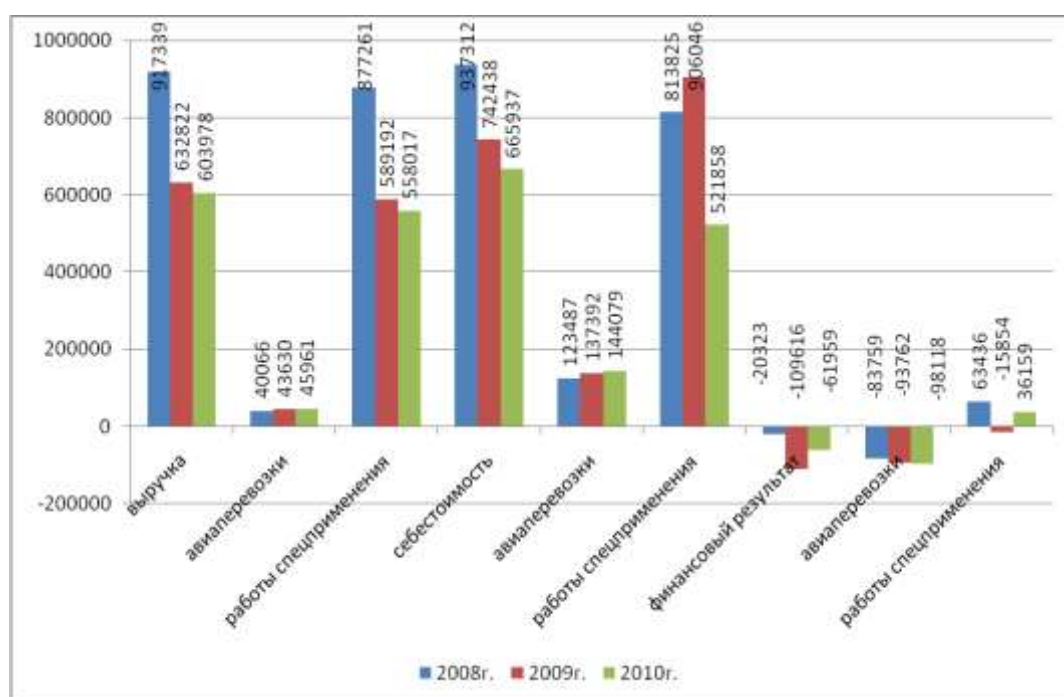


Рис. 2.2.4

### 2.2.2. Анализ финансово-экономического состояния ОАО «Нарьян-Марский ОАО»

#### Основные выводы по результатам анализа финансово-экономического состояния ОАО «Нарьян-Марский ОАО»:

Выручка ОАО «Нарьян-Марский ОАО» от реализации работ, услуг за 2008г. составила 1 155 104,0 тыс.руб. За 2009г. выручка от реализации работ, услуг составила 950 783,0 тыс.руб. и снизилась по сравнению аналогичным периодом прошлого года на 17,7 %. За 2010год выручка от реализации составила 956 829,0, выросла по сравнению с 2009 годом на 0,64%

Доход предприятия по основной деятельности за 2010 г. сформирован на 5,4% по авиаперевозкам на МВЛ, на 69,1% - по работам спецприменения, на 20,7% - по аэропортовому обслуживанию, на 0,6% по техническому обслуживанию ВС и АД, доходы от других видов деятельности 4,2%. Доход предприятия по основной деятельности за 2009г. сформирован на 3,5% по авиаперевозкам, на 79,6 % - по работам спецприменения, на 14,7% - по аэропортовому обслуживанию и на 0,5% по техническому обслуживанию ВС, доходы от других видов деятельности 1,7%.

По основной деятельности за 2010г. получены убытки в размере 59 143,0

тыс. руб. с учетом прочих доходов и расходов получен положительный финансовый результат в размере 84 685,0 тыс. руб., в т.ч. по авиаперевозкам и работам спецприменения – 61 959,0 тыс. руб., по аэропортовой деятельности получена прибыль 5 544,0 тыс.руб., по техническому обслуживанию ВС и АД убыток равен -2 728,0 тыс.руб.

В 2009г. был получен отрицательный финансовый результат в размере -211 086,0 тыс.руб., в т.ч. по авиаперевозкам и работам спецприменения убыток составил -109 616 тыс. руб., по аэропортовому обслуживанию убыток составил -96 641,0 тыс.руб., по техническому обслуживанию ВС и АД убыток равен - 4 828,0 тыс.руб. Чистый убыток предприятия составил 118 033,0 тыс.руб.

Рентабельность (+) / убыточность (-) деятельности предприятия (отношение балансовой прибыли/убытка к общему объему реализации) за 2010г. равна +10,89%, за 2009г. – 14,81 %.

«Чистый денежный поток» (амортизация плюс нераспределенная прибыль или минус общий убыток отчетного года), генерируемый бизнесом ОАО «Нарьян-Марский ОАО», в 2010 г. имел положительное значение и составил +101 428 тыс.руб., в 2009г. он имеет отрицательное значение -121 423 тыс.руб., чистый денежный поток в 2010 году имеет положительное значение, что оказало позитивное влияние на финансовую устойчивость и платежеспособность предприятия.

Стоимость чистых активов предприятия, благодаря полученной нераспределенной прибыли, в 2010 году выросла в 4,7 раза и на 01.01.2011г. достигла +76 372 тыс.руб. (на 01.01.2010г. их величина составляла +16 260,0 тыс.руб.). В 2009г. в результате полученного непокрытого убытка стоимость чистых активов уменьшилась в 8,3 раза и снизилась со 134 310 тыс.руб. до 16 260,0 тыс. руб.

В 2008 году инвестиции предприятия во внеоборотные активы равны 39 402 тыс. руб., в 2009г. они составили 6 909 тыс.руб., в 2010г. – 49352,4 тыс.руб.

Структура инвестиций ОАО «Нарьян-Марский ОАО» во внеоборотные активы в 2008 – 2010 гг. отражена в таблице 2.2.4 (в тыс. руб.).

Таблица 2.2.4

Наименование показателя	12 месяцев 2008г.	12 месяцев 2009 г.	12 месяцев 2010г
1	2	3	4
Нематериальные активы	-	-	-
Основные средства	39 402,0	6 909,0	49 352,4
Незавершенное строительство (+прирост, -снижение)	-	-	-
Долгосрочные финансовые вложения	-	-	-
Прочие внеоборотные активы	-	-	-
<b>ИТОГО</b>	<b>39 402,0</b>	<b>6 909,0</b>	<b>49 352,4</b>

Финансовая устойчивость и текущая платежеспособность являются главными показателями финансово-экономической состоятельности предприятия в части его возможностей надежного финансового обеспечения текущей производственной деятельности.

Показатели оценки и анализа финансово-экономического состояния на 01.01.2011г. рассчитаны по данным формы № 1 «Бухгалтерский баланс» и формы № 2 «Отчет о прибылях и убытках».

Коэффициент текущей ликвидности (рекомендуемые значения  $> 1.15$ ) в 2009г. снизился и на 01.01.2010г. равен 0.4, т.е. текущие активы предприятия покрывают его текущие финансовые обязательства на 40%, за 2010год текущие активы покрывают 50% текущих финансовых обязательств.

<u>01.01.2008</u>	<u>01.01.2009</u>	<u>01.01.2010</u>	<u>01.01.2011</u>
1.23	0.96	0.4	0.5

Коэффициент быстрой ликвидности (рекомендуемые значения  $>0,15-0,25$ ) на 01.01.2011г. находится на недостаточно высоком уровне:

<u>01.01.2008</u>	<u>01.01.2009</u>	<u>01.01.2010</u>	<u>01.01.2011</u>
0.05	0.02	0.02	0.03

Показатель обеспеченности собственными оборотными средствами (рекомендуемое значение  $> +0.10$ ) в 2010г. повысился и с отрицательного уровня перешел в положительный (на 01.01.2009г. равен -0.05 и на 01.01.2010г перешел в положительный), но не достиг нормативного уровня, что говорит о

недостаточности у предприятия собственных источников формирования оборотных средств:

<u>01.01.2008</u>	<u>01.01.2009</u>	<u>01.01.2010</u>	<u>01.01.2011</u>
0.06	- 0.05	0.03	0.05

Период погашения дебиторской задолженности в 2010г. составил в среднем 34 дня (2008 г. - 55 дней, 2009г. – 60 дней), кредиторской задолженности – 64 день (2008г. – 66 дней, 2009г. – 83 дня).

По состоянию на 01.01.2011 года имеется просроченные задолженности по платежам в бюджет НДС – 18 335,2тыс. руб. и внебюджетные фонды 20 691,6 тыс.руб.

Показатель наличия(+)/недостаточности(-) финансовых ресурсов обеспечения деятельности предприятия отрицателен и равен на 01.01.11г. – -123 019 тыс.руб.

Таким образом, можно сделать вывод, что на 01.01.11 финансово-экономическое состояние ОАО «Нарьян-Марский ОАО» характеризуется дефицитом долгосрочных источников финансирования оборотных средств в сумме около 120.0 млн. руб., величина дефицита финансовых ресурсов относительно соответствует 1,5 месячной выручке предприятия и вызвана крупными вложениями во внеоборотные активы в 2008-2009 г. в условиях общего снижения объемов реализации и рентабельности деятельности вследствие начавшегося макроэкономического кризиса.

Но по предварительной оценке финансового состоянию предприятия на конец 2011 г. его можно отнести ко второй группе инвестиционной привлекательности

Предприятие имеет платежеспособность и финансовую устойчивость при удовлетворительном уровне доходности, хотя отдельные показатели находятся ниже рекомендуемых значений. Предприятие находится, в целом, на приемлемом уровне. Следует отметить, что авиапредприятие недостаточно устойчиво к колебаниям рыночного спроса на продукцию (услуги) и другим факторам финансово-хозяйственной деятельности. Работа с предприятием требует взвешенного подхода.

### **2.3. Анализ затрат на поддержание эксплуатационной годности ОПФ и инвестиционной деятельности авиапредприятия**

Исходя из текущей ситуации можно сделать вывод, что ОАО «Нарьян-Марский ОАО» направляет инвестиционные ресурсы, в основном, на поддержание эксплуатационной годности и укомплектованности машинами и оборудованием наземной аэропортовой инфраструктуры, а также в текущее поддержание эксплуатационной годности парка ВС и АД. На модернизацию и развитие (обновление) парка ВС средства не выделяются, что связано с соответствующим дефицитом инвестиционных ресурсов авиапредприятия.

В части обеспечения парка исправными ВС в 2008 году действовали два договора аренды - с ООО «Норд» (2 вертолета МИ-8Т) и с ООО «Авиаконсалт» (2 вертолета МИ-8Т).

**Общие выводы по результатам финансово-экономического анализа деятельности ОАО «Нарьян-Марский ОАО»:**

- в настоящее время, несмотря на полученный в 2009 г. общий убыток в размере 118 033 тыс. руб., финансовое состояние ОАО «Нарьян-Марский ОАО» стабилизируется - величина чистых активов на 01.01.2011 г. положительна и равна 76, 372 млн. руб., но все-таки существует большой дефицит финансовых ресурсов обеспечения текущей деятельности и составляет -138, 899 млн.руб. (эквивалентен двухмесячной выручке предприятия);

- основным видом деятельности, который генерирует положительный финансовый результат ОАО «Нарьян-Марский ОАО», является деятельность по выполнению авиаработ спецприменения. Деятельность по авиаперевозкам пассажиров и грузов, аэропортовому и техническому обслуживанию и ремонту ВС в аэропорту Нарьян-Мар и приписных аэропортах МВЛ является социально ориентированной и стратегически значимой для поддержания жизнедеятельности и развития Ненецкого автономного округа, однако при этом существенно убыточной и субсидируется за счет доходов по выполнению авиаработ спецприменения;

- в структуре доходов от аэропортовой деятельности в аэропорту

**Нарьян-Мар преобладает выручка от обслуживания воздушных судов сторонних авиакомпаний. При этом аэропортовая деятельность в аэропорту Нарьян-Мар остается существенно убыточной, в силу изношенности ОПФ аэропортового комплекса и необходимости неотложных вложений в поддержание эксплуатационной годности и соблюдение сертификационных требований затраты по аэропортовой деятельности в аэропорту Нарьян-Мар возрастают быстрее доходов от аэропортовой деятельности;**

**- в структуре инвестиционных затрат ОАО «Нарьян-Марский ОАО» преобладают инвестиции в поддержание эксплуатационной годности и неотложные меры по развитию наземной аэропортовой инфраструктуры, поддержание эксплуатационной годности и продление ресурса парка воздушных судов. Также авиапредприятие несет финансовую нагрузку по лизингу аэродромной техники и оборудования. Инвестиции в модернизацию и развитие (обновление) парка воздушных судов практически не осуществляются из-за дефицита соответствующих инвестиционных ресурсов, несмотря на то, что парк ВС авиации спецприменения – наиболее «доходоприносящий» актив предприятия, формирующий основную прибыль от его деятельности;**

**- объемы и финансовый результат деятельность по авиароботам спецприменения сильно зависимы от инвестиционной активности предприятий топливно-энергетического комплекса в Ненецком автономном округе. Таким образом, резкие колебания мировых цен на энергоносители и соответствующая нестабильность инвестиционных возможностей предприятий топливно-энергетического комплекса могут негативно сказываться на финансовом состоянии ОАО «Нарьян-Марский ОАО», формируя значительные внешние финансовые риски в его деятельности.**

### **3. Концепция модернизации и развития ОАО «Нарьян-Марский ОАО»**

#### **3.1. Наличие и характер ограничений в использовании объектов аэропорта Нарьян-Мар. Планы развития и потребности в инвестициях в производственный комплекс ОАО «Нарьян-Марский ОАО»**

Аэропорт г. Нарьян-Мар является крупнейшим аэропортом на территории Ненецкого автономного округа. Услугами аэропорта г. Нарьян-Мар и сети приписных аэропортов местных воздушных линий пользуются жители поселков и населенных пунктов Ненецкого автономного округа, предприятия топливно-энергетической и сельскохозяйственной промышленности, других отраслей.

В настоящее время ИВПП аэропорта Нарьян-Мар по своему техническому состоянию не позволяет принимать воздушные суда с максимальной взлетной массой свыше 60 тонн более трех раз в день. Требуется срочный капитальный ремонт и реконструкция ИВПП (усиление и удлинение) для обеспечения возможности приема современных экономически эффективных воздушных судов, без чего развитие аэропорта г. Нарьян-Мар представляется затруднительным.

Имеющихся мощностей служебно-пассажирского здания для обслуживания возрастающего потока авиапассажиров как на межрегиональных, так и на местных воздушных линиях (включая перевозку вахт на месторождения) недостаточно. Необходимо повести косметический ремонт здания, расширение и переоборудование зала вылета пассажиров, оборудование нового бизнес-зала большей вместимости.

Мощность грузового комплекса аэропорта недостаточна. Необходимо реконструкция и оборудование имеющегося грузового склада, дальнейшее проектирование и строительство грузового комплекса, помещений холодных и теплых складов, служебных помещений, грузовых эстакад, грузовых площадок, подъездных дорог, весового хозяйства (включая автомобильные весы), приобретение внутрискладских средств механизации, механизации загрузки и выгрузки ВС. В связи с этим имеется необходимость в строительстве нового грузопассажирского терминала, который в свою очередь позволит упорядочить

рейсовые и чартерные (вахтовые) пассажирские и грузовые перевозки.

Отсутствие гостиницы для размещения транзитных пассажиров не позволяет в полной мере выполнять нормативные требования по пассажирским перевозкам. Требуется расширение привокзальной площади и инфраструктуры аэропорта, позволяющей повысить качество обслуживания пассажиров, обустройство автостоянок, торговых павильонов и т.п.

Для обеспечения соответствия аэропорта г. Нарьян-Мар сертификационным требованиям и устранения ограничивающих факторов развития аэропорта в соответствии с постановлением Правительства РФ от 20 мая 2008 г. № 377 «О внесении изменений в постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848 «О федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)» на 2014-2015гг. запланирована реконструкция аэродромного комплекса аэропорта Нарьян-Мар.

В ходе реконструкции аэродромного комплекса аэропорта г. Нарьян-Мар планируется провести:

- 1) капитальный ремонт взлетно-посадочной полосы, ее удлинение и укрепление;
- 2) капитальный ремонт магистральной рулежной дорожки;
- 3) выполнение всех мероприятий по авиационной безопасности, строительство ограждения, КПП и системы видеонаблюдения по периметру аэропорта и ВПП;
- 4) строительство ВПП Mk 20-200 для самолетов Ан-2 местных воздушных линий.

Авиапредприятие (как из собственных, так и из заемных источников) не в состоянии профинансировать в полном объеме затраты на реконструкцию аэродрома и аэропорта Нарьян-Мар. Реконструкция аэродромного комплекса аэропорта Нарьян-Мар в части объектов, находящихся в собственности Российской Федерации, может быть произведена за счет средств федерального бюджета в рамках действующей Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)».

Реализация проекта позволит:

- принимать современные типы воздушных судов, что позволит сделать перевозки между Нарьян-Маром и городами Москва, Санкт-Петербург,



Архангельск и др. более рентабельными и увеличить объем перевозок;

- существенно повысить качество и расширить объемы оказываемых авиакомпаниям, пассажирам и грузоотправителям услуг. Ежегодное увеличение объемов перевозок пассажиров и грузов через аэропорт на внутренних воздушных линиях планируется предприятием на уровне 10-15%.

В настоящее время имеется потребность в организации и развитии сети внутрирегиональных авиатранспортных маршрутов:

Нарьян-Мар – Нижняя Пеша – Несь – Мезень – Архангельск;

Нарьян-Мар – Хорей-Вер – Харута – Усинск;

Нарьян-Мар – Хорей-Вер – Харута – Инта.

Нарьян-Мар – Новый Бор – Усть-Цильма – Печора;

Нарьян-Мар – Каратайка – Амдерма – Усть-Кара – Воркута.

Прерывозки по местным воздушным линиям. В настоящий период имеется вопросы по эксплуатации авиаплощадок и аэродромов местных воздушных линий НАО по ряду причин, а именно:

- законодательными и нормативными документами четко не определен их статус в отношении собственника и эксплуатанта, имеющиеся документы советского периода не соответствуют современному состоянию. Наиболее оптимальной формой организации содержания и развития аэропортов может быть создание федерального (регионального, муниципального) казенного предприятия на базе имеющихся сельских аэропортов НАО);
- состояние ряда аэродромов и посадочных площадок требует срочного текущего ремонта для поддержания их в состоянии летной годности (например в Нижней Пеше, Индиге, Оме и Неси - выравнивание ям; в Неси – удлинение (отсыпка или разворот) ГВПП; в Харуте и Вижасе выравнивание летного поля, укрепление поверхностного грунта и организация безопасной переправы через реки, в Индиге, Чиже и Шойне – отвод скапливающейся воды из заболачиваемого грунта на ГВПП и укрепление поверхности ГВПП), строительство ГВПП для приема самолетов Ан-2 в Оксино и Виске, обустройство и регистрация вертолетных площадок в селах Верхне- и Нижнепечорья и других сельских населенных пунктах НАО.
- замена и укомплектование авиаплощадок необходимым современным

- связным радиооборудованием, метеоприборами, оборудованием для организации пассажирских перевозок;
- большинство начальников сельских авиаплощадок не имеют специального образования, часть из них уже пенсионного возраста, отсутствует кадровый резерв;
  - отсутствие светосигнального посадочного оборудования и независимых источников электроэнергии значительно ограничивает полеты в ночное время;
  - необходимо финансирование большого объема работ по землеустройству, государственной регистрации и геодезической съемке;
  - невозможность выполнения требований Федеральных авиационных правил в узловых сельских аэропортах (Несь, Нижняя Пеша, Хорей-Вер, Каратайка, Лабожское) при вынужденной ночевке самолетов в части предоставления питания и размещения транзитных пассажиров и экипажа на ночлег. Необходимо обустройство гостиниц и пунктов общественного питания в указанных населенных пунктах;
  - повышение требований Авиационной Администрации РФ к авиационной безопасности, аварийному и поисково-спасательному, аэропортовому и аэродромному обеспечению полетов воздушных судов с выходом новых Федеральных авиационных правил требует значительных финансовых и материальных затрат;
  - состояние служебно-пассажирских зданий аэропортов МВЛ оставляет желать лучшего, в некоторых СПЗ вообще отсутствуют. Как альтернативу можно предложить приобретение и установку модульных зданий контейнерного типа, предусматривающих выполнение всех процессов обеспечения авиаперевозок пассажиров и грузов в сельские населенные пункты.
  - строительство топливозаправочных комплексов для авиакеросина и бензина в Каратайке, Шойне и Хорей-Вере, с использованием имеющихся ТЗК в аэропортах Мезень, Варандей, Песчанка (о. Колгуев), Амдерма, Воркута, Инта позволит значительно повысить экономическую эффективность при загрузке воздушных судов, регулярность и безопасность полетов, расширит географию полетов;
  - недостатки в метеообеспечении и организации воздушного движения

значительно снижают интенсивность и регулярность полетов в регионе, негативно влияют на безопасность полетов.

**Потребность в оборудовании аэродромов** с получением свидетельства о годности категории «Е» (2 ед.):

- с. Оксино – полное восстановление аэропорта;
- с. Великовисочное - приобретение комплекта метеооборудования, строительство СПЗ (сейчас находятся в здании администрации), организация доставки пассажиров в (из) аэропорт, приобретение УКВ и КВ радиостанции, обеспечение электроэнергией и теплом.

Потребность в оборудовании, регистрации вертолетных площадок и назначении авиаперсонала в 15 населенных пунктах:

- д. Щелино;
- д. Тошвиска;
- д. Пылемец;
- д. Каменка;
- п. Хонгурей;
- д. Куя;
- д. Андег;
- п. Нельмин-Нос;
- д. Осколково;
- п. Красное;
- п. Выучейский;
- д. Волонга;
- д. Верхняя Пеша;
- д. Верхняя Мгла;
- д. Кия.

Также есть необходимость в оборудовании вертолетных площадок для пунктов туристического комплекса НАО на межселенной территории для организации в них ночевок вертолетов.

При существующем расписании полетов по местным воздушным линиям остро стоят проблемы при массовых перевозках:

- пассажиров при выполнении федеральных, окружных и районных программ (культурно-массовые мероприятия, организация семинаров сельских работников (здравоохранение, образование и т.д.) в Нарьян-Маре);
- плановые перелеты врачебных бригад;
- участников призывной компании;
- школьников и студентов на каникулы;
- командированных руководителей и специалистов государственных и муниципальных органов власти, предприятий и учреждений;
- инспекторских групп;
- работников правоохранительных органов и т.д.

В связи с тем, что выполнение дополнительных рейсов в населенные пункты за последние три года не представляется возможным, а также с ограниченностью пассажирской емкостью воздушных судов, происходит либо срыв программ, либо сельские пассажиры лишаются возможности вовремя улететь или вообще вынуждены отказываться от полетов.

Большие трудности с перевозкой почты и грузов бюджетных организаций, НКЭС, окружной аптеки и т.д. Отправка грузов производится на пассажирских рейсах по остаточному принципу. В связи с полной пассажирской загрузкой груз может ожидать длительной отправки на складе аэропорта. Назрела необходимость дотирования чисто грузовых социально-важных рейсов, выполняемых по мере накопления груза.

**Обновление парка воздушных судов.** С планируемым освоением нефтяных месторождений округа, внедрением современных типов воздушных судов и строительством автомобильных дорог изменится авиационная транспортная ситуация и значимость отдельных авиационных маршрутов, аэропортов и посадочных площадок.

Эксплуатируемые в авиапредприятии самолеты Ан-2 и вертолеты Ми-8Т морально и технологически устарели. Начиная с 2016 года вертолеты Ми-8Т будут выводиться из эксплуатации по окончании календарного срока службы. Также по причине прекращения выпуска запасных частей для этих вертолетов,

повышением технических требований в оборудовании их ремонт и эксплуатация может стать экономически невыгодной в более ранние сроки. В связи с этим необходимо разработать бизнес-план приобретения вертолетов и пассажирских самолетов взамен устаревшей и изношенной авиатехники. Предлагаемое приобретение:

- 5 вертолетов типа Ка-62 и оборудования для них на общую сумму 1320 млн. руб. (серийный выпуск с 2015 г.),
- 5 вертолетов типа Ми-8МТВ-5 и оборудования для них на общую сумму от 1750 млн. руб.,
- 3 вертолета типа Ми-38 и оборудования для них на общую сумму 1680 млн. руб. (серийный выпуск с 2015-2016 г.),
- 5 двухдвигательных самолетов вместимостью до 19 человек и оборудования для них на общую сумму 650 млн. руб. (оптимальный вариант – канадский многоцелевой самолет ДНС-6 Твин Оттер),

для поддержания на существующем уровне социально значимых местных пассажирских авиаперевозок, объемов работ спецприменения и обслуживания роста потребности в них со стороны предприятий топливно-энергетического комплекса в связи с разработкой шельфовых месторождений газа и нефти (Приразломного, Долгинского и Штокманского месторождений), составляющих основную долю в выручке ОАО «Нарьян-Марский ОАО» и позволяющих увеличить финансовую устойчивость предприятия.

Авиатранспортному комплексу Ненецкого автономного округа также необходимо обеспечение решения следующих задач и реализации следующих основных мер:

1. Содержание взлетно-посадочных полос и вертолетных площадок в населенных пунктах, развитие и оснащение аэропортов местных воздушных линий. Необходимые затраты – начальные вложения 123 млн. руб. и 10 млн. руб. ежегодно.
2. Увеличение количества пунктов заправки ВС в связи с большой протяженностью воздушных трасс Ненецкого автономного округа. Требуется создание единой системы авиатопливообеспечения со своим резервуарным парком и системами заправки ВС на территории региона (а/п Нарьян-Мар, Нижняя Пеша, Несь, Шойна, Варандей, Амдерма, Хорей-Вер, а также в соседних регионах - Мезень, Инта и Воркута), что

позволит увеличить коммерческую загрузку ВС и регулярность выполнения полетов. Общая сумма затрат – от 110 млн. руб.

3. В связи с недостаточностью метеорологического и радиотехнического обеспечения полетов на территории Ненецкого автономного округа необходима установка современных систем радиопривода и радиопеленга для обеспечения полетов в населенных пунктах Амдерма, Нижняя Пеша, Несь, Шойна, Индига, Харута, Бугрино, Лабожское и т.д. с модернизацией метеорологического обеспечения полетов на территории Ненецкого автономного округа. Общая сумма затрат на установку радиотехнического, светотехнического и метеорологического оборудования – 400 млн. руб. (модернизацию необходимо согласование с ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» и ФГБП «Авиаметтелеком Росгидромета).
4. Размещение на территории аэропорта и оказание нормативной, технической и организационной помощи развивающейся авиации общего назначения (АОН) с выделением необходимых финансовых средств (начальные вложения 16 млн. руб. и 3 млн. руб. ежегодно), что позволит:
  - привлечь кадровый резерв для коммерческой авиации;
  - повысить безопасность полетов участников АОН;
  - развить альтернативу воздушной транспортной сети в регионе в комплексе с коммерческой авиацией.

Общая сумма затрат на развитие комплекса социально значимых аэропортов местных воздушных линий Ненецкого автономного округа составляет около 600 млн. руб. (начальные вложения) и около 13 млн. руб. ежегодно. Реализация данного проекта также возможна на базе создания федерального казенного предприятия «Аэропорты НАО».

С целью привлечения специалистов и преодоления дефицита кадров необходимо предусмотреть строительство общежитий и квартир для расселения высококвалифицированного персонала и специалистов авиационных специальностей (начальные вложения 120,0 млн. руб. и 12 млн. руб. ежегодно).

Величина среднемесячного чистого денежного потока ОАО «Нарьян-Марский ОАО» (в среднем за период 2009 – 2011гг. – 6,57 млн. руб.), определяющего собственные инвестиционные возможности предприятия, не позволяет реализовать в полном объеме задачу реконструкции и развития аэропорта Нарьян-Мар и сети аэропортов местных воздушных линий

Ненецкого автономного округа за счет собственных средств предприятия или самостоятельного привлечения и обслуживания кредитных ресурсов без существенного ухудшения финансового состояния авиапредприятия.

**Таким образом, авиатранспортный комплекс Ненецкого автономного округа, основу которого составляет ОАО «Нарьян-Марский ОАО», остро нуждается в инвестиционных ресурсах, масштабы которых значительно превышают собственные финансовые возможности авиапредприятия. При этом многие из вышеперечисленных мер по реконструкции аэропортового комплекса должны реализовываться незамедлительно. Федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)" предусматривает финансирование только в части аэродромного комплекса аэропорта Нарьян-Мар (2014-2015 гг), собственником которого является Российская Федерация. В этих условиях авиапредприятие будет вынуждено продолжать обеспечивать лишь минимально возможный уровень финансирования работ по поддержанию эксплуатационной годности аэропорта Нарьян-Мар и приписных аэропортов МВЛ за счет собственных средств, что препятствует реализации давно назревших мер по развитию парка и вводу в эксплуатацию новых типов воздушных судов, тормозит развитие авиатранспортного комплекса Ненецкого автономного округа, противоречит целям реализации потребностей жителей и отраслей экономики округа в эффективном авиаобслуживании.**

### **3.2. Организационно-правовые аспекты подготовки и реализации концепции модернизации и развития авиапредприятия**

Из результатов проведенного анализа следует, что одной из основных проблем развития ОАО «Нарьян-Марский ОАО» является привлечение необходимых объемов инвестиционных ресурсов для поддержания эксплуатационной годности и обновления материально-технической базы авиатранспортного комплекса Ненецкого автономного округа, исходя из перспективного спроса на авиатранспортные услуги и возможностей диверсификации источников финансирования. При этом одним из важных направлений успешного реформирования и развития авиапредприятия является формирование механизмов привлечения для его развития финансовых средств из бюджета субъекта Российской Федерации – Ненецкого автономного округа и внебюджетных источников.

Согласно п. 7 ст. 79 Бюджетного кодекса Российской Федерации в редакции Федерального закона от 26.04.2007 г. № 63-ФЗ с 1 января 2008 г. расходование средств из бюджетов субъектов Российской Федерации на строительство и реконструкцию объектов капитального строительства федеральной собственности – запрещено. Таким образом, в результате начавшегося процесса реформирования ОАО «Нарьян-Марский ОАО» решен вопрос о передаче соответствующего имущества ОАО «Нарьян-Марский ОАО» из федеральной собственности в собственность субъекта Российской Федерации – Ненецкого автономного округа.

Субъекту Российской Федерации передается 100% акций Открытого акционерного общества ОАО «Нарьян-Марский ОАО» (1 190 881 обыкновенная именная акция номинальной стоимостью одной акции 100.00 руб., из которых заблокировано – 0 акций, в залоге – 0 акций), находящихся в собственности Российской Федерации в лице Федерального агентства по управлению федеральным имуществом и Специализированного государственного учреждения при Правительстве Российской Федерации «Российский фонд федерального имущества».

При этом в составе имущества ОАО «Нарьян-Марский ОАО» не могут находиться объекты аэродромного комплекса аэропорта Нарьян-Мар, отнесенного Распоряжением Правительства РФ № 340-р от 20 марта 2008 г. к аэродромам федерального значения, необходимые для осуществления полномочий Российской Федерации, и в соответствии с пунктом 2.1.20 Указа Президента РФ № 2284 от 24 декабря 1993г. «О государственной программе приватизации государственных и муниципальных предприятий РФ», запрещенные к приватизации. В связи с вышеизложенным, была совершена сделка дарения нескольких ранее принадлежавших акционерному обществу объектов аэродромного комплекса аэропорта г. Нарьян-Мар, необходимых для осуществления полномочий Российской Федерации, в пользу Российской Федерации (перрон «Транзит», РД-4 и РД-5 – письмо Руководителя Архангельского МТУ ВТ от 09.09.09 № 787). Дальнейшее решение вопросов организации использования данного имущества (в т.ч. в части возможной передачи его ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)») находится в компетенции территориального управления Федерального агентства по управлению федеральным имуществом (Росимущества) по Ненецкому автономному округу, которому делегированы полномочия собственника от имени Российской Федерации.



Перечень объектов аэродромного комплекса аэропорта Нарьян-Мар с указанием переданных в порядке дарения Российской Федерации объектов приведен в таблице 3.1.

Передача принадлежащего Российской Федерации пакета акций (100%) акционерного общества «Нарьян-Марский ОАО» в государственную собственность субъекта Российской Федерации - Ненецкого автономного округа осуществляется с учетом положений Федерального закона от 18.10.2007 № 230-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием разграничения полномочий» (далее - Федеральный закон от 18 октября 2007 г. № 230-ФЗ) и Концепции развития аэродромной (аэропортовой) сети Российской Федерации на период до 2020 года, одобренной на заседании Правительства Российской Федерации 06.03.2008 (пункт 2 раздела VII протокола № 9).

**Перечень объектов аэродромного комплекса аэропорта г. Нарьян-Мар, эксплуатируемого ОАО «Нарьян-Марский ОАО» (с указанием объектов, переданных в порядке дарения Российской Федерации, через территориальное управление Росимущества по Ненецкому автономному округу)**

Таблица 3.1

№ п/п	Адрес (местоположение), назначение, краткая характеристика с указанием наличия обременения (аренда, залог и т.д.)	Основание и год предоставления (сведения о государственной регистрации)	Номер инвентарный /номер технического паспорта	Стоимость по промежуточному балансу тыс. руб.
<b>Объекты, переданные в собственность Российской Федерации</b>				
1.	Перрон «Транзит». Использование по назначению. Ненецкий автономный округ, г. Нарьян-Мар, аэропорт. Общая площадь 27240 кв.м. Аэропорт «Нарьян-Мар» Класс аэропорта В Класс аэродрома В Годен для эксплуатации Ан-2 Ан-24, Ан-26, Як-40, Як-42, Ил-18, Ту-134	1980 г. Право собственности Запись регистрации №83-29/19-05/2005-115 (федеральное)	110	118,90*

2.	Рулежная дорожка РД-4 Использование по назначению Ненецкий автономный округ, г. Нарьян-Мар, аэропорт Общая площадь 6432 кв.м.	1978 г. Право собственности Запись регистрации №83- 29/19-05/2005-119 (федеральное)	109	0,00*
3.	Рулежная дорожка РД-5 Использование по назначению Ненецкий автономный округ, г. Нарьян-Мар, аэропорт Общая площадь 3090 кв.м.	1989 г. Право собственности Запись регистрации №83- 29/19-05/2005-116 (ОАО Н-М ОАО)	115	973,40
4.	Летное поле Ан-2 Ненецкий автономный округ, г. Нарьян-Мар, аэропорт	1991 г. Право собственности Запись регистрации №83- 29/19-05/2005-118 (ОАО Н-М ОАО)	112	600,00
7.	Рулежная дорожка РД-6 Использование по назначению Ненецкий автономный округ, г. Нарьян-Мар, аэропорт Общая площадь 1264 кв.м.	1990 г. Право собственности Запись регистрации №83- 29/19-05/2005-284 (федеральное)	116	548,80
8.	Рулежная дорожка РД-7 Использование по назначению Ненецкий автономный округ, г. Нарьян-Мар, аэропорт Общая площадь 1092 кв.м.	1985 г. Право собственности Запись регистрации №83- 29/19-05/2005-256 (ОАО Н-М ОАО)	113	186,10
9.	Рулежная дорожка РД-8 Использование по назначению Ненецкий автономный округ, г. Нарьян-Мар, аэропорт Общая площадь 3600 кв.м.	1993 г. Право собственности Запись регистрации №83- 29/19-05/2005-253 (ОАО Н-М ОАО)	119	716,10
10.	Рулежная дорожка РД-9 Использование по назначению Ненецкий автономный округ, г. Нарьян-Мар, аэропорт Общая площадь 1350 кв.м.	1988 г. Право собственности Запись регистрации №83- 29/19-05/2005-257 (ОАО Н-М ОАО)	114	802,40
	<b>ИТОГО:</b>			<b>3 945,70</b>

<b>Объекты, остающиеся на балансе ОАО «Нарьян-Марский ОАО»</b>				
5.	Перрон Ми-8 Ненецкий автономный округ, г. Нарьян-Мар, аэропорт	1981 г. Право собственности Запись регистрации №83- 29/19-05/2005-254 (ОАО Н-М ОАО)	111	1 875,60
6.	Вертолетная площадка Ненецкий автономный округ, г. Нарьян-Мар, аэропорт Использование по назначению	1993 г. Право собственности Запись регистрации №83- 29/19-05/2005-255 (ОАО Н-М ОАО)	118	189,50
	<b>ИТОГО:</b>			<b>2 065,10</b>
	<b>ВСЕГО:</b>			<b>6 010,80</b>

При этом согласно подпункту «я» пункта 2 статьи 26.11 Федерального закона от 6 октября 1999 г. № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации», в собственности субъекта Российской Федерации могут находиться аэропорты и (или) аэродромы гражданской авиации, включая имущество, необходимое для их содержания, развития и организации их эксплуатации (за исключением аэропортов и аэродромов гражданской авиации федерального значения, перечень которых утверждается Правительством Российской Федерации).

Аэродром аэропорта г. Нарьян-Мар входит в перечень аэродромов федерального значения, необходимых для осуществления полномочий Российской Федерации, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 20 марта 2008 г. № 340-р. В связи с этим часть объектов аэродромного комплекса, необходимых для осуществления полномочий Российской Федерации, переданы в собственность Российской Федерации в лице территориального управления Росимущества по Ненецкому автономному округу. (Перечень этих объектов указан в письме Архангельского МТУ ВТ от 09.09.2009 г. № 787). Остальные объекты аэродромного и аэропортового комплексов аэропорта г. Нарьян-Мар, передача которых в собственность субъекта Российской Федерации (Ненецкого автономного округа) технологически не препятствует осуществлению полномочий Российской Федерации

Федерации, но позволит увеличить эффективность использования и развития этого имущества, могут быть переданы в собственность субъекта Российской Федерации (Ненецкого автономного округа).

### **3.3. Основные элементы (этапы реализации) концепции модернизации и развития авиапредприятия**

Основные этапы реформирования ОАО «Нарьян-Марский ОАО» включают решение следующих основных задач, главной целью которых является **оптимизация имущественной и производственной структуры авиатранспортного комплекса Ненецкого автономного округа**, обеспечивающая мобилизацию необходимых для его развития инвестиционных ресурсов:

1. Этап 1. Завершение передачи 100% акций ОАО «Нарьян-Марский ОАО» из собственности Российской Федерации в собственность субъекта Российской Федерации – Ненецкого автономного округа.

*Для обеспечения подготовки первого этапа предварительно была выполнена передача объектов аэродромного комплекса аэропорта Нарьян-Мар, необходимых для осуществления полномочий Российской Федерации, посредством дарения в собственность РФ (перрон «Транзит», РД-4 и РД-5 – см. выше).*

2. Этап 2. Реализация неотложных мер по снятию инфраструктурных ограничений развития аэропорта и обеспечение соблюдения сертификационных требований аэропортового комплекса аэропорта Нарьян-Мар и аэродромов (авиаплощадок) МВЛ с привлечением финансирования из бюджетов РФ, Ненецкого автономного округа и муниципальных образований в 2012-2013 г.г.

3. Этап 3. Разработка и реализация региональной долгосрочной целевой программы «Модернизация авиационного комплекса НАО в 2013-2016 годах»

4. Этап 4. Рассмотрение вопроса о целесообразности выделения из состава ОАО «Нарьян-Марский ОАО» приписных аэродромов (авиаплощадок) МВЛ и формирования на их основе федерального казенного предприятия, финансируемого из бюджета Российской Федерации.

5. Этап 5. Реализация инвестиционных задач обновления и развития парка ВС ОАО «Нарьян-Марский ОАО» с приоритетным привлечением необходимых инвестиций, в первую очередь из негосударственных источников.

В соответствии с Федеральной целевой программой "Развитие транспортной системы Российской Федерации (2010 – 2015 годы)", в части подпрограммы гражданской авиации, в 2014 - 2015 гг. на реконструкцию аэропорта Нарьян-Мар предусмотрено 2 039,8 млн. руб., в том числе из федерального бюджета (на объекты федеральной собственности) – 824,7 млн. руб., из средств бюджета субъекта Российской Федерации запланировано финансирование в размере 135,5 млн. руб., из внебюджетных источников – 1 079,6 млн. руб. За счет средств федерального бюджета планируется произвести реконструкцию искусственной взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона мест стоянок воздушных судов, водосточно-дренажной сети, строительство ограждения и патрульной дороги, очистных сооружений, аварийно-спасательной станции. Из средств субъекта Российской Федерации и прочих средств (средств предприятия, средств, привлеченных в порядке частно-государственного партнерства) планируется провести реконструкцию сетей электроснабжения, котельной, строительство грузового комплекса, зданий аэровокзального комплекса.

После передачи 100% акций ОАО «Нарьян-Марский ОАО» в собственность Ненецкого автономного округа из бюджета субъекта Российской Федерации дополнительно могут быть выделены средства на развитие комплекса социально значимых аэропортов и авиаперевозок местных воздушных линий Ненецкого автономного округа. Будет рассмотрена целесообразность и решен вопрос возможности выделения аэропортов местных воздушных линий из состава ОАО «Нарьян-Марский ОАО» во избежание кросс-субсидирования убыточных (в связи с низкими объемами перевозок) аэропортов МВЛ, выполняющих социальную функцию, за счет рентабельной деятельности по выполнению авиаработ спецприменения, с их преобразованием в федеральное (региональное) казенное предприятие, финансируемое из бюджета Российской Федерации (субъекта Российской Федерации).

Обновление и развитие вертолетного и самолетного парка авиапредприятия будет осуществлено за счет собственных средств авиапредприятия с необходимым привлечением негосударственных инвестиций (государственно-частного партнерства) с использованием механизма лизинга воздушных судов. Передача в собственность Ненецкого автономного округа 100% акций ОАО «Нарьян-Марский ОАО» и выделение из его состава аэропортовой деятельности, обеспечив исключение кросс-субсидирования аэропортовой деятельности (которая до настоящего времени была убыточной) создаст условия для развития

конкурентной среды в указанной сфере и повышения инвестиционной привлекательности авиатранспортной деятельности и авиации спецприменения (авиационных работ) на территории Ненецкого автономного округа.

В соответствии с представленными в табл. 3.1 данными, общий объем инвестиций в объекты, эксплуатируемые ОАО «Нарьян-Марский ОАО», за 2012-2015 гг. составит 9 383,8 млн. руб., в том числе за счет средств федерального бюджета – 824,7 млн. руб., средств субъекта РФ и привлеченных средств – 2011,1 млн. руб., за счет собственных средств предприятия и привлеченных средств – 6 530,0 млн. руб.

**План мероприятий по реконструкции и модернизации основных производственных объектов, эксплуатируемых ОАО «Нарьян-Марский ОАО» на 2012-2016 гг.**

Таблица 3.1

№	Наименование мероприятия	Основание инвестиций	Объем финансирования, млн. руб.	Источник инвестиций
<b>1.</b>	<b>Реконструкция аэропорта Нарьян-Мар</b>		<b>2 283,8</b>	
1.1.	Реконструкция ИВПП с МРД для соответствия нормативам, модернизация инфраструктуры, монтаж современной курсоглиссадной системы посадки воздушных судов.	Необходимость снятия инфраструктурных ограничений развития аэропорта и обеспечение соблюдения сертификационных требований	842,7  1 215,1	Федеральный бюджет  Бюджет НАО и привлеченные средства
1.2.	Строительство современного грузопассажирского терминала	Необходимость снятия инфраструктурных ограничений развития аэропорта, увеличение качества обслуживания пассажиров и грузоотправителей	130,0	Собственные средства ОАО и привлеченные средства
1.3.	Обеспечение охраны периметра аэропорта Нарьян-Мар со стороны воинской части (ограждение периметра, системы видеонаблюдения, КПП)	Соблюдение требований авиационной безопасности	96,0	Бюджет НАО и привлеченные средства

2.	<b>Обновление парка воздушных судов</b>	Обслуживание перевозок по местным авиалиниям и авиационных работ в условиях современных требований по безопасности полетов и качеству авиаобслуживания	<b>6 400,0</b>	Собственные средства ОАО и привлеченные средства (в рамках лизинговых контрактов)
3.	<b>Обеспечение развития инфраструктуры аэропортов местных ВЛ</b>	Удовлетворение спроса на социально значимые авиаперевозки при соблюдении действующих сертификационных требований	<b>700,0</b>	Бюджет НАО
	<b>ВСЕГО: в том числе:</b>		<b>9 383,8</b>	
	- средства ОАО и привлеченные негосударственные средства		6 530,0	
	- федеральный бюджет		842,7	
	- бюджет субъекта РФ и привлеченные негосударственные средства		2 011,1	

Таким образом, состояние авиатранспортного комплекса Ненецкого автономного округа, социальная и экономическая ситуация в регионе требуют незамедлительных мер по реконструкции, модернизации и обновлению основных производственных фондов, эксплуатируемых ОАО «Нарьян-Марский ОАО», и вложения соответствующих крупных объемов инвестиционных ресурсов, которые авиапредприятие не в состоянии сформировать исходя только из собственных средств или привлечь самостоятельно.

Средства, предусмотренные из федерального бюджета на реконструкцию аэропорта Нарьян-Мар в соответствии с ФЦП "Развитие транспортной системы Российской Федерации (2010- 2015 годы)", в размере 824,7 млн. руб. могут быть выделены в 2014 – 2015 гг. и покроют лишь часть необходимых капитальных затрат (вложения в объекты федеральной собственности).

Передача 100% акций ОАО «Нарьян-Марский ОАО» в собственность субъекта РФ - Ненецкого автономного округа (с учетом уже завершенной сделки дарения в пользу Российской Федерации объектов аэродромного комплекса аэропорта Нарьян-Мар, необходимых для осуществления полномочий

Российской Федерации - перрон «Транзит», РД-4 и РД-5) и дальнейшая реструктуризация бизнеса авиапредприятия в соответствии с вышеизложенными положениями является эффективным способом повышения инвестиционной привлекательности и диверсификации источников привлечения инвестиций для обеспечения финансирования неотложных мер по поддержанию эксплуатационной годности и развитию материально-технической базы авиатранспортного комплекса Ненецкого автономного округа.

Эти меры позволят:

- обеспечить снижение кредитной нагрузки на авиапредприятие, связанной с необходимостью неотложных инвестиций в капитальные вложения, не предусмотренные федеральным бюджетом;

- использовать возможности предоставления субъектом Российской Федерации дополнительного финансирования или гарантий в рамках инвестиций в аэропортовый комплекс;

- обеспечить привлечение негосударственных инвестиций в развитие авиатранспортного комплекса Ненецкого автономного округа за счет повышения его инвестиционной привлекательности на основе предусмотренных настоящей Концепцией мер;

- снять инфраструктурные нормативные ограничения на развитие авиаперевозок через аэропорт г. Нарьян-Мар и приписные аэропорты МВЛ, обеспечить их соответствие растущему спросу, современным и перспективным требованиям обеспечения безопасного и эффективного развития воздушного транспорта;

- обеспечить достижение высокой экономической отдачи от вложений в коммерческие объекты аэропорта Нарьян-Мар и парк ВС и ускорение развития авиатранспортного бизнеса в регионе.



#### **4. Социально-экономические, финансовые и иные последствия реализации концепции модернизации и развития ОАО «Нарьян-Марский ОАО»**

**Социально-экономические, финансовые и иные последствия реализации концепции реформирования и развития ОАО «Нарьян-Марский ОАО»:**

**- в части Российской Федерации**

*обеспечение и ускорение сроков реализации задач развития и функционирования аэропортowego комплекса г. Нарьян-Мар;*

*поступление стабильно растущих налоговых платежей в федеральный бюджет за счет ускорения развития авиатранспортного комплекса Ненецкого автономного округа при исключении необходимых дополнительных бюджетных инвестиций в реконструкцию объектов аэропортowego комплекса г. Нарьян-Мар и авиатранспортной системы Ненецкого автономного округа;*

*сокращение доходов федерального бюджета в виде дивидендов, выплачиваемых авиапредприятием.*

**- в части субъекта Российской Федерации**

*создание необходимых условий для стабилизации функционирования и развития сети местных аэропортов и авиаперевозок в Ненецком автономном округе;*

*получение права собственности на крупный дорогостоящий, социально значимый аэропортовой и авиационный комплексы и обеспечение реализации задач его развития и функционирования в увязке с развитием региональной транспортной инфраструктуры и социально-экономическими задачами региона;*

*рост количества рабочих мест в районе г. Нарьян-Мар и приписных аэропортах МВЛ*

*поступление стабильно растущих налоговых платежей и дивидендов, выплачиваемых предприятием в бюджет субъекта РФ за счет ускорения развития авиатранспортного комплекса Ненецкого автономного округа;*

*ускорение развития отраслей экономики Ненецкого автономного округа и удовлетворение социальных запросов жителей региона за счет ускорения развития авиатранспортной инфраструктуры;*

*необходимость осуществления, в качестве собственника, бюджетных инвестиций из средств субъекта РФ в развитие аэропортового комплекса региона.*

**- в части оператора авиатранспортного комплекса - ОАО «Нарьян-Марский ОАО»**

*повышение инвестиционной привлекательности бизнеса за счет смены собственника (передачи из государственной собственности РФ в государственную собственность субъекта РФ) и последующего реформирования авиапредприятия, обеспечивающего исключение кросс-субсидирования аэропортовой деятельности за счет авиации спецприменения и диверсификацию источников привлечения инвестиций;*

*получение дополнительных доходов и прибыли от деятельности авиатранспортного комплекса за счет ускорения его развития и упорядочения структуры, исключающей необходимость кросс-субсидирования, препятствующего эффективному формированию необходимых инвестиционных ресурсов;*

*обеспечение возможностей применения эффективных механизмов государственно-частного партнерства (в части аэропорта Нарьян-Мар) и привлечения негосударственных инвестиций (в части обновления парка ВС) для ускорения развития и поддержания эксплуатационной годности материально-технической базы авиатранспортного комплекса Ненецкого автономного округа;*

*формирование стабильных финансовых условий развития социально значимого сектора местных аэропортов и авиаперевозок, находящихся до настоящего времени в состоянии стагнации.*

## 5. Выводы

На основании материалов настоящей концепции и финансово-экономического анализа деятельности ОАО «Нарьян-Марский ОАО» можно сделать следующие выводы.

ОАО «Нарьян-Марский ОАО» несет высокую финансовую нагрузку по осуществлению социально значимых внутрирегиональных авиаперевозок пассажиров и грузов, субсидированию (из-за объективно низких объемов авиаперевозок) высокоубыточной аэропортовой деятельности в регионе, в особенности в приписных аэропортах МВЛ, а также в связи с необходимостью реализации неотложных мер по поддержанию эксплуатационной годности и развитию физически изношенной материально-технической базы.

Потребности в инвестициях на поддержание эксплуатационной годности, реконструкции и развития основных фондов авиатранспортного комплекса ОАО «Нарьян-Марский ОАО» существенно превышают собственные инвестиционные возможности авиапредприятия по финансированию капвложений, включая также его возможности по привлечению и самостоятельному обслуживанию заемных ресурсов. Сложившаяся ситуация тормозит развитие как самого авиапредприятия, так и авиатранспортного комплекса Ненецкого автономного округа и отраслей экономики субъекта Российской Федерации в целом. При этом авиапредприятие работает в условиях существенных рисков в связи с колебаниями мировых цен на энергоносители, с которыми связан уровень инвестиционной активности в топливно-энергетическом комплексе Ненецкого автономного округа, являющемся основным потребителем услуг (авиаработ) спецприменения, выполнение которых в настоящее время является основным условием «выживаемости» авиапредприятия ОАО «Нарьян-Марский ОАО».

Основной проблемой развития ОАО «Нарьян-Марский ОАО» является привлечение необходимых объемов инвестиционных ресурсов для поддержания эксплуатационной годности и обновления материально-технической базы авиатранспортного комплекса Ненецкого автономного округа, исходя из перспективного спроса на авиатранспортные услуги и возможностей диверсификации источников финансирования.

Состояние авиатранспортного комплекса Ненецкого автономного округа, социальная и экономическая ситуация в регионе требуют незамедлительных мер по реконструкции, модернизации и обновлению основных производственных фондов, эксплуатируемых ОАО «Нарьян-Марский ОАО», и вложения

соответствующих крупных объемов инвестиционных ресурсов, которые авиапредприятие не в состоянии сформировать исходя только из собственных средств или привлечь самостоятельно.

Средства, предусмотренные на реконструкцию аэропорта Нарьян-Мар в соответствии с Федеральной целевой программой "Развитие транспортной системы Российской Федерации (2010 - 2015 годы)", в размере 824,7 млн. руб. могут быть выделены в 2014 – 2015 гг. и покроют лишь часть необходимых капитальных затрат (вложения в объекты федеральной собственности).

Передача 100% акций ОАО «Нарьян-Марский ОАО» в собственность субъекта РФ - Ненецкого автономного округа (с учетом уже завершенной сделки дарения в пользу Российской Федерации объектов аэродромного комплекса аэропорта Нарьян-Мар, необходимых для осуществления полномочий Российской Федерации - перрон «Транзит», РД-4 и РД-5) и дальнейшая реструктуризация бизнеса авиапредприятия в соответствии с изложенными в Концепции положениями являются эффективным способом повышения инвестиционной привлекательности и диверсификации источников привлечения инвестиций для обеспечения финансирования неотложных мер по поддержанию эксплуатационной годности и развитию материально-технической базы авиатранспортного комплекса Ненецкого автономного округа.

Эти меры позволят:

- использовать возможности предоставления субъектом Российской Федерации дополнительного финансирования или гарантий в рамках инвестиций в аэропортовый комплекс;
- обеспечить привлечение негосударственных инвестиций в развитие авиатранспортного комплекса Ненецкого автономного округа за счет повышения его инвестиционной привлекательности на основе предусмотренных «Концепцией реформирования и развития авиапредприятия ОАО «Нарьян-Марский ОАО» мер;
- снять инфраструктурные ограничения на развитие авиаперевозок через аэропорт г. Нарьян-Мар и приписные аэропорты МВЛ, обеспечить их соответствие растущему спросу, современным и перспективным требованиям обеспечения безопасного и эффективного развития воздушного транспорта;
- обеспечить достижение высокой экономической отдачи от вложений в коммерческие объекты аэропорта Нарьян-Мар и парк ВС и ускорение развития авиатранспортного бизнеса в регионе;

- обеспечить снижение кредитной нагрузки на авиапредприятие ОАО «Нарьян-Марский ОАО», связанной с необходимостью неотложных инвестиций в капитальные вложения, не предусмотренные федеральным бюджетом.

Синергетический эффект от интенсификации развития авиатранспортного комплекса и отраслей экономики Ненецкого автономного округа позволит компенсировать инвестиционные затраты из бюджета субъекта РФ и добиться положительного социально-экономического эффекта.