**21 августа 2020 года состоялось очередное заседание Коллегии Контрольно-счетной палаты Забайкальского края.**

На заседании были рассмотрены и утверждены материалы одного контрольного мероприятия:

* **проверка результативности мер государственной поддержки, направленных на осуществление и развитие региональных и местных авиаперевозок.** Контрольное мероприятие проведено совместно со Счетной палатой Российской Федерации на основании пункта 1.26 Плана контрольных и экспертно-аналитических мероприятий Контрольно-счетной палаты Забайкальского края на 2020 год в Министерстве строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкальского края.

По результатам контрольного мероприятия были сформулированы следующие выводы:

1. Меры государственной поддержки, оказываемые авиакомпаниям в рамках постановлений Правительства РФ от 02.03.2018 №215 (Правила №215) и от 25.12.2013 №1242 (Правила №1242), являются важными и нужными, имеют существенную степень влияния на обеспечение доступности воздушных перевозок для жителей края, что подтверждено растущим пассажиропотоком на внутренних авиарейсах (рост на 31,9 % в 2019 году по сравнению с 2017 годом), но не являются достаточными, что подтверждается показателем авиационной подвижности населения Забайкальского края, который в два раза ниже общероссийского показателя (по итогам 2019 года: ЗК – 0,43, РФ – 0,87).

В частности, количество субсидируемых мест по Правилам 215 явно не обеспечивает потребности в воздушных перевозках льготных категорий населения Забайкальского края. На 2020 год плановое количество пассажиров для перевозки по спецтарифу – 36 095 человек, в то время как количество потенциальных пассажиров по льготному тарифу только по возрастной категории – 585 000 человек, т.е. спецтарифом смогут воспользоваться лишь 6,2% от большей части льготников. При этом, два из 12 утвержденных Правилами №215 маршрутов фактически не действуют и не востребованы: Чита - Жуковский – Чита, Мирный – Чита – Мирный. По 4 маршрутам отсутствуют прямые субсидируемые рейсы по причине отсутствия перевозчиков, готовых осуществлять полеты по данным направлениям: Чита – Симферополь – Чита, Чита – Краснодар – Чита, Чита – Сочи – Чита, Чита – Санкт-Петербург – Чита.

В соответствии с Правилами №1242 объем федеральных бюджетных ассигнований в 2019 году составил 186,9 млн. рублей, в 2020 году – 482,9 млн. рублей, т.е. в 2,6 раза больше. В 2017 году приказами Росавиации было предусмотрено 4 региональных маршрута и 17 660 пассажиров к перевозке по спецтарифу, в 2020 году – 8 маршрутов и 63 650 пассажиров, все это является положительными факторами. Постоянно растущее количество пассажиров, перевезенных по региональным маршрутам в рамках Правил №1242, свидетельствует о востребованности жителями Забайкальского края данной меры государственной поддержки.

2. В целях обеспечения доступности авиасообщения Правительством Забайкальского края осуществляется компенсация авиакомпаниям убытков, образовавшихся в результате перевозок пассажиров воздушным транспортом по социально значимым маршрутам, а также предоставление организациям воздушного транспорта субсидии на возмещение части затрат по организации воздушного сообщения, в том числе выполнению полетов по маршруту Чита – Краснокаменск – Чита.

В результате принимаемых мер обеспечена транспортная доступность части труднодоступных (5 из 32) и отдаленных (4 из 25) населенных пунктов края, снижены тарифы для населения на воздушные перевозки.

Тенденция роста пассажиропотока на внутренних линиях обусловлена в том числе реализацией программ субсидирования авиаперевозок. Так, доля пассажиров, воспользовавшихся льготами, от общего числа пассажиров местных авиаперевозок достигла в 2019 году 71,05%, тогда как ранее показатель не превышал 30,0%, что позволило увеличить пассажиропоток в 3,7 раза по сравнению с 2017 годом.

Тем не менее, учитывая низкий уровень среднедушевых доходов населения Забайкальского края, в частности жителей ТНП, воздушные перевозки нельзя отнести к доступному виду транспортного сообщения для большинства жителей региона.

3. В Забайкальском крае организовано авиасообщение с 5 из 32 ТНП. Посадочные площадки имеются только в 7 ТНП. Для создания условий по повышению уровня доступности авиасообщения с труднодоступными населенными пунктами Забайкальского края необходимо проанализировать потребность организации авиасообщения с оставшимися ТНП с учетом социально-экономической обоснованности, возможности организации и стоимости альтернативного транспортного сообщения.

На заседании Коллегии рассмотрено и утверждено заключение на возражения, представленные Министерством строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкальского края по акту проведенной проверки.

По результатам рассмотрения материалов контрольного мероприятия Коллегией КСП принято решение направить отчет по результатам контрольного мероприятия в Законодательное Собрание Забайкальского края для сведения; копию акта и отчета в Счетную палату Российской Федерации.

Министерству транспорта РФ даны предложения рассмотреть:

1. Вопрос о целесообразности включения в перечень субсидируемых авиамаршрутов (Правила №215) фактически невостребованных авиамаршрутов Чита – Жуковский – Чита, Чита – Мирный – Чита.

2. Вопрос об увеличении количества субсидируемых мест на 2021 год в соответствии с правилами №215 для жителей Забайкальского края.

Кроме того, в Министерство строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкальского края направлен отчет для рассмотрения и принятия мер; представление и информационное письмо по фактам выявленных нарушений и недостатков.

Министерству строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкальского края рекомендовано:

1. Учесть и не допускать в дальнейшей работе замечания и недостатки, а также устранить пробелы правового регулирования при организации и реализации мер государственной поддержки по субсидированию авиаперевозок в межмуниципальном сообщении.

2. Провести комплексный всесторонний анализ потребности организации авиасообщения с труднодоступными населенными пунктами Забайкальского края, в том числе с учетом социально-экономической обоснованности, возможности организации и стоимости альтернативного транспортного сообщения.