



ISSN 2712-7907

№ 11 (312) 2023

Бюллетень
Счетной палаты РФ
Малая авиация

Представляя
номер

Валерий Богомолов



Валерий Богомолов

аудитор Счетной палаты
Российской Федерации

Уважаемые читатели!

В этом номере Бюллетеня мы поднимаем очень актуальную и социально значимую проблематику – развитие малой авиации.

Авиаперевозки – один из наиболее удобных и востребованных способов передвижения, а для удаленных уголков нашей страны, особенно районов Крайнего Севера, зачастую и безальтернативный. Очевидно, что экономика таких территорий немыслима без малой авиации, а от уровня развития местного авиасообщения напрямую зависит качество жизни населения.

Для решения задачи по повышению доступности авиасообщения в удаленных районах России государство приняло целый комплекс мер поддержки, которые реализуются по следующим ключевым направлениям:

- модернизация инфраструктуры аэропортов малых воздушных линий, в первую очередь в регионах Сибири и Дальнего Востока;
- развитие программ субсидирования воздушных перевозок по социально значимым маршрутам;
- обновление парка воздушных судов региональных и местных авиакомпаний;
- подготовка пилотов и иных специалистов для гражданской авиации.

Счетная палата оценила эффективность реализуемых мер господдержки и сделала вывод, что в целом они ускоряют решение задачи по повышению авиационной доступности и мобильности населения нашей страны, позволяют наращивать маршрутную сеть и сохранять аэродромную инфраструктуру малых аэропортов. Однако отдельные мероприятия, на наш взгляд, требуют корректировки и доработки.

Подробно об этом мы расскажем вам на страницах этого Бюллетеня. Надеемся, что наши выводы и рекомендации поспособствуют дальнейшему развитию российской малой авиации и помогут вывести ее на новую высоту.

Содержание

Отчет о результатах контрольного мероприятия	5
Официальная позиция	54
Мнения	57
Опыт регионов. Комментарии КСО	68
Рекомендации Счетной палаты	75
Тематические проверки Счетной палаты	78
Международная практика	81
Исследования по теме	96
Публикации в СМИ	99



Валерий Богомолов

аудитор Счетной палаты
Российской Федерации



Андрей Перчян

аудитор Счетной палаты
Российской Федерации

Отчет

о результатах контрольного мероприятия
«Аудит реализации мер государственной
поддержки развития малой авиации,
реализуемых в 2022 году и истекшем
периоде 2023 года и в более ранние
периоды (при необходимости)»

Утвержден Коллегией Счетной палаты Российской Федерации 23 августа 2023 года

Ключевые итоги контрольного мероприятия

Основная цель мероприятия

Оценить меры государственной поддержки и выработать предложения по развитию регионального и местного авиасообщения, в том числе с удаленными и труднодоступными районами страны.

Ключевые результаты мероприятия

1. Реализуемые меры государственной поддержки позволяют создать условия для повышения уровня авиационной подвижности населения в удаленных и труднодоступных районах страны. Вместе с тем отдельные мероприятия требуют корректировки.
 - 1.1. Ежегодное увеличение объемов финансового обеспечения программ субсидирования из федерального бюджета позволяет увеличить объемы авиаперевозок населения по тарифам значительно ниже экономически обоснованного уровня. Количество пассажиров, перевезенных по льготным тарифам, увеличилось с 4,3 млн человек в 2021 году до 5,0 млн человек в 2022 году.

При этом софинансирование из федерального бюджета местных авиаперевозок не предусмотрено. Поддержка местных перевозок осуществлялась за счет средств региональных бюджетов в объемах, не соответствующих фактической потребности.
 - 1.2. В проверяемом периоде субсидировались маршруты, на протяжении ряда лет обеспеченные устойчивым пассажиропотоком на коммерческой основе.

Субсидирование подобных маршрутов не способствует развитию новых социально значимых маршрутов.
 - 1.3. Условия отбора, установленные Правилами № 1172¹, в части наличия в составе учредителей или акционеров представителей двух и более субъектов Российской Федерации, входящих в Дальневосточный федеральный округ (далее – ДФО), а также отсутствия критериев отбора в случае поступления заявок от нескольких перевозчиков, ограничивают участие авиакомпаний в отборе получателей субсидии.

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 13 июля 2021 г. № 1172 «Об утверждении Правил предоставления субсидий организациям воздушного транспорта на осуществление воздушных перевозок по социально значимым маршрутам Дальневосточного федерального округа» (далее – Правила № 1172).

Указанным условиям отбора соответствует только АО «АК «Аврора», которое регулярно не выполняет установленное количество льготных рейсов по отдельным маршрутам. Это не позволяет обеспечить необходимый уровень доступности льготных авиаперевозок для населения. По итогам 2021 года по отдельным маршрутам не выполнено 327 рейсов, в 2022 году – 1 516 рейсов.

- 1.4. АО «АК Аврора» не обеспечено выполнение обязательства, предусмотренного Соглашением о предоставлении субсидии на 2023 год², по открытию продажи билетов на 2023 год по специальным тарифам на значительное количество рейсов. Это повлекло за собой ограничение доступности воздушных перевозок пассажиров по социально значимым маршрутам ДФО.
- 1.5. По итогам 2022 года введены в эксплуатацию объекты аэродромной инфраструктуры, созданные в рамках реконструкции аэропортов малых воздушных линий, расположенных в Республике Саха (Якутия), в том числе: Сангар, Хандыга, Депутатский, Белая Гора. Однако государственный заказчик работ по реконструкции ФКУ «Ространсмодернизация» не передало объекты аэродромной инфраструктуры на баланс оператора аэропортов ФКП «Аэропорты Севера» для их закрепления на праве оперативного управления. Договоры на временную эксплуатацию не заключены. При этом ФКП «Аэропорты Севера» с начала 2023 года направило на содержание объектов инфраструктуры, созданных в рамках реконструкции указанных аэропортов, 17,9 млн рублей.
- 1.6. Комплексной программой развития авиационной отрасли Российской Федерации до 2030 года³ предусмотрены поставки 1 036 самолетов для нужд гражданской авиации, в том числе с 2026 года малоразмерных самолетов (ТВРС-44 «Ладога», Л-410, «Байкал» (ЛМС-901) в количестве 20–25 единиц ежегодно.
- 1.7. Общий объем финансирования Омского летно-технического колледжа гражданской авиации имени А.В. Ляпидевского (далее также – Летный колледж) за счет всех источников финансирования в 2022 году составил 1 270,7 млн рублей (без учета собственных доходов), что превышает объем нормативного обеспечения образовательного процесса, исходя из базовых нормативов затрат (729,8 млн рублей)⁴, на 540,9 млн рублей.

Практика привлечения сторонних организаций к летной подготовке курсантов Летного колледжа привела к сокращению количества вертолетов, годных к эксплуатации, и оттоку пилотов-инструкторов из образовательного учреждения.

-
2. Соглашение от 11 января 2023 г. № 107-11-2022-261 (далее – Соглашение о предоставлении субсидии на 2023 год).
 3. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 июня 2022 г. № 1693-р (далее – Комплексная программа).
 4. В 2021 году доведено 1 525,4 млн рублей, превышение составило 818,3 млн рублей.

2. Проверка расходования средств федерального бюджета на цели развития регионального и местного сообщения, в том числе с удаленными и труднодоступными районами страны, показала следующее.
 - 2.1. В связи с ростом стоимости строительных ресурсов в 2022 году на цели увеличения цен контрактов на реконструкцию аэропортов малых воздушных линий были направлены средства резервного фонда Правительства Российской Федерации. Решения ФКУ «Ространсmodernизация» о дополнительном авансировании таких контрактов, в том числе с низким уровнем производства работ, привели к росту дебиторской задолженности практически в 5 раз – с 2,6 млрд до 12,6 млрд рублей.
 - 2.2. ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» и ФКП «Аэропорты Чукотки» при формировании начальной (максимальной) цены контрактов (далее – НМЦК) на реконструкцию аэропортов Зея и Беринговский нарушили требования порядка определения начальной (максимальной) цены контракта⁵, что влечет риски причинения ущерба федеральному бюджету на 43,9 млн рублей и 11,6 млн рублей соответственно.
 - 2.3. Продолжение практики привлечения сторонних организаций к летной подготовке курсантов Летного колледжа и неэффективного расходования средств на эти цели привело к неисправному состоянию части парка воздушных судов учебного заведения и оттоку летно-инструкторского состава из него.

Наиболее значимые выводы

Мероприятия по развитию малой авиации позволяют решить задачу по повышению авиационной доступности для населения, проживающего в удаленных и труднодоступных районах. При этом перечни субсидируемых маршрутов подлежат корректировке в части включения в них местных маршрутов.

Полный текст выводов приводится в соответствующем разделе отчета.

5. Порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере градостроительной деятельности (за исключением территориального планирования), утвержденный приказом Минстроя России от 23 декабря 2019 г. № 841/пр (далее – Приказ № 841/пр).

Наиболее значимые предложения (рекомендации)

Правила № 1172 подлежат корректировке в части исключения ограничений для участия в отборе авиакомпаний, зарегистрированных на территории ДФО и не имеющих в составе учредителей или акционеров представителей двух и более субъектов Российской Федерации, входящих в ДФО, а также включения критериев отбора в случае поступления заявок от нескольких перевозчиков и положения о мерах ответственности за недостижение получателем субсидии значения показателя, необходимого для достижения результата предоставления субсидии.

Действующие программы субсидирования требуют корректировки в части реализации мер государственной поддержки авиационных перевозок по местным маршрутам.

Полный текст предложений (рекомендаций) приводится в соответствующем разделе отчета.

1. Основание для проведения мероприятия

Пункт 3.11.0.10 Плана работы Счетной палаты Российской Федерации на 2023 год, поручение Президента Российской Федерации от 7 декабря 2019 г. № Пр-2504 (ДСП).

2. Предмет мероприятия

Деятельность объектов контрольного мероприятия по формированию, управлению и распоряжению федеральной собственностью и средствами федерального бюджета, направляемыми на поддержку и развитие региональных и местных авиаперевозок.

3. Объекты мероприятия

- Федеральное агентство воздушного транспорта (далее – Росавиация).
- Министерство промышленности и торговли Российской Федерации (далее – Минпромторг России) (камерально).
- Федеральное казенное предприятие «Аэропорты Чукотки» (Чукотский автономный округ, пгт. Угольные Копи) (далее – ФКП «Аэропорты Чукотки»).
- Федеральное казенное учреждение «Дирекция государственного заказчика по реализации комплексных проектов развития транспортной инфраструктуры» (далее – ФКУ «Ространсmodernизация»).
- Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Ульяновский институт гражданской авиации имени главного маршала авиации Б.П. Бугаева» (далее – УИ ГА) с выездом в Омский летно-технический колледж гражданской авиации имени А.В. Ляпидевского – филиал УИ ГА (г. Омск).
- Акционерное общество «Авиакомпания «Аврора» (г. Южно-Сахалинск) (далее – АО «АК «Аврора»).
- Акционерное общество «Уральский завод гражданской авиации» (г. Екатеринбург) (далее – АО «УЗГА»).

4. Срок проведения контрольного мероприятия

Январь – август 2023 года.

5. Цели мероприятия

5.1. Цель 1. Оценить меры государственной поддержки и выработать предложения по развитию регионального и местного авиасообщения, в том числе с удаленными и труднодоступными районами страны.

Критерии оценки:

- мероприятия по развитию малой авиации и уровень их реализации позволяют решить задачу по повышению авиационной доступности для населения;
- принимаемых мер государственной поддержки достаточно для обеспечения доступности авиаперевозок и развития региональных и местных маршрутов;
- аэродромная инфраструктура соответствует положениям Федеральных авиационных правил, уровень технического состояния аэродромной инфраструктуры обеспечивает возможность организации авиасообщения на регулярной основе;
- действующая система финансирования подведомственных Росавиации учреждений обеспечивает достаточный уровень их технической оснащенности и оплаты труда;
- создание на базе АО «АК «Аврора» Объединенной дальневосточной авиакомпании способствует развитию маршрутной сети и оптимизации стоимости авиасообщения.

5.2. Цель 2. Проверить расходование средств федерального бюджета и использование федерального имущества на цели развития регионального и местного авиасообщения, в том числе с удаленными и труднодоступными районами страны.

6. Проверяемый период деятельности

2022 год и истекший период 2023 года (при необходимости более ранние периоды).

7. Краткая характеристика проверяемой сферы формирования, управления и распоряжения федеральными и иными ресурсами и деятельности объектов проверки

7.1. Росавиация осуществляет функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации)⁶.

6. Постановление Правительства Российской Федерации от 6 апреля 2004 г. № 172.

7.2. Минпромторгом России реализуются мероприятия по созданию и модернизации воздушных судов для региональной и малой авиации.

7.3. Федеральные казенные предприятия являются операторами аэропортов малых воздушных линий (далее – МВЛ). Финансовое обеспечение их деятельности осуществляется за счет субсидий из федерального бюджета и доходов от взимания аэропортовых сборов и тарифов.

7.4. Летный колледж является единственным в Российской Федерации учебным заведением по подготовке пилотов вертолетов.

7.5. На базе АО «АК «Аврора» создается Объединенная дальневосточная авиакомпания, основной деятельностью которой является осуществление перевозок пассажиров и грузов в ДФО и труднодоступных районах⁷.

8. Результаты контрольного мероприятия

При подготовке отчета использованы информация объектов контрольного мероприятия, а также данные государственной интегрированной информационной системы управления общественными финансами «Электронный бюджет» (далее – ГИИС «Электронный бюджет»), единой информационной системы в сфере закупок⁸, размещенные на момент проведения мероприятия, отчетность (в том числе статистическая), первичные документы и регистры бухгалтерского учета.

В результате проведенного анализа принято допущение о возможности использования вышеуказанных данных. При проведении контрольного мероприятия были применены методы количественного и качественного анализа.

Содержание и объем необходимых контрольных процедур на объекте определены на основании уровня существенности согласно требованиям Методических указаний по оценке существенности и рисков в ходе контрольных мероприятий, осуществляемых в виде финансового аудита⁹.

7. Перечень поручений по итогам совещания с членами Правительства, утвержденный Президентом Российской Федерации 14 января 2020 г. № Пр-36 (далее – Перечень поручений № Пр-36).

8. <https://zakupki.gov.ru>.

9. Утверждены Коллегией Счетной палаты Российской Федерации (протокол от 12 апреля 2021 г. № 23К (1466)).

8.1. Оценка мер государственной поддержки и выработка предложений по развитию регионального и местного авиасообщения, в том числе с удаленными и труднодоступными районами страны

8.1.1. Анализ достаточности и степени реализации программных мероприятий, направленных на развитие малой авиации

Задача по организации и развитию регионального и местного авиасообщения с удаленными и труднодоступными районами страны определена Транспортной стратегией¹⁰ и реализуется посредством комплекса мероприятий, предусмотренных федеральными проектами, включенными в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года¹¹.

Согласно положениям Транспортной стратегии, к приоритетным направлениям развития региональных и местных воздушных перевозок относятся, в частности, следующие.

- Модернизация аэропортовой инфраструктуры Единой опорной сети – развитие и реконструкция инфраструктуры аэропортов и аэродромов, в первую очередь в регионах Сибири и Дальнего Востока.

Мероприятия по модернизации аэропортов МВЛ, расположенных в регионах Сибири и Дальнего Востока, в том числе в удаленных и труднодоступных районах, реализовывались в проверяемом периоде в рамках федеральных проектов «Развитие региональных аэропортов» и «Развитие инфраструктуры воздушного транспорта». Функции государственных заказчиков осуществляли ФКУ «Ространсмодернизация» и федеральные казенные предприятия, подведомственные Росавиации. Объемы бюджетных ассигнований, направленных в проверяемом периоде на цели реализации объектов капитального строительства в аэропортах МВЛ, составили:

- в части объектов ФКУ «Ространсмодернизация»: в 2022 году – 10 890,4 млн рублей, в 2023 году – 6 769,3 млн рублей. Кроме того, на цели увеличения цен контрактов в связи с ростом стоимости строительных ресурсов в 2022 году направлены средства резервного фонда Правительства Российской Федерации в сумме 2 289,3 млн рублей, в 2023 году – 747,9 млн рублей¹²;
- в части федеральных казенных предприятий: в 2022 году – 4 067,2 млн рублей; в 2023 году – 1 689,5 млн рублей.

-
10. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» (далее – Транспортная стратегия).
 11. Утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. № 2101-р.
 12. В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 9 августа 2021 г. № 1315 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» (далее – Постановление № 1315).

Сведения о достижении в 2022 году установленных значений показателей федеральных проектов «Развитие региональных аэропортов» и «Развитие инфраструктуры воздушного транспорта», в том числе в части аэропортов МВЛ, представлены в таблице 1.

Таблица 1. Значения показателей федеральных проектов «Развитие региональных аэропортов» и «Развитие инфраструктуры воздушного транспорта», достигнутые в 2022 году

Показатели	Значения показателей (нарастающим итогом)				Пояснения
	2021 г.		2022 г.		
	план	факт	план	факт	
Федеральный проект «Развитие региональных аэропортов»					
Кол-во введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос (далее – ВПП)	6	8	10	10	За период с 2019 по 2022 год завершена реконструкция 10 взлетно-посадочных полос, в том числе в малых аэропортах Соловки, Нерюнгри, Олекминск
Кол-во реконструированных (построенных) вспомогательных объектов аэропортовой инфраструктуры	6	5	7	11	За период с 2019 по 2022 год введено в эксплуатацию 11 вспомогательных объектов аэропортовой инфраструктуры, в том числе в малых аэропортах Хандыга, Белая Гора, Сангар, Депутатский
Федеральный проект «Развитие инфраструктуры воздушного транспорта»					
Кол-во введенных в эксплуатацию после реконструкции ВПП, не включенных в ФП РРА	3	2	0	0	Ввод не планировался
Кол-во реконструированных (построенных) вспомогательных объектов аэропортовой инфраструктуры, не включенных в ФП РРА	3	2	0	0	Первоначально планировался ввод двух вспомогательных объектов инфраструктуры в аэропортах Шереметьево-2 и Зея. Сроки ввода перенесены на 2023 год.

Результаты анализа хода реализации мероприятий по модернизации аэродромной инфраструктуры аэропортов МВЛ представлены в разделе 8.2.2 отчета.

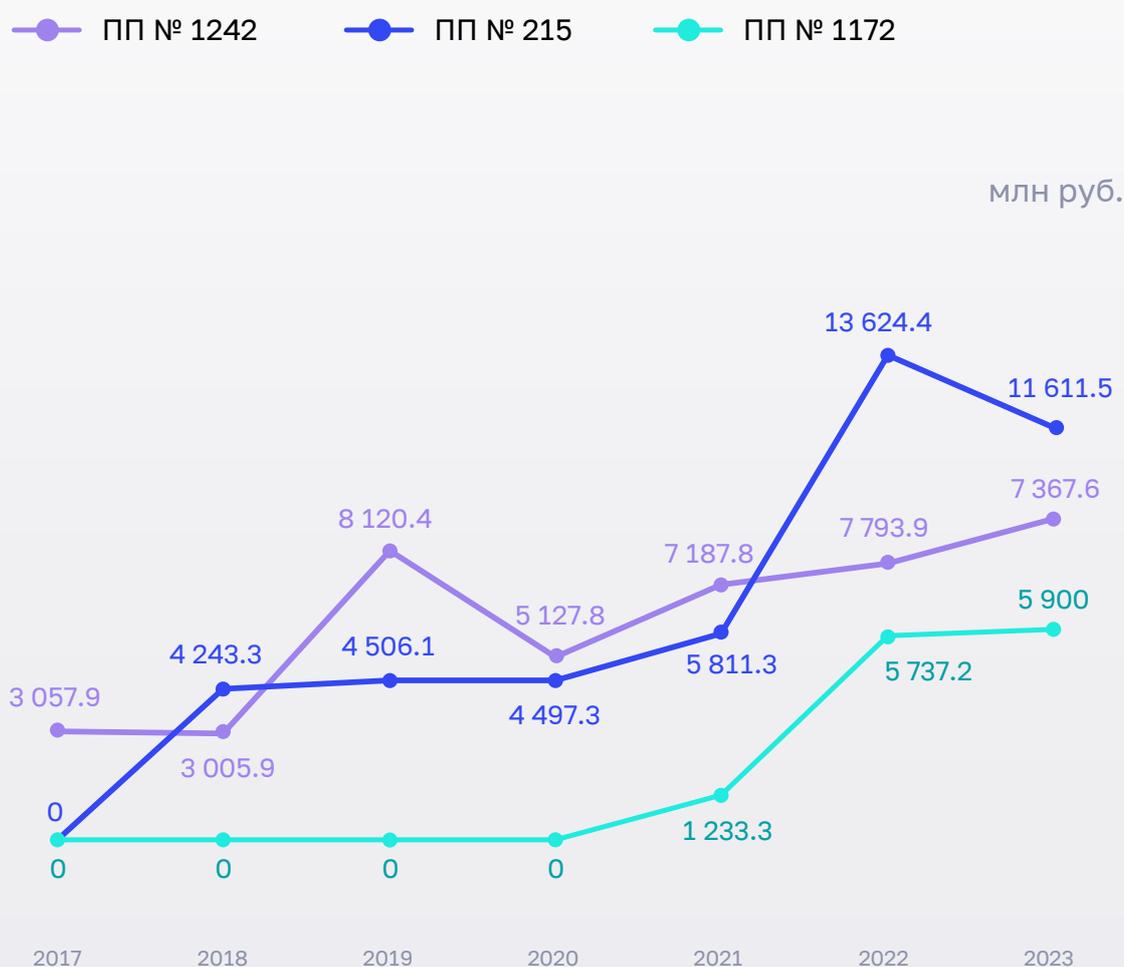
- Реализация и развитие действующих программ субсидирования внутренних воздушных перевозок, обеспечение транспортной доступности удаленных и труднодоступных территорий.

Программы субсидирования внутренних воздушных перевозок реализовывались в проверяемом периоде в рамках федерального проекта «Обеспечение доступности

услуг воздушного транспорта» в соответствии с правилами № 1242¹³, 1172, 215¹⁴. Динамика изменения объемов субсидирования авиаперевозок в рамках вышеуказанных правил представлена на рисунке 1.

Рисунок 1

Финансовое обеспечение реализации правил № 1242, 1172, 215 в 2017–2023 годах



13. Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2013 г. № 1242 «О предоставлении субсидий организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров и формирование региональной маршрутной сети» (далее – Правила № 1242).
14. Постановление Правительства Российской Федерации от 2 марта 2018 г. № 215 «Об утверждении Правил предоставления субсидий организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок» (далее – Правила № 215).

Ежегодный рост объемов финансового обеспечения программ субсидирования из федерального бюджета позволил увеличить количество пассажиров, перевезенных по льготным тарифам, с 4 279,4 тыс. человек в 2021 году до 5 008,6 тыс. человек в 2022 году.

Результаты проверки реализации программ субсидирования льготных воздушных перевозок представлены в разделах 8.1.2 и 8.2.3 отчета.

- Разработка мер государственной поддержки развития местных авиационных перевозок, в том числе субсидирование таких перевозок за счет средств федерального бюджета, совершенствование мер налоговых преференций для региональных и местных авиационных перевозок.

В соответствии с Транспортной стратегией для решения задачи по снижению времени в пути «от двери до двери» для пассажиров реализуется развитие региональных и местных воздушных перевозок.

Одним из приоритетных направлений развития региональных и местных воздушных перевозок является разработка мер государственной поддержки развития местных авиационных перевозок, в том числе субсидирование таких перевозок за счет средств федерального бюджета.

При этом субсидирование из федерального бюджета местных авиаперевозок в рамках действующих программ субсидирования не предусмотрено. Поддержка местных перевозок осуществлялась за счет средств региональных бюджетов в объемах, не соответствующих фактической потребности. Например, согласно обращению Председателя Правительства Республики Саха (Якутия) в Минтранс России¹⁵ объемы субсидирования авиаперевозок в арктические районы и внутрирайонных социально значимых авиаперевозок за счет бюджета субъекта составили в 2022 году 931,5 млн рублей (перевезено 55,3 тыс. человек).

- Разработка и применение наиболее экономически эффективных типовых проектов строительства (реконструкции) служебно-пассажирских зданий аэропортов с малой интенсивностью полетов.

В ходе аналогичного контрольного мероприятия, проведенного в 2022 году, было установлено, что решение объективной проблемы отсутствия достаточного количества подрядных организаций, имеющих соответствующие компетенции и мощности для реализации объектов федеральной адресной инвестиционной программы (далее – ФАИП) в удаленных и труднодоступных районах, возможно возведением блок-модульных конструкций, имеющих ряд преимуществ в сравнении с объектами капитального строительства, реализуемыми в рамках ФАИП, в том числе

15. Письмо от 30 марта 2023 г. № 395-П1.

отсутствие длительных процедур по разработке и утверждению проектной документации, сжатые сроки возведения, возможность перемещения и т. д.

Счетная палата рекомендовала Минтрансу России¹⁶ рассмотреть вопрос о применении практики установки быстровозводимых модульных зданий в аэропортах МВЛ.

В проверяемом периоде Росавиацией направлены предложения в Минтранс России¹⁷ об исключении из ФАИП объемов бюджетных ассигнований на реализацию объекта «Строительство ВПП пос. Палана, Камчатский край 2 этап» и перераспределении их на субсидию ФКП «Аэропорты Камчатки», в том числе для приобретения модульных служебно-пассажирских зданий в аэропорты Тилички и Соболево Камчатского края.

Минтрансом России указанное предложение Росавиации согласовано¹⁸.

В целом мероприятия по развитию малой авиации позволяют решить задачу по повышению авиационной доступности для населения, проживающего в удаленных и труднодоступных районах. При этом для решения указанной задачи необходимо скорректировать перечни авиационных маршрутов, субсидируемых из федерального бюджета, в части включения в них местных маршрутов.

8.1.1.1. Стратегические задачи российской авиационной отрасли в современных условиях геополитического и санкционного давления определены в Комплексной программе. Российские предприятия скорректировали производственные программы в сторону сокращения поставок самолетов MC-21 и SSJ-NEW (с учетом необходимости импортозамещения), а также наращивания выпуска самолетов Ту-214, Ил-114, «Байкал» (ЛМС-901) и ТВРС-44 «Ладога».

В период до 2030 года Комплексной программой предусмотрены поставки 1 036 самолетов, в том числе 142 единиц SSJ-NEW, 270 единиц MC-21-310, 70 единиц Ил-114-300, 70 единиц Ту-214, 12 единиц Ил-96-300, 140 единиц ТВРС-44 «Ладога», 178 единиц Л-410, 154 единиц «Байкал» (ЛМС-901), и 764 вертолетов, в том числе 201 единицы «Ансат» и 276 единиц Ми-8.

С 2026 года для нужд гражданской авиации предусматриваются поставки малоразмерных самолетов (ТВРС-44 «Ладога», Л-410, «Байкал» (ЛМС-901) в количестве 20–25 единиц ежегодно.

Программы поддержки продвижения новых воздушных судов российского производства на внутреннем рынке через механизм операционного лизинга и финансовой аренды реализуются АО «Государственная транспортная лизинговая компания» (АО «ГТЛК»).

16. Информационное письмо от 23 августа 2022 г. № 11/347/11-02.

17. Письмо от 16 мая 2023 г. № ИСХ-22046/13.

18. Письмо от 19 мая 2023 г. № АК-Д12-25/11120.

В целях обновления парка воздушных судов региональных авиакомпаний утверждены паспорта инвестиционных проектов «Приобретение вертолетов отечественного производства для последующей передачи в лизинг для нужд российских авиакомпаний» и «Приобретение воздушных судов для последующей передачи в лизинг национальному перевозчику в Дальневосточном федеральном округе»¹⁹, предусматривающих приобретение за счет средств Фонда национального благосостояния и передачу в лизинг региональным авиакомпаниям 86 вертолетов (с 2023 по 2025 год) и 39 самолетов (с 2024 по 2026 год) соответственно.

8.1.2. Анализ влияния государственной поддержки на уровень развития авиаперевозок, региональных и местных маршрутов. Оценка результатов формирования маршрутной сети

Объем субсидии в рамках Правил № 1242 увеличился с 2017 года более чем в два раза и составил в 2023 году 7 367,6 млн рублей²⁰. Сумма субсидии в рамках Правил № 215 в 2023 году составила 11 611,5 млн рублей²¹, что в 2,7 раза больше показателя 2018 года.

Пассажирооборот на внутренних авиалиниях увеличился в 2022 году на 3 438,3 млн пасс. км и составил 169 886,0 млн пасс. км, средний уровень занятости кресел увеличился на 1,9 % и составил 84,7 %.

Таблица 2. Показатели пассажирских перевозок в 2017–2022 годах

Наименование показателя	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Пассажирооборот, млн пасс. км	259 386,0	286 930,3	322 981,4	153 512,3	243 262,3	227 951,5
международные линии	144 808,1	160 854,7	187 578,9	48 302,6	76 814,6	58 065,5
внутренние линии	114 577,9	126 075,6	135 402,5	105 209,7	166 447,7	169 886,0
из них местные воздушные линии	1 274,5	1 412,4	1 238,8	1 252,3	1 947,4	2 060,2
Процент занятости кресел	83,2	83,8	83,9	74,5	81,5	84,0
международные линии	85,2	84,6	84,9	75,9	78,8	82,0
внутренние линии	80,7	82,8	82,6	73,9	82,8	84,7
из них местные воздушные линии	63,7	65,3	65,3	60,2	65,7	64,6

19. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 11 февраля 2023 г. № 315-р.

20. Информация по состоянию на 29 мая 2023 года.

21. Информация по состоянию на 29 мая 2023 года.

Анализ субсидируемых маршрутов в рамках Правил № 1242

В целях возмещения в 2022 году недополученных доходов, связанных с осуществлением воздушных перевозок пассажиров в салонах экономического класса в соответствии с Правилами № 1242, Росавиацией заключены соглашения о предоставлении субсидий с 23 авиакомпаниями. Фактически в 2022 году осуществлена перевозка 2 737,1 тыс. человек и выполнено 45 530 рейсов в одном направлении.

Согласно Правилам № 1242²², результатом предоставления субсидии является количество регулярных рейсов, выполненных авиаперевозчиками, составляющее не менее 80 % количества рейсов, указанного в утвержденном перечне субсидированных маршрутов. Количество рейсов в утвержденном перечне на 2022 год составляет 45 915 единиц²³. По итогам 2022 года выполнено 45 530 рейсов (99 %), что свидетельствует о достижении общего результата предоставления субсидии.

В соответствии с утвержденным²⁴ Росавиацией перечнем к субсидированию в 2023 году предусмотрено 289 маршрутов. По итогам I квартала 2023 года авиакомпаниями выполнено 7 887 рейсов на общую сумму 1 560,8 млн рублей.

Анализ субсидируемых маршрутов по Правилам № 215

В рамках реализации Правил № 215 перевозка пассажиров по льготным тарифам осуществлялась по 168 из 278 маршрутов в 2020 году, по 142 из 259 маршрутов в 2022 году и по 99 из 259 маршрутов в I квартале 2023 года. Основная доля авиаперевозок в 2022 году приходилась на маршруты из удаленных и труднодоступных населенных пунктов.

Таблица 3. Сведения о количестве перевезенных льготных категорий пассажиров и причитающихся размерах субсидии в 2021–2023 годах

Наименование показателя	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Суммарный объем субсидии по всем маршрутам, млн руб.	11 494,9	16 907,8	2 726,8
Перевезено пассажиров, тыс. чел.	1 365,9	1 996,5	330,6
в том числе маршруты из удаленных и труднодоступных населенных пунктов и в обратном направлении (приложение № 1 Порядка № 215)	583,5	1 277,6	210,3

22. Пункт 24 Правил № 1242.

23. В редакции приказа Росавиации от 29 октября 2021 г. № 830-П.

24. Приказ Росавиации от 14 апреля 2023 г. № 230-П.

В соответствии с Правилами № 215 результатом предоставления субсидии в отношении маршрутов, предусмотренных приложениями № 1–4 к Правилам № 215, является перевозка пассажиров всеми организациями воздушного транспорта, с которыми заключены договоры о предоставлении субсидии, в объеме не менее 724 тыс. человек в год.

Указанный объем перевозок предусмотрен Правилами № 215 с 2019 года. При этом размер субсидии в 2022 году на цели реализации Правил № 215 увеличился в три раза (с 4 506,1 млн до 13 624,4 млн рублей).

Согласно данным отчетных документов, авиакомпаниями в 2022 году по маршрутам, предусмотренным приложениями № 1–4 к Правилам № 215, перевезено 1 426,3 тыс. человек, что указывает на существенное (более чем в 1,9 раза) занижение планового значения результата предоставления субсидии, установленного Правилами № 215.

[Анализ субсидируемых маршрутов в рамках Правил № 1172](#)

Правилами № 1172 предусмотрено предоставление субсидии на возмещение недополученных доходов от осуществления воздушных перевозок по социально значимым маршрутам ДФО. В проверяемом периоде субсидия из федерального бюджета предоставлялась АО «АК «Аврора».

По результатам аналогичного контрольного мероприятия, проведенного в 2022 году, Счетной палатой было отмечено, что соглашения о предоставлении субсидии заключаются сроком на один год, что является сдерживающим фактором для долгосрочного и синхронизированного планирования авиакомпаниями и операторами аэропортов своих программ деятельности (обновление парка, развитие маршрутной сети, модернизация аэропортовой инфраструктуры). В информационном письме Правительству Российской Федерации²⁵ Счетная палата предложила внести изменения в Правила № 1172 в части создания условий для заключения соглашений о предоставлении субсидии на трехлетний период в соответствии с параметрами федерального бюджета на очередной год и плановый период.

Указанная рекомендация Счетной палаты реализована. Правительством Российской Федерации в Правила № 1172 внесены изменения²⁶, согласно которым соглашение о предоставлении субсидии может быть заключено на соответствующий финансовый год и (или) плановый период, предусмотренный федеральным законом о федеральном бюджете на соответствующий финансовый год и плановый период.

Согласно Правилам № 1172²⁷ в соглашении (договоре) о предоставлении субсидий предусматривается в том числе значение показателя, необходимого для достижения

25. От 26 августа 2022 г. № 02/2080/11-02.

26. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 января 2023 г. № 68.

27. Подпункт «б» пункта 3, пункт 19(1) Правил № 1172.

результата предоставления субсидии, для субсидий, предоставляемых начиная с 2022 года, результатом является осуществление организациями воздушного транспорта в совокупности не менее 7 300 рейсов по маршрутам. Показателем, необходимым для достижения результата предоставления субсидии, является количество регулярных рейсов по конкретному маршруту, выполненных организацией воздушного транспорта, заключившей соглашение о предоставлении субсидии. Перечень маршрутов и количество субсидируемых рейсов по ним в 2022 году установлены Соглашением о предоставлении субсидии на 2022 год²⁸.

При этом в нарушение Правил 1172²⁹ в Соглашении о предоставлении субсидии на 2022 год отсутствует положение о том, что показателем, необходимым для достижения результата предоставления субсидии, является количество регулярных рейсов по конкретному маршруту, выполненных организацией воздушного транспорта, заключившей соглашение о предоставлении субсидии, а также его значения, что не позволяет оценить достижение значения показателя, необходимого для достижения результата.

При этом Соглашение о предоставлении субсидии на 2022 год содержит перечень субсидируемых маршрутов, по которым АО «Авиакомпания «Аврора» надлежало открыть продажу воздушных перевозок по специальным тарифам.

По итогам 2022 года АО «АК «Аврора» по отдельным маршрутам не выполнены рейсы в количестве, установленном Соглашением о предоставлении субсидии на 2022 год. Информация о данных маршрутах представлена в таблице 4.

Таблица 4. Информация о количестве выполненных рейсов на маршрутах

Маршрут	Количество рейсов		Отклонение
	план	факт	
Красноярск – Комсомольск-на-Амуре	124	0	124
Улан-Удэ – Агинское	90	0	90
Анадырь – Петропавловск-Камчатский	282	72	210
Комсомольск-на-Амуре – Южно-Сахалинск	300	90	210
Владивосток – Комсомольск-на-Амуре	252	80	172
Петропавловск-Камчатский – Южно-Сахалинск	366	224	142
Оха – Хабаровск	580	473	107

28. Приложение № 4 к соглашению от 31 января 2022 г. № 107-11-2022-026 (далее – Соглашение о предоставлении субсидии на 2022 год).

29. Пункт 19(1) Правил № 1172.

Маршрут	Количество рейсов		Отклонение
	план	факт	
Ноглики – Хабаровск	350	250	100
Кавалерово – Хабаровск	254	186	68
Чита – Якутск	162	94	68
Благовещенск – Южно-Сахалинск	356	315	41
Хабаровск – Якутск	306	271	35
Владивосток – Николаевск-на-Амуре	54	22	32
Нерюнгри – Хабаровск	208	176	32
Владивосток – Советская Гавань	132	106	26
Благовещенск – Якутск	126	104	22
Улан-Удэ – Хабаровск	252	233	19
Владивосток – Улан-Удэ	216	208	8
Улан-Удэ – Якутск	164	158	6
Комсомольск-на-Амуре – Благовещенск	24	22	2
Хабаровск – Мирный	86	84	2
Всего	4 684	3 168	1 516

Согласно Правилам № 1172³⁰, для участия в отборе организация воздушного транспорта предоставляет в Росавиацию заявку, включающую информацию о готовности осуществлять воздушную перевозку пассажиров по всем маршрутам, с указанием маршрутов, планируемого количества рейсов, размера запрашиваемой субсидии на один рейс в одном направлении, размера специального тарифа на перевозку одного пассажира в одном направлении (по каждому маршруту) и типов воздушных судов, которые планируется использовать при воздушной перевозке пассажиров. Соответствующее подтверждение было предоставлено АО «АК «Аврора» в составе заявки на участие в отборе на право заключения Соглашения о предоставлении субсидии на 2022 год³¹.

При этом общее количество рейсов, не выполненных АО «АК «Аврора» по субсидируемым маршрутам, составило 1 516 единиц (32,4 %).

30. Подпункт «а» пункта 8 (в редакции от 25 декабря 2021 года).

31. Письмо АО «АК «Аврора» от 30 декабря 2021 г. № 01-02-01/3669.

Изменениями³² в Правила № 1172 положение о мерах ответственности за недостижение получателем субсидии значений показателя, необходимого для достижения результата предоставления субсидии, исключено. Ответственность перевозчика за недостижение значения показателя, необходимого для достижения результата предоставления субсидии, в объеме не менее 80 % количества рейсов по конкретному маршруту в рамках Соглашения о предоставлении субсидии на 2023 год не установлена.

Согласно Правилам № 1172³³, организация воздушного транспорта на дату рассмотрения заявки на участие в отборе должна соответствовать в том числе следующим требованиям:

- организация зарегистрирована на территории ДФО;
- в состав учредителей или акционеров организации входят представители двух и более субъектов Российской Федерации, входящих в состав ДФО.

Анализ показал, что за исключением АО «Авиакомпания «Аврора» требованиям пункта 5 Правил № 1172 не соответствует ни одна из авиакомпаний, зарегистрированных на территории ДФО.

АО «Авиакомпания «Аврора» в рамках соглашений о предоставлении субсидии не выполнено значительное количество рейсов по определенным маршрутам (в 2021 году – 327 рейсов, в 2022 году – 1 516 рейсов).

Исключение из Правил № 1172 условий, ограничивающих количество организаций, участвующих в отборе на предоставление субсидии, позволит обеспечить выполнение запланированного количества рейсов по маршрутам, а установление критериев отбора в случае поступления заявок от нескольких перевозчиков позволило бы оптимизировать расходы федерального бюджета на указанные цели.

Согласно Правилам № 1172³⁴, субсидии предоставляются на основании заключаемого между Росавиацией и организацией воздушного транспорта соглашения (договора) о предоставлении субсидий, в котором предусматривается в том числе обязательство организации воздушного транспорта осуществить в течение пяти дней со дня заключения соглашения о предоставлении субсидии открытие продаж воздушных перевозок по специальным тарифам. Соглашение о предоставлении субсидии на 2023 год³⁵ было заключено 11 января 2023 года. Указанные условия отражены в Соглашении о предоставлении субсидии на 2023 год³⁶.

32. Внесены постановлением Правительства Российской Федерации от 19 сентября 2022 г. № 1644.

33. Пункт 5 Правил № 1172.

34. Подпункт «г» пункта 3 Правил № 1172.

35. Соглашение от 11 января 2023 г. № 107-11-2022-261 (далее – Соглашение о предоставлении субсидии на 2023 год).

36. Пункт 4.3.8.1 Соглашения о предоставлении субсидии на 2023 год.

Проверка показала, что в нарушение положений Правил № 1172³⁷ и Соглашения о предоставлении субсидии на 2023 год³⁸ продажи билетов по специальным тарифам в отношении значительного количества рейсов по субсидируемым маршрутам на 2023 год не открыты, в том числе по маршрутам Кавалерово – Хабаровск (предусмотрено соглашением – 212 рейсов), Благовещенск – Якутск (предусмотрено соглашением – 136 рейсов), Владивосток – Курильск (предусмотрено соглашением – 108 рейсов). На дату завершения проверки на объекте субсидируемые рейсы по указанным маршрутам не осуществлялись.

Кроме того, АО «АК «Аврора» не открыта продажа авиабилетов на рейсы по всем субсидируемым маршрутам, перевозки по которым предусмотрены Соглашением о предоставлении субсидии на 2023 год в период с ноября по декабрь 2023 года.

Отсутствие в продаже билетов на субсидируемые рейсы в количестве, установленном Соглашением о предоставлении субсидии на 2023 год, оказывает негативное влияние на решение задачи по обеспечению воздушных перевозок пассажиров по социально значимым маршрутам ДФО.

Указанный факт свидетельствует о ненадлежащем контроле Росавиации за соблюдением АО «Авиакомпания «Аврора» порядка предоставления субсидии, осуществление которого предусмотрено условиями Соглашения о предоставлении субсидии на 2023 год³⁹.

В целом принимаемых мер государственной поддержки достаточно для обеспечения доступности льготных авиаперевозок. При этом Правила № 1172 подлежат корректировке в части исключения ограничений для участия авиакомпаний, зарегистрированных на территории ДФО, в процедурах отбора получателей субсидии, а также включения критериев отбора получателей субсидии в случае поступления заявок от нескольких перевозчиков и положения о мерах ответственности за недостижение получателем субсидии значений показателя, необходимого для достижения результата предоставления субсидии.

8.1.3. Анализ наличия и соответствия действующим нормам аэродромной инфраструктуры (посадочных площадок) в труднодоступных районах

В оперативном управлении федеральных казенных предприятий, подведомственных Росавиации, находятся 69 аэропортов МВЛ и 13 посадочных площадок. Требования, предъявляемые к аэродромам, вертодромам и посадочным площадкам, а также

37. Подпункт «г» пункта 3 Правил № 1172.

38. Пункт 4.3.8.1 Соглашения о предоставлении субсидии на 2023 год.

39. Пункт 4.1.4 Соглашения о предоставлении субсидии на 2023 год.

правила их эксплуатации устанавливаются федеральными авиационными правилами (далее – ФАП)⁴⁰.

В соответствии с пунктом 4.3 ФАП 262 ВПП, используемая в ночное время, а также днем в сложных метеоусловиях, должна быть оборудована системой светосигнального оборудования (далее – ССО). Проверка показала, что из 69 аэродромов, находящихся в ведении ФКП, ССО не оснащены 20 аэродромов, что является сдерживающим фактором при организации регулярного авиасообщения по местным и региональным маршрутам.

В информационном письме Президенту Российской Федерации⁴¹, направленном по итогам аналогичного контрольного мероприятия, проведенного в 2020 году, Счетной палатой было указано на то, что федеральным проектом «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» не предусмотрена реконструкция аэропорта Тилички – аэропорта-хаба, обеспечивающего сообщение с северными районами Камчатского края. Указанный аэропорт имеет грунтовую ВПП и подвергается регулярному затоплению, что ограничивает транспортную подвижность. В настоящее время объект включен в ФАИП. В целях выполнения работ по его проектированию и реконструкции ФКУ «Ространсмодернизация» проводятся конкурентные процедуры.

В целом аэродромная инфраструктура значительного количества аэропортов МВЛ соответствует положениям ФАП.

8.1.4. Анализ системы финансирования и технической обеспеченности подведомственных Росавиации учреждений гражданской авиации

Подготовка специалистов для нужд гражданской авиации осуществляется образовательными учреждениями Росавиации: УИ ГА, в том числе его филиалом – Летным колледжем; Санкт-Петербургским государственным университетом гражданской авиации (далее – СПУ ГА); Московским государственным техническим университетом гражданской авиации (далее – МГТУ ГА). Финансирование деятельности вузов осуществляется за счет следующих источников:

- субсидии из федерального бюджета на финансовое обеспечение выполнения государственного задания;
- субсидии из федерального бюджета на иные цели;
- иные доходы (доходы от использования имущества, платная образовательная деятельность, безвозмездная помощь от авиакомпаний).

40. Статья 48 Воздушного кодекса Российской Федерации «Требования к аэродромам, вертодромам и посадочным площадкам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов».

41. От 20 ноября 2020 г. № 01-2577/11-02.

Таблица 5. Объем финансового обеспечения образовательных учреждений гражданской авиации в 2021–2023 годах

млн руб.

Наименование учреждения	Год	Всего	В том числе		
			субсидии на госзадание	субсидии на иные цели	собственные доходы учреждения
УИ ГА	2021	4 973,1	912,4	1 892,5	2 168,2
	2022	4 133,5	980,0	1 672,6	1 480,9
	на 01.04.2023	3 823,3	3 184,1	388,5	250,7
СПУ ГА	2021	3 215,1	1 036,7	812,2	1 366,3
	2022	3 619,6	1 182,4	1 069,9	1 367,3
	на 01.04.2023	3 686,5	2 462,0	398,4	826,1
МГТУ ГА	2021	2 665,2	1 414,1	585,8	665,3
	2022	2 624,7	1 572,1	605,3	447,3
	на 01.04.2023	2 734,4	1 688,0	599,2	447,2
Всего	2021	10 853,4	3 363,2	3 290,5	4 199,8
	2022	10 377,8	3 734,5	3 347,8	3 295,5
	на 01.04.2023	10 244,2	7 334,1	1 386,1	1 524,0

Базовые нормативы затрат

Обоснования бюджетных ассигнований на финансовое обеспечение государственного задания на оказание государственных услуг формировались Росавиацией на основании планируемого среднегодового контингента с применением базовых нормативов затрат и территориальных коэффициентов, утвержденных Минобрнауки России и Минпросвещения России.

Объем бюджетных ассигнований на финансовое обеспечение выполнения государственного задания по программам среднего профессионального образования в 2022 году составил 551,3 млн рублей, или 16 % заявленной потребности (3 437,5 млн рублей), в 2023 году – 1 926,8 млн рублей, или 53,2 % заявленной потребности (3 621,2 млн рублей).

Объемы финансирования, доведенные на выполнение государственных заданий по программам высшего образования в 2023 году, соответствуют потребности.

В связи с наличием расходов отраслевого характера Минобрнауки России введен механизм финансирования отраслевых особенностей деятельности вузов, связанных

с подготовкой пилотов, путем предоставления субсидий на иные цели (в 2022 году – 1 719,8 млн рублей, в 2023 году – 303,8 млн рублей). Кроме того, для покрытия недофинансирования образовательных учреждений Росавиации выделялась безвозмездная помощь от авиакомпаний, в том числе в 2022 году – 1 870,0 млн рублей, план на 2023 год – 2 298,5 млн рублей.

Таблица 6. Сведения об укомплектованности вузов командно-летным и летно-инструкторским составом

Наименование	на 01.01.2020		на 01.01.2021		на 01.01.2022		на 01.05.2023	
	штат. ед.	чел.						
УИ ГА								
УИ ГА	94	72	94	79	86	74	86	75
Летный колледж	27	10	27	11	28	9	27	4
СПГУ ГА								
СПУ ГА	75	56	86	69	70	57	63	44

Анализ причин ежегодного снижения уровня укомплектованности Летного колледжа командно-летным и летно-инструкторским составом показал следующее.

Начиная с 2022 года базовый норматив затрат по специальности «Летная эксплуатация летательных аппаратов» увеличен с 0,075 млн рублей⁴² до 2,25 млн рублей⁴³ (2,27 млн рублей с учетом территориальных коэффициентов по Омской области). Общий объем финансирования Летного колледжа за счет всех источников финансирования в 2022 году (без учета собственных доходов) составил 1 270,7 млн рублей и превысил размер нормативного финансового обеспечения образовательного процесса, рассчитанный с учетом базовых нормативов затрат (729,8 млн рублей)⁴⁴, на 540,9 млн рублей.

Объем денежного содержания летно-инструкторского состава Летного колледжа находится в прямой зависимости от фактического налета часов в ходе реализации программ обучения курсантов – пилотов и бортмехаников и стимулирующих выплат. Вместе с тем практика привлечения УИ ГА сторонних организаций к летной подготовке курсантов в Летном колледже привела к сокращению количества вертолетов, годных к эксплуатации, и, соответственно, оттоку пилотов-инструкторов из образовательного учреждения.

42. Размер базовых нормативов затрат доведен до главных распорядителей письмом Министерства просвещения Российской Федерации от 20 ноября 2018 г. № АН-21/11вн.
43. Размер базовых нормативов затрат доведен до главных распорядителей письмом Министерства просвещения Российской Федерации от 20 апреля 2021 г. № АН-645/11.
44. В 2021 году доведено 1 525,4 млн рублей, превышение составило 818,3 млн рублей.

Так, парк воздушных судов Летного колледжа состоит из 5 вертолетов первоначальной подготовки (3 Bell и 2 AS) и 8 вертолетов выпускной подготовки (7 Ми-8Т и 1 Ми-171). В 2020 году в состоянии, годном к эксплуатации, находилось 2 вертолета первоначальной подготовки и 3 вертолета выпускной подготовки. Расходы Летного колледжа и УИ ГА на оплату услуг сторонних организаций по летной подготовке курсантов Летного колледжа в 2021–2022 годах составили 1 417,7 млн рублей, что превысило расходы на ремонт и закупку запасных частей для вертолетов Летного колледжа на 1 299,3 млн рублей (118,4 млн рублей).

Соответственно, при фактическом финансовом обеспечении Летного колледжа в 2021 и 2022 годах в объемах, значительно превышающих установленные нормативы, УИ ГА не обеспечены условия для организации учебного процесса силами и средствами Летного колледжа. В период с 2020 по 2023 год фактическая численность летно-инструкторского состава Летного колледжа снизилась с 9 до 2 человек.

При этом стоимость летного часа по контрактам со сторонними организациями на оказание услуг по летной подготовке курсантов значительно превышает стоимость летного часа силами и средствами Летного колледжа, что отражено в [таблице 7](#).

Таблица 7. Сравнительный анализ стоимости часа учебного полета

тыс. руб.

Реквизиты контракта	Кол-во часов	Стоимость летного часа по контракту, без учета ГСМ	Стоимость ГСМ на один летный час	Стоимость летного часа по контракту, с учетом ГСМ	Стоимость летного часа силами колледжа	Разница в стоимости летного часа	Общее превышение стоимости
Ми-8Т							
от 24.10.2022 КЭ 254/22-53	586,3	168,0	47,9	215,9	99,5	116,3	68 185,0
от 14.01.2022 КЭ 02/22-53	65	131,2	47,9	179,0	99,5	79,5	5 165,8
AS-350 B3/B2							
от 25.10.2022 КЭ 257/22-53	826,5	150,0	11,0	161,0	57,9	103,1	85 188,2
от 17.01.2022 КЭ 01/22-53	814	108,9	11,0	119,9	57,9	61,9	50 405,3
от 17.06.2022 КЭ 81/22-53	604,4	137,8	11,0	148,8	57,9	90,8	54 892,2
от 18.07.2022 КЭ 130/22-53	263,2	137,8	11,0	148,8	57,9	90,8	23 901,1
Bell- 407 GX/GXP							
от 14.01.2022 КЭ 02/22-53	389	108,0	11,0	119,0	78,7	40,3	15 668,9

В результате практика привлечения УИ ГА сторонних организаций для оказания услуг по летной подготовке курсантов Летного колледжа привела к неэффективным расходам на сумму 303,4 млн рублей и влечет риски неэффективных расходов в 2023 году на сумму 175,2 млн рублей.

В целом, действующая в 2023 году система финансирования образовательных учреждений, подведомственных Росавиации, позволяет обеспечить достаточный уровень их технической оснащенности и оплаты труда.

8.1.5. Оценка динамики реализации мер по созданию авиационной компании в ДФО на базе АО «АК «Аврора»

Во исполнение Перечня поручений № Пр-36 на базе АО «АК «Аврора» создается Объединенная дальневосточная авиакомпания, основной деятельностью которой является осуществление перевозок пассажиров и грузов в ДФО и в труднодоступных районах. В рамках ее создания АО «АК «Аврора» передало по 5 % своих акций в собственность всех субъектов ДФО.

Минтранс России и Минвостокразвития России утверждены планы-графики мероприятий по консолидации авиапредприятий ДФО, предусматривающие передачу в собственность АО «АК «Аврора» не менее 25 % + 1 акция таких предприятий. Соответствующие мероприятия завершены в отношении АО «Камчатское авиапредприятие», АО «Чукотавиа», АО «Авиакомпания Якутия», АО «Хабаровские авиалинии», не завершены в отношении АО «Полярные авиалинии». Оценка рыночной стоимости пакета 25 % + 1 акция АО «Авиакомпания «Полярные Авиалинии» не проведена, акционерное соглашение не подписано. В соответствии с планом-графиком⁴⁵ мероприятий по консолидации авиапредприятий, с учетом необходимости передачи в собственность АО «АК «Аврора» не менее 25 % + 1 акция авиакомпаний Республики Саха (Якутия), в срок до апреля 2021 года подлежали разработке программа субсидирования и правила распределения субсидий при осуществлении местных воздушных перевозок в ДФО. Согласно обращению Председателя Правительства Республики Саха (Якутия) в Минтранс России⁴⁶, до решения вопроса софинансирования местных воздушных перевозок из федерального бюджета передача акций АО «Авиакомпания «Полярные авиалинии» в пользу АО «АК «Аврора» является преждевременной.

Минпромторг России, АО «ГТЛК» и АО «АК «Аврора» 26 февраля 2021 года подписали график поставки российской авиационной техники в ДФО в количестве 45 единиц в срок до 2025 года. В рамках указанного графика новые воздушные суда российского производства АО «АК «Аврора» в аренду (лизинг) не передавались.

45. Пункт 6.1 плана-графика.

46. От 30 марта 2023 г. № 395-П1.

В 2023 году между АО «АК «Аврора» и АО «ГТЛК» заключены договоры финансовой аренды (лизинга) 8 самолетов RRJ-95NEW-100, 21 вертолета МИ-171, 10 самолетов ЛМС-901 «Байкал». Сроки поставки – 2023–2025 годы. На дату завершения проверки воздушные суда АО «АК «Аврора» по договорам лизинга также не передавались.

АО «АК «Аврора» осуществляет авиаперевозки по социально значимым маршрутам, субсидируемым из федерального бюджета в рамках Правил № 1172, с использованием собственного парка воздушных судов и авиакомпаний, выполняющих полеты под ее коммерческим кодом на основании соглашений о предоставлении 100 % мест на борту воздушного судна (далее – соглашения «код-шеринг/блок мест»).

Согласно протоколу⁴⁷ совещания у Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Минтрансу России, Минвостокразвития России, Минфину России, Минэкономразвития России, Минпромторгу России, АО «АК «Аврора» и органам государственной власти субъектов ДФО было поручено представить в Правительство Российской Федерации согласованную концепцию функционирования Объединенной дальневосточной авиакомпании, включая финансовую модель.

На дату завершения проверки согласованная концепция в Правительство Российской Федерации не представлена. Проект концепции не был согласован Минфином России в связи с тем, что не было урегулировано следующее замечание: «исключить предлагаемый уровень рентабельности субсидируемых перевозок» (предложенный уровень – 5,8 %). Согласно параметрам финансовой модели, актуальной на дату завершения проверки, уровень рентабельности авиаперевозок, субсидируемых в рамках Правил № 1172, должен составлять 0 %. При этом по итогам 2022 года чистая прибыль АО «АК «Аврора» от данного вида деятельности составила 779,6 млн рублей (расчетно), или 13,2 % суммы субсидии (5 920,6 млн рублей).

По условиям соглашений «код-шеринг/блок мест» выручка от продажи билетов принадлежит АО «АК «Аврора». Анализ показал, что доходы АО «АК «Аврора» с учетом суммы субсидии и стоимости фактически проданных билетов по итогам 2022 года превысили расходы на расчеты по соглашениям «код-шеринг/блок мест» на 1 374,7 млн рублей, за период с января по апрель 2023 года – на 261,7 млн рублей.

Например, для расчета суммы субсидии по маршруту Хабаровск – Зея (с посадкой в Благовещенске) АО «АК «Аврора» использован тип судна ДСН-8, в результате сумма субсидии на один парный рейс в 2022 году составила 2,1 млн рублей. При этом в рамках соглашений «код-шеринг/блок мест» с ООО «Сибирская Легкая Авиация» и АО «Авиакомпания «Ангара» стоимость парного рейса составила 1,2 млн и 1,7 млн рублей соответственно (авиакомпания используют воздушные суда Л-410 и Ан-24). В результате завышение стоимости парного рейса по данному маршруту в 2022 году

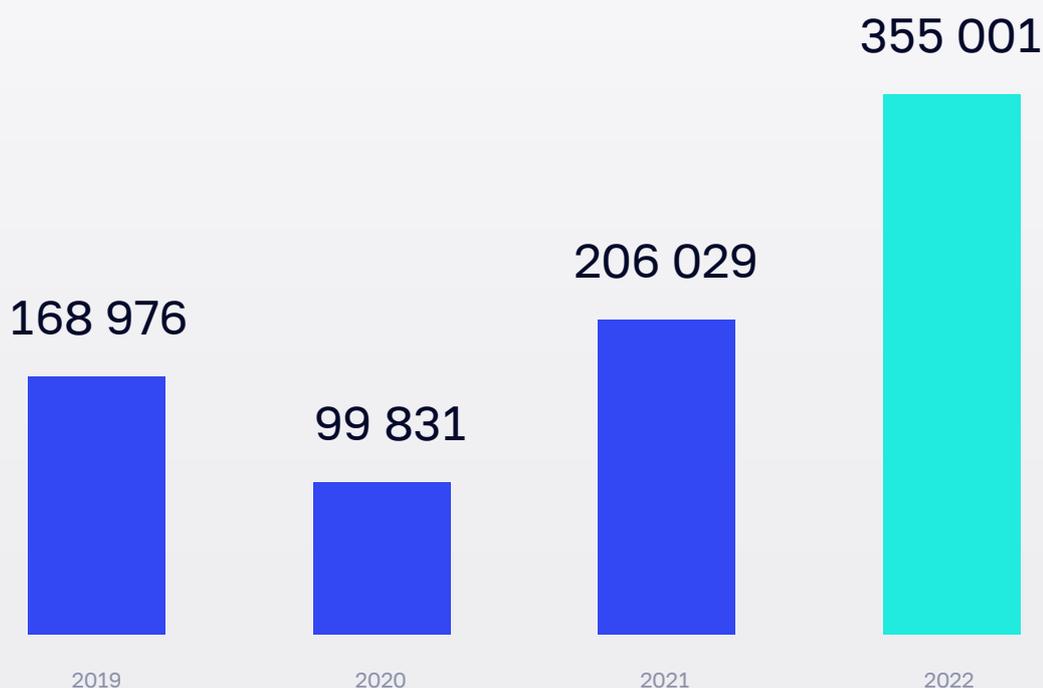
47. Пункт 4 протокола от 4 марта 2021 г. № АБ-П50-38пр.

составило 0,9 млн и 0,4 млн рублей соответственно (расчетно). Общее завышение субсидии за 2022 год составило 127,9 млн рублей.

По ряду маршрутов в 2022 году стоимость рейса по соглашениям «код-шеринг/блок мест» превысила размер субсидии. При этом доходы АО «АК «Аврора» от продажи билетов покрывали указанную разницу и формировали общий доход от перевозки по соответствующему маршруту. Анализ изменения стоимости авиасообщения по маршрутам, включенным в Правила № 1172, представлен в приложении № 5 к отчету. Динамика изменения пассажиропотока в 2019–2022 годах представлена на рисунке 2.

Рисунок 2

Сравнение пассажиропотока по сопоставимым маршрутам в рамках Правил № 1172 за 2019–2022 годы



В целом создание на базе АО «АК «Аврора» Объединенной дальневосточной авиакомпании способствует развитию маршрутной сети и оптимизации стоимости

авиасообщения в ДФО. При этом мероприятия по консолидации авиапредприятий в Объединенную дальневосточную авиакомпанию не завершены.

8.2. Проверка расходования средств федерального бюджета и использования федерального имущества на цели развития регионального и местного авиасообщения, в том числе с удаленными и труднодоступными районами страны

8.2.1. Проверка расходов на содержание, ремонт, реконструкцию аэродромной инфраструктуры (посадочных площадок) с учетом территориальных особенностей и уровня интенсивности полетов

Содержание, ремонт, капитальный ремонт объектов инфраструктуры аэропортов МВЛ осуществляются за счет субсидий федеральным казенным предприятиям (далее – ФКП), подведомственным Росавиации⁴⁸. Объемы субсидий на 2022–2023 годы представлены в таблице 8.

Таблица 8. Данные об объемах субсидии, предусмотренных федеральным казенным предприятиям, подведомственным Росавиации, в 2022–2023 годах

млн руб.

Наименование получателя	Размер субсидии из федерального бюджета	
	2022 г.	2023 г.
ФКП «Аэропорты Красноярья»	1 331,5	1 331,5
ФКП «Аэропорт Кызыл»	348,3	105,6
ФКП «Аэропорты Дальнего Востока»	384,1	399,6
ФКП «Аэропорты Камчатки»	444,6	444,6
ФКП «Аэропорты Севера»	1 236,2	1 037,8
ФКП «Аэропорты Чукотки»	774,6	774,6
ФКП «Аэропорт Амдерма»	61,5	55,0

По итогам 2022 года введены в эксплуатацию объекты аэропортовой инфраструктуры, созданные в рамках реконструкции ряда аэропортов МВЛ, расположенных в Республике Саха (Якутия), в том числе:

48. В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 2 сентября 2020 г. № 1339.

- в аэропорту Сангар: служебно-пассажирское здание на 35 человек в час с КДП; контрольно-пропускной пункт, насосная станция водоснабжения; пожарные резервуары, РДЭС, ограждение аэродрома, канализационный сборник, наружные сети, тепловые сети, патрульная дорога, опоры освещения, сети связи, метеоплощадка, ограждение ОГ-2;
- в аэропорту Хандыга: служебно-пассажирское здание на 35 человек в час с КДП и метеообеспечением; гараж на 10 машино-мест; ограждение аэропорта с контрольно-пропускным пунктом и патрульной дорогой; противопожарные резервуары; очистные сооружения; объекты энергетического хозяйства и наружные сети;
- в аэропорту Депутатский: пост охраны; контрольно-пропускной пункт, сблокированный с караульным помещением; склад ГСМ, служебно-бытовое здание;
- в аэропорту Белая Гора: контрольно-пропускной пункт, склад ГСМ, периметровая патрульная дорога и ограждение аэропорта с инженерными средствами защиты.

Функции оператора указанных аэропортов МВЛ осуществляет ФКП «Аэропорты Севера». При этом функции государственного заказчика работ по созданию объектов инфраструктуры указанных аэропортов осуществляло ФКУ «Ространсмодернизация». На дату завершения проверки ФКУ «Ространсмодернизация» не передало объекты аэродромной инфраструктуры на баланс ФКП «Аэропорты Севера» для их закрепления за казенным предприятием на праве оперативного управления. Договоры на временную эксплуатацию также не заключены. При этом ФКП «Аэропорты Севера» направило с начала 2023 года 17,9 млн рублей на содержание объектов инфраструктуры, созданных в рамках реконструкции аэропортов Сангар, Хандыга, Депутатский, Белая Гора.

В части ФКП «Аэропорты Чукотки»

В нарушение положений Воздушного кодекса Российской Федерации⁴⁹ ФКП «Аэропорты Чукотки» эксплуатирует аэродромы «Анадырь (Угольный)», «Бухта Провидения», «Певек», включенные в перечень аэродромов совместного базирования Российской Федерации⁵⁰, без заключения договоров с федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими совместное базирование на указанных аэродромах.

Согласно Федеральному закону № 16-ФЗ⁵¹ подразделения транспортной безопасности – осуществляющие защиту объектов транспортной инфраструктуры

49. Пункт 3 статьи 44 Воздушного кодекса Российской Федерации, согласно которому эксплуатация аэродромов совместного базирования и аэродромов совместного использования осуществляется на основе договоров.

50. Согласно распоряжению Правительства Российской Федерации от 10 августа 2007 г. № 1034-р.

51. Пункт 7.1 статьи 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее – Федеральный закон № 16-ФЗ).

и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (в том числе на основании договора с субъектом транспортной инфраструктуры) подразделения ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта и (или) аккредитованные для этой цели в установленном порядке юридические лица.

В нарушение положений Воздушного кодекса Российской Федерации⁵², Правил охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры⁵³ и Требований по обеспечению транспортной безопасности⁵⁴ в 8 аэропортах⁵⁵ подразделения транспортной безопасности по состоянию на 21 апреля 2023 года отсутствуют.

В нарушение Порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требований к ним⁵⁶, созданное ФКП «Аэропорты Чукотки» подразделение транспортной безопасности в аэропорту Анадырь осуществляет деятельность при отсутствии у предприятия свидетельства об аккредитации. Документы для получения указанной аккредитации в Росавиацию не направлены⁵⁷.

8.2.2. Проверка использования бюджетных ассигнований и исполнения обязательств по государственным контрактам (договорам), заключенным в рамках строительства, реконструкции, ремонта и содержания объектов инфраструктуры региональных и местных аэропортов, посадочных площадок, в том числе порядок авансирования, приемки работ, правомерности осуществления расчетов, полноты выполненных работ

8.2.2.1. В части объектов, функции государственного заказчика по которым осуществляет ФКУ «Ространсmodernизация»

Сводная информация об объемах финансирования работ по реконструкции аэропортов МВЛ, закрепленных за ФКУ «Ространсmodernизация», и кассовом исполнении представлена в приложении № 6 к отчету.

-
52. Пункт 6 статьи 84.
53. Пункты 4, 5 Правил охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 февраля 2011 г. № 42.
54. Подпункт 3 пункта 6 Требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 5 октября 2020 г. № 1605.
55. Певек, Кепервеем, Омолон, Залив Креста, Бухта Провидения, Лаврентия, Беринговский, Марково.
56. Пункт 3 Порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требований к ним, утвержденного Минтранса России от 1 апреля 2015 г. № 145.
57. По состоянию на 21 апреля 2023 года.

Минтрансу России предоставлена возможность увеличения стоимости контрактов за счет средств резервного фонда Правительства Российской Федерации⁵⁸.

ЛБО на 2022 год в рамках указанного распоряжения доведены до ФКУ «Ространсмодернизация» в объеме 2 289,3 млн рублей. В 2023 году ЛБО на указанные цели не доводились.

При этом в нарушение требований Бюджетного кодекса Российской Федерации⁵⁹ ФКУ «Ространсмодернизация» при отсутствии доведенных в установленном порядке ЛБО на 2023 год заключены дополнительные соглашения к государственным контрактам на реализацию объектов «Реконструкция аэропортового комплекса (г. Усть-Нера, Республика Саха (Якутия))», «Реконструкция аэропорта Черский, Республика Саха (Якутия)», «Реконструкция аэропорта Сеймчан (Магаданская область)» и «Реконструкция аэропортового комплекса (г. Певек, Чукотский автономный округ)», предусматривающие финансирование работ в указанном периоде, и приняты бюджетные обязательства в размере, превышающем доведенные ЛБО на общую сумму 622,1 млн рублей.

Реконструкция аэропорта Сеймчан (Магаданская область)

Проект реконструкции аэропорта Сеймчан реализуется в рамках государственного контракта⁶⁰, заключенного между ФКП «Аэропорты Севера» и ООО «Нордтрансстрой», стоимостью 1 529,5 млн рублей и сроком выполнения работ до 31 октября 2021 года. Дополнительным соглашением⁶¹ срок завершения работ по контракту продлен до 26 сентября 2023 года.

В соответствии с Распоряжением № 292-р стоимость контракта увеличена на 234,0 млн рублей и составила 1 763,5 млн рублей⁶².

В соответствии с Соглашением о замене лиц⁶³ права и обязанности государственного заказчика переданы ФКУ «Ространсмодернизация». На момент передачи функций государственного заказчика общий размер аванса по контракту составлял 152,9 млн рублей⁶⁴ (неотработанный аванс – 120,1 млн рублей), стоимость принятых

-
58. В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 18 февраля 2022 г. № 292-р (далее – Распоряжение № 292-р) из средств резервного фонда Правительства Российской Федерации выделено 3 049,8 млн рублей, в том числе на 2022 год – 2 298,9 млн рублей, на 2023 год – 747,9 млн рублей.
59. Подпункт 2 пункта 1 статьи 162 и пункт 3 статьи 219 Бюджетного кодекса Российской Федерации, согласно которым получатель бюджетных средств принимает бюджетные обязательства в пределах доведенных до него ЛБО.
60. От 29 июля 2019 г. № 0516100000119000009.
61. От 4 мая 2022 г. № 13.
62. Согласно дополнительному соглашению от 21 марта 2022 г. № 12 к контракту.
63. От 27 декабря 2021 года № 6/н.
64. В соответствии с пунктом 13.3 государственного контракта от 29 июля 2019 г. № 0516100000119000009.

и оплаченных работ составляла 237,8 млн рублей⁶⁵ (13,4 %), стоимость невыполненных работ составляла 1 291,7 млн рублей.

При значительном отставании от графика выполнения работ, повлекшем срыв срока завершения работ по контракту, ФКУ «Ространсmodernизация» увеличило⁶⁶ размер аванса до 807,4 млн рублей. Более того, после истечения срока действия банковской гарантии⁶⁷ (27 сентября 2022 года) и при наличии просрочки выполнения работ по этапу размер аванса был увеличен до 998,4 млн рублей⁶⁸.

В 2022 году не реализованы следующие этапы реконструкции: взлетно-посадочная полоса⁶⁹, рулежная дорожка и перрон⁷⁰, стоянка для топливозаправщиков⁷¹. На дату завершения контрольного мероприятия общий объем принятых работ по контракту составляет 309,2 млн рублей⁷² (17,5 % цены контракта), в том числе объем принятых работ в 2022 году – 71,3 млн рублей, в 2023 году работы не принимались.

ФКУ «Ространсmodernизация» расторгнут контракт в одностороннем порядке⁷³ и направлено требование о возврате аванса в размере 781,6 млн рублей. На дату завершения проверки подрядчиком возвращено 191,2 млн рублей⁷⁴.

При этом, по данным подсистемы информационно-аналитического обеспечения Федерального казначейства, подрядчиком израсходованы средства аванса в общем объеме 501,4 млн рублей, в том числе в 2022 году – 480,6 млн рублей, в 2023 году – 20,8 млн рублей.

Письмом⁷⁵ Межрайонного отделения судебных приставов УФССП по Магаданской области в адрес ФКУ «Ространсmodernизация» направлено постановление⁷⁶ об обращении взыскания на имущество должника ООО «Нордтрансстрой». Согласно указанному постановлению⁷⁷ взыскание обращено на имущество должника (ООО «Нордтрансстрой») в виде права требования денежных средств по контракту на реконструкцию аэропорта Сеймчан.

65. Справка о стоимости выполненных работ и затрат (по форме КС-3) от 18 августа 2021 г. № 10.

66. Дополнительное соглашение от 4 мая 2022 г. № 13.

67. От 9 августа 2021 г. № 10021-Г.

68. Дополнительное соглашение от 19 октября 2022 г. № 16.

69. Установленный срок – 30 октября.

70. Установленный срок – 25 октября.

71. Установленный срок – 25 сентября.

72. Согласно справке о стоимости выполненных работ и затрат (по форме КС-3) от 22 декабря 2022 г. № 13.

73. Решение об одностороннем отказе направлено подрядчику письмом от 28 апреля 2023 г. № ИГ-81/8082.

74. Платежные поручения от 25 мая 2023 г. № 312, № 313 и от 26 мая 2023 г. № 325.

75. От 19 января 2023 г. № 49002/23/4282.

76. От 18 января 2023 г.

77. Пункт 1.

С учетом фактов расходования подрядчиком средств аванса на сумму 501,4 млн рублей при невыполнении этапов работ в 2022 году, низком уровне организации работ и отсутствии обеспечения исполнения обязательств по контракту, решение ФКУ «Ространсмодернизация» об увеличении размера аванса в 2022 году привело к рискам утраты средств аванса в размере 590,4 млн рублей.

Реконструкция аэропортового комплекса «Полярный» (пос. Удачный, Республика Саха (Якутия) I этап

Проект реконструкции аэропортового комплекса «Полярный» реализуется в рамках государственного контракта⁷⁸, заключенного между ФКП «Аэропорты Севера» и ООО ЦЛС «Рента», стоимостью 2,8 млрд рублей. В соответствии с Соглашением о замене лиц⁷⁹ права и обязанности государственного заказчика по контракту переданы ФКУ «Ространсмодернизация». В соответствии с Распоряжением № 292-р стоимость контракта увеличена на 555,2 млн рублей и составила 3 354,2 млн рублей⁸⁰.

Согласно положительному заключению повторной государственной экспертизы от 25 июля 2022 г. № 14-1-1-2-050082-2022 на проектную документацию по объекту реконструкции аэропортового комплекса «Полярный», стоимость возвратных материалов (возвратные суммы) составляет 36,7 млн рублей (в уровне цен на I квартал 2022 года).

Вместе с тем государственный контракт, а также указанное дополнительное соглашение, заключенное ФКУ «Ространсмодернизация», не содержат механизма взаимодействия сторон в целях реализации проектной документации в части возвратных сумм, что влечет риски утраты возвратных материалов и невозможности зачета их стоимости при оплате выполненных работ в случае реализации данных возвратных материалов подрядчиком.

8.2.2.1.1. Проверка показала, что решения ФКУ «Ространсмодернизация» о дополнительном авансировании государственных контрактов на строительство (реконструкцию) объектов инфраструктуры аэропортов МВЛ, в том числе с низким уровнем исполнения обязательств со стороны подрядчиков, привели к значительному росту дебиторской задолженности по указанным объектам, что отражено в [таблице 9](#).

78. От 14 декабря 2021 г. № 0516100000121000012.

79. От 27 декабря 2021 г. № 6/н.

80. Согласно дополнительному соглашению к контракту от 27 декабря 2022 г. № 8.

Таблица 9. Данные об объемах дебиторской задолженности ФКУ «Ространсмодернизация»
млн руб.

Наименование объекта	Дебиторская задолженность		
	на дату передачи от предыдущего заказчика	на 01.01.2023	на 01.04.2023
Аэропорт Белая Гора	18,2	0,0	0,0
Аэропорт Сеймчан	120,1	781,6	781,6
Аэропорт Хандыга	46,1	0,0	0,0
Аэропорт Черский	226,8	818,4	975,5
Аэропорт Полярный	839,7	2 294,4	2 271,4
Аэропорт Усть-Нера	214,6	920,3	894,8
Аэропорт Олекминск	199,7	1 206,1	1 206,1
Аэропорт Усть-Камчатск	157,1	572,8	572,8
Аэропорт Певек	91,7	660,8	622,0
Аэропорт Вилюйск	24,0	129,7	129,7
Аэропорт Депутатский	61,9	5,2	5,2
Аэропорт Сангар	29,9	0,0	0,0
Аэропорт Беринговский	600,3	1 411,8	1 411,8
Аэропорт Бодайбо	-	3 552,6	3 712,5
Итого	2 630,1	12 353,7	12 583,4

Следует отметить, что увеличение размеров авансовых платежей по государственным контрактам является правом получателя средств федерального бюджета, а не его обязанностью⁸¹.

8.2.2.1.2. В целях обеспечения исполнения обязательств по государственным контрактам исполнителями (подрядчиками) представлены банковские гарантии, в том числе по объектам реконструкции аэропортов: Усть-Нера, Черский, Усть-Камчатск, Беринговский, Олекминск.

81. Пункт 4 постановления Правительства Российской Федерации от 29 марта 2022 г. № 505.

В нарушение положений Инструкции № 157н⁸² и Федерального закона № 402-ФЗ⁸³ ФКУ «Ространсmodernизация» не были отражены в регистрах бухгалтерского (бюджетного) учета обеспечения исполнения обязательств по государственным контрактам на общую сумму 963,4 млн рублей.

Нарушение устранено в ходе проверки.

8.2.2.1.3. Положениями Градостроительного кодекса Российской Федерации⁸⁴ предусмотрена консервация объектов капитального строительства при необходимости прекращения работ или их приостановления более чем на шесть месяцев.

При этом ФКУ «Ространсmodernизация» не приняты надлежащие меры по консервации объектов незавершенного строительства, созданных в рамках государственного контракта⁸⁵ на реконструкцию аэропорта Нюрба, Республика Саха (Якутия) (контракт расторгнут, работы не ведутся с августа 2022 года).

Отсутствие консервации объектов незавершенного строительства может приводить к возникновению аварийных ситуаций на объектах, а также к дополнительным расходам федерального бюджета на возобновление строительно-монтажных работ по объектам ввиду их разрушения.

8.2.2.2. В части объектов, функции государственного заказчика по которым осуществляют федеральные казенные предприятия, подведомственные Росавиации

Порядок определения НМЦК утвержден Приказом № 841/пр. Согласно его положениям расчет индекса прогнозной инфляции осуществляется с учетом срока выполнения работ, установленного проектной документацией⁸⁶.

Реконструкция аэропортового комплекса г. Зея (Амурская область)

Согласно положительному заключению государственной экспертизы на проектную документацию по объекту «Реконструкция аэропортового комплекса г. Зея, Амурская

-
82. Пункт 351 Инструкции по применению Единого плана счетов бухгалтерского учета для органов государственной власти (государственных органов), органов местного самоуправления, органов управления государственными внебюджетными фондами, государственных академий наук, государственных (муниципальных) учреждений, утвержденной приказом Минфина России от 1 декабря 2010 г. № 157н (далее – Инструкция № 157н), в соответствии с которым учет иных видов обеспечения исполнения обязательств осуществляется на забалансовом счете 10 «Обеспечение исполнения обязательств» в сумме обязательства».
83. Пункт 1 статьи 10 Федерального закона от 6 декабря 2011 г. № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете», в соответствии с которым данные, содержащиеся в первичных учетных документах, подлежат своевременной регистрации и накоплению в регистрах бухгалтерского учета.
84. Часть 4 статьи 52 Градостроительного кодекса Российской Федерации.
85. От 4 сентября 2020 г. № 0516100000120000001.
86. Пункт 5 и подпункт «б» пункта 22 Приказа № 841/пр (в редакции от 23 декабря 2019 г.).

область»⁸⁷ общая продолжительность 2-го этапа составляет 10 месяцев⁸⁸. При этом ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» в нарушение Приказа № 841/пр⁸⁹ в ходе проведения конкурентных процедур в отношении этапов 2.3 и 2.4 проекта сформировало НМЦК, применив индексы прогнозной инфляции (1,1033 вместо 1,026) с учетом продолжительности работ – 18 месяцев.

НМЦК в ходе проведения конкурсов не снижались. В результате между ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» и ООО «Строительная компания № 1» заключены следующие государственные контракты:

- государственный контракт⁹⁰ стоимостью 270,8 млн рублей. Завышение цены контракта составило 23,6 млн рублей (расчетно). На дату завершения проверки принято работ на 97,7 млн рублей;
- государственный контракт⁹¹ стоимостью 238,9 млн рублей. Завышение цены контракта составило 20,3 млн рублей (расчетно). На дату завершения проверки принято работ на 60,4 млн рублей.

Следовательно, нарушение ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» Приказа № 841/пр⁹² привело к завышению цены указанных государственных контрактов на общую сумму 43,9 млн рублей, что влечет риски причинения ущерба федеральному бюджету на указанную сумму.

Реконструкция аэропорта Беринговский (Чукотский автономный округ)

Согласно положительному заключению государственной экспертизы на проектную документацию по объекту «Реконструкция аэропорта Беринговский (Чукотский автономный округ)»⁹³ общая продолжительность работ составляет 14 месяцев⁹⁴. При этом ФКП «Аэропорты Чукотки» в нарушение Приказа № 841/пр⁹⁵ в ходе проведения конкурентных процедур на заключение контракта сформировало НМЦК, применив индексы прогнозной инфляции (1,051 вместо 1,045) с учетом продолжительности работ – 38 месяцев.

87. От 11 августа 2020 г. № 28-1-1-3-037719-2020.

88. Том 6. Раздел 6. Проект организации строительства (20414/6-ПОС).

89. Пункт 5 Приказа № 841/пр.

90. От 26 августа 2022 г. № 0522100001222000003.

91. От 26 августа 2022 г. № 0522100001222000004.

92. Пункт 5 Приказа № 841/пр.

93. От 4 июня 2020 г. № 87-1-1-3-022549-2020.

94. Раздел 6. Проект организации строительства 44-1-ПОС-И2(шифр 44, инв. 22327/16) (глава 4, стр.14).

95. Пункт 5 Приказа № 841/пр.

НМЦК в ходе проведения закупочных процедур не снижалась. В результате между ФКП «Аэропорты Чукотки» и ООО «ЭнергоСпецРемонт» заключен государственный контракт⁹⁶ стоимостью 2 088,5 млн рублей. Завышение цены контракта составило 10,7 млн рублей (расчетно).

Соглашением о замене лиц⁹⁷ права и обязанности государственного заказчика по контракту были переданы ФКУ «Ространсmodernизация». В соответствии с Распоряжением № 292-р стоимость контракта увеличена на 186,1 млн рублей и составила 2 274,6 млн рублей⁹⁸. При пересчете стоимости контракта был применен коэффициент корректировки цены контракта, учитывающий рост стоимости работ, вызванный существенным возрастанием стоимости строительных ресурсов, который невозможно было предвидеть при заключении контракта, в размере 1,0918. Соответственно, завышение новой цены контракта составило 11,6 млн рублей (10,7 × 1,0918) (расчетно).

Следовательно, нарушение ФКП «Аэропорты Чукотки» Приказа № 841/пр⁹⁹ привело к завышению цены указанного государственного контракта на сумму 11,6 млн рублей (расчетно), что влечет риски причинения ущерба федеральному бюджету на указанную сумму.

На дату завершения проверки работы по контракту не оплачивались.

Реконструкция аэропортового комплекса «Бухта Провидения»

Проектно-изыскательские работы по объекту «Реконструкция аэропортового комплекса «Бухта Провидения» ведутся в рамках государственного контракта¹⁰⁰ между ФКП «Аэропорты Чукотки» и АО «Новая авиация» стоимостью 61,9 млн рублей и сроком завершения работ до 30 июня 2021 года. Объем платежей по контракту составил 57,6 млн рублей (93 %).

В нарушение пункта 2.1.9 контракта, согласно которому в случае обнаружения недостатков в документации, в том числе которые не могли быть установлены при обычном способе приемки (скрытые недостатки), а также которые были умышленно скрыты, исполнитель по требованию заказчика-застройщика в срок, не превышающий 15 календарных дней, за свой счет устраняет недостатки документации, включая недостатки, обнаруженные впоследствии в ходе строительства/реконструкции зданий/сооружений, предусмотренных документацией, а также в процессе эксплуатации зданий/сооружений, созданных на основе

96. От 29 декабря 2021 г. № 0688100000121000004.

97. От 25 января 2022 г. № б/н.

98. Согласно дополнительному соглашению от 27 декабря 2022 г. № 4.

99. Пункт 5 Приказа № 841/пр.

100. От 6 сентября 2019 г. № 06884000001190000330001.

документации и данных инженерных изысканий, ФКП «Аэропорты Чукотки» АО «Новая авиация» не направлено требование об устранении недостатков проектной документации и результатов инженерных изысканий по объекту «Реконструкция аэропортового комплекса «Бухта Провидения» (Чукотский автономный округ)», на которые получено отрицательное заключение государственной экспертизы¹⁰¹.

Так, согласно разделу VI «Общие выводы» указанного отрицательного заключения экспертизы, результаты инженерных изысканий, выполненных для подготовки проектной документации по объекту «Реконструкция аэропортового комплекса «Бухта Провидения» (Чукотский автономный округ)», не соответствуют требованиям технических регламентов. Проектная документация по объекту «Реконструкция аэропортового комплекса «Бухта Провидения» (Чукотский автономный округ)» не соответствует: результатам инженерных изысканий, выполненных для ее подготовки; заданию на проектирование; требованиям технических регламентов и иным установленным требованиям. Сметная стоимость объекта «Реконструкция аэропортового комплекса «Бухта Провидения» (Чукотский автономный округ)» определена недостоверно.

8.2.2.3. В части реализации проектов создания воздушных судов

Модернизация регионального самолета Ил-114-300

Ключевой целью реализации программы модернизации самолета Ил-114 является повышение транспортной связанности населенных пунктов Российской Федерации, в том числе в районах Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера. Ил-114-300 должен заменить устаревающие и выбывающие из эксплуатации самолеты региональной гражданской авиации Ан-24.

Реализация проекта «Модернизация регионального самолета Ил-114-300» (далее – проект) осуществляется путем предоставления бюджетных инвестиций публичному акционерному обществу «Объединенная авиастроительная корпорация» (далее – ПАО «ОАК»). В целях реализации проекта с ПАО «ОАК» заключены договоры на финансовое обеспечение¹⁰² затрат по доработке самолета Ил-114-300.

Общий объем бюджетных инвестиций, направленный на реализацию проекта в 2018–2023 годах, составил 12,8 млрд рублей, при этом значения показателей результата предоставления бюджетных инвестиций, установленные договорами¹⁰³, ПАО «ОАК» не достигнуты.

101. От 13 декабря 2022 г. № 87-12-3-087709-2022.

102. От 31 октября 2018 г. № 01-09/135дсп, от 24 декабря 2019 г. № 01-09/124дсп и от 30 марта 2020 г. № 020-19-2020-004.

103. От 24 декабря 2019 г. № 01-09/124 дсп и от 30 марта 2020 г. № 020-19-2020-004.

В части реализуемого акционерным обществом «Уральский завод гражданской авиации» проекта по локализации производства самолетов региональной авиации информация представлена в приложении № 9 к отчету.

8.2.3. Проверка процедур предоставления и результатов использования субсидий на возмещение авиакомпаниям недополученных доходов от авиаперевозок в труднодоступные районы страны

Проверка соблюдения условий предоставления субсидии по Правилам № 215

Согласно отчетам авиакомпаний, в 2022 году по специальному тарифу было перевезено 1 996,5 тыс. человек, что на 796,5 тыс. человек превышает установленное значение показателя федерального проекта «Обеспечение доступности услуг воздушного транспорта». На перевозку пассажиров в 2022 году, зарегистрированных на территории субъекта, входящего в состав ДФО¹⁰⁴, первоначально поступили заявки от 8 авиакомпаний на выполнение 21 маршрута на общую сумму 44 500,8 млн рублей. По результатам отбора к субсидированию приняты все маршруты на сумму 5 483,4 млн рублей. В течение года объем субсидии был увеличен до 5 655,8 млн рублей.

Проверкой установлено, что в нарушение Правил № 215¹⁰⁵ Росавиацией предоставлена субсидия АО «Авиакомпания «Якутия» в размере 0,4 млн рублей за осуществление в 2022 году воздушных перевозок по маршруту Благовещенск – Якутск, не предусмотренному к субсидированию Правилами № 215.

Маршрут Благовещенск – Якутск был исключен из перечня маршрутов из удаленных и труднодоступных населенных пунктов (приложение № 1 к Правилам № 215) в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации¹⁰⁶, вступившим в силу 1 января 2022 года. При этом протоколом заседания Комиссии Минтранса России¹⁰⁷ Росавиации было рекомендовано закрепить указанный маршрут за АО «Авиакомпания «Якутия».

104. Приложение № 5 к Правилам № 215.

105. Пункт 17 Правил № 215, согласно которому субсидия рассчитывается как произведение количества фактически перевезенных пассажиров по маршруту за отчетный месяц и размера субсидии на перевозку одного пассажира в одном направлении, предусмотренному приложениями № 1-5 к Правилам № 215.

106. От 25 декабря 2021 г. № 2477 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации».

107. От 22 декабря 2021 г. № ИЧ-161.

В результате Росавиацией 31 января 2022 года заключено соглашение о предоставлении субсидии¹⁰⁸ с АО «Авиакомпания «Якутия» на выполнение авиарейсов по маршруту Благовещенск – Якутск при отсутствии его в перечнях субсидируемых маршрутов¹⁰⁹.

Перевозки по указанному маршруту осуществлялись АО «Авиакомпания «Якутия» с января по март 2022 года, после чего были прекращены. Всего перевезено 142 пассажира.

Проверка соблюдения условий предоставления субсидии по Правилам № 1242

Перечень субсидируемых маршрутов в рамках Правил № 1242 ежегодно формируется Комиссией Минтранса России совместно с Росавиацией по заявкам авиакомпаний.

Проверкой установлено, что Росавиацией в нарушение Правил 1242¹¹⁰ в перечень субсидируемых маршрутов в 2022 году¹¹¹ необоснованно включен маршрут Иркутск – Южно-Сахалинск, не отвечающий установленным требованиям. Всего в 2022 году по указанному маршруту выполнено 22 рейса, общий объем субсидии, направленный на финансирование указанного маршрута, составил 16,0 млн рублей.

В ходе проверки также установлено, что к субсидированию в 2022 году принимались коммерческие маршруты, по которым осуществлялись регулярные перевозки пассажиров в 2021 году, что не способствовало организации новых маршрутов и развитию маршрутной сети региональных перевозок. Например, по маршруту Новосибирск – Уфа в 2022 году перевезено 118,7 тыс. пассажиров, из них: по субсидируемым рейсам – 5,4 тыс. пассажиров (5 %), по коммерческим – 113,3 тыс. пассажиров (95 %).

Указанная возможность обусловлена подпунктами «г» и «г(1)» пункта 8 Правил № 1242, согласно которым в перечень субсидируемых маршрутов могут включаться в том числе софинансируемые маршруты, объем воздушных перевозок по которым за год, предшествующий году предоставления субсидии, превысил

108. Соглашение о предоставлении из федерального бюджета субсидии юридическому лицу (за исключением государственного учреждения), индивидуальному предпринимателю, физическому лицу – производителю товаров, работ, услуг на возмещение затрат (недополученных доходов) в связи с производством (реализацией) товаров (за исключением подакцизных товаров, кроме автомобилей легковых и мотоциклов, винодельческих продуктов, произведенных из выращенного на территории Российской Федерации винограда), выполнением работ, оказанием услуг от 31 января 2022 г. № 107-11-2022-046.

109. Приложение № 1-5 к Правилам № 215.

110. Подпункт «б» пункта 8 Правил № 1242, согласно которому в перечень субсидируемых маршрутов включаются маршруты по перечню маршрутов, перевозки по которым осуществляются на современных воздушных судах, произведенных на территории Российской Федерации после 1 января 2009 года, а также маршруты, пункты отправления и назначения которых расположены между аэропортом отправления (назначения) и узловым аэропортом, за исключением софинансируемых маршрутов, а также маршрутов, пункт отправления (назначения) которых расположен в Арктической зоне Российской Федерации.

111. Утвержден приказом Росавиации от 29 октября 2021 г. № 830-П.

10 тыс. пассажиров (в обоих направлениях) для ДФО и 8 тыс. пассажиров (в обоих направлениях) для других федеральных округов.

Субсидирование маршрутов, имеющих спрос на коммерческие перевозки, не позволяет развивать новые социально значимые маршруты.

В 2022 году перевозки по субсидируемым маршрутам выполнялись в 45 населенных пунктах, расположенных в данных районах, из 461 населенного пункта, отнесенного к таковым Правилами № 1242.

Проверка соблюдения условий предоставления субсидии по Правилам № 1172

По данным отчетов АО «АК «Аврора», в 2022 году фактически выполнен 8 061 субсидируемый рейс.

Проверка показала, что в 2022 году АО «АК «Аврора» не выполнены 1 516 рейсов по 21 маршруту, предусмотренному к субсидированию Соглашением о предоставлении субсидии на 2022 год (приложение № 4), в том числе по маршрутам Красноярск – Комсомольск-на-Амуре (план – 124, факт – 0), Улан-Удэ – Агинское (план – 90, факт – 0), Анадырь – Петропавловск-Камчатский (план – 282, факт – 72), Комсомольск-на-Амуре – Южно-Сахалинск (план – 300, факт – 90), Владивосток – Комсомольск-на-Амуре (план – 252, факт – 80), Петропавловск-Камчатский – Южно-Сахалинск (план – 366, факт – 224), Ноглики – Хабаровск (план – 350, факт – 250) и т. д.

При этом Росавиацией в 2022 году выплачена субсидия АО «АК «Аврора» за 1 733 рейса, не предусмотренных к субсидированию указанным соглашением, на общую сумму 1 064,2 млн рублей, в том числе по маршрутам:

- Магадан – Петропавловск-Камчатский – 502 субсидированных рейса на сумму 365,9 млн рублей (предусмотрено 286 рейсов на сумму 208,4 млн рублей);
- Хабаровск – Зея – 354 субсидированных рейса на сумму 373,9 млн рублей (предусмотрено 214 рейсов на сумму 226,0 млн рублей);
- Хабаровск – Тында – 435 субсидированных рейсов на сумму 405,5 млн рублей (предусмотрено 286 рейсов на сумму 266,6 млн рублей);
- Благовещенск – Владивосток – 296 субсидированных рейсов на сумму 211,7 млн рублей (предусмотрено 264 рейса на сумму 188,8 млн рублей);
- Хабаровск – Чита – 288 субсидированных рейсов на сумму 293,4 млн рублей (предусмотрено 270 рейсов на сумму 275,1 млн рублей);
- Владивосток – Чита – 214 субсидированных рейсов на сумму 246,6 млн рублей (предусмотрено 210 рейсов на сумму 242 млн рублей);
- Южно-Сахалинск – Красноярск – 242 субсидированных рейса на сумму 401,7 млн рублей (предусмотрено 216 рейсов на сумму 358,5 млн рублей);

- Хабаровск – Шахтерск – 216 субсидированных рейсов на сумму 96,3 млн рублей (предусмотрено 212 рейсов на сумму 94,6 млн рублей);
- Хабаровск – Анадырь – 98 субсидированных рейсов на сумму 163,7 млн рублей (предусмотрено 46 рейсов на сумму 76,9 млн рублей);
- Южно-Сахалинск – Советская Гавань – 450 субсидированных рейсов на сумму 199,0 млн рублей (предусмотрено 346 рейсов на сумму 153,0 млн рублей);
- Северо-Курильск – Петропавловск-Камчатский – 430 субсидированных рейсов на сумму 249,3 млн рублей (предусмотрено 206 рейсов на сумму 119,4 млн рублей);
- Благовещенск – Хабаровск – 337 субсидированных рейсов на сумму 134,7 млн рублей (предусмотрено 216 рейсов на сумму 86,4 млн рублей);
- Красноярск – Улан-Удэ – 296 субсидированных рейсов на сумму 165,6 млн рублей (предусмотрено 158 рейсов на сумму 88,4 млн рублей);
- Красноярск – Якутск – 185 субсидированных рейсов на сумму 245,9 млн рублей (предусмотрено 126 рейсов на сумму 167,5 млн рублей);
- Улан-Удэ – Хужир – 550 субсидированных рейсов на сумму 70,7 млн рублей (предусмотрено 64 рейса на сумму 8,2 млн рублей).

В целом увеличение объемов финансового обеспечения программ субсидирования из федерального бюджета позволило увеличить объемы авиаперевозок населения по тарифам значительно ниже экономически обоснованного уровня с 4,3 млн человек в 2021 году до 5,0 млн человек в 2022 году.

8.2.4. Проверка использования и оценка влияния субсидий федеральным казенным предприятиям на качество услуг, предоставляемых в аэропортах малых воздушных линий

В ведении Росавиации находится 7 ФКП, которые обеспечивают деятельность 69 аэродромов и 13 посадочных площадок на территории Дальневосточного, Сибирского и Северо-Западного федеральных округов. В проверяемом периоде все ФКП являлись убыточными, им предоставлялись субсидии на финансовое обеспечение затрат, связанных с их функционированием (авансирование), а также погашение кредиторской задолженности¹¹².

112. Правила предоставления субсидий из федерального бюджета ФКП, расположенным в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностям, утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 2 сентября 2020 г. № 1339 (далее – Правила № 1339).

Таблица 11. Информация о бюджетных ассигнованиях, направленных на предоставление субсидий, и их кассовом исполнении

млн руб.

Наименование показателя	2021 г.	2022 г.	2023 г. (на 01.04.2023)
Утвержденные бюджетные ассигнования	4 133,2	4 580,7	4 148,7
Кассовое исполнение	4 133,2	4 580,7	854,1
% кассового исполнения	100,0	100,0	36,9

Согласно Правилам № 1339¹¹³, размер предоставляемой субсидии определяется как разность между доходами и расходами предприятия с учетом возмещения недополученных доходов от предоставления услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от платы за них, предусмотренными сметой доходов и расходов предприятия, сформированной на основании программ деятельности ФКП.

Таблица 12. Информация о дефиците¹¹⁴ финансирования ФКП по текущей деятельности в соответствии с утвержденными программами деятельности

млн руб.

Наименование ФКП	Размер дефицита (разница между доходами и расходами предприятия) в соответствии с утвержденной программой деятельности		
	2021 г.	2022 г.	2023 г.
	(посл. ред.)	(посл. ред.)	(посл. ред.)
ФКП «Аэропорт Амдерма»	-55,0	-61,5	-55,0
ФКП «Аэропорт Кызыл»	-130,4	-362,4	-130,4
ФКП «Аэропорты Дальнего Востока»	-300,3	-357,9	-405,5
ФКП «Аэропорты Камчатки»	-529,7	-436,8	-438,9
ФКП «Аэропорты Красноярья»	-1 331,5	-969,1	-1 199,4
ФКП «Аэропорты Севера»	-1 076,5	-1 094,8	-1 060,8
ФКП «Аэропорты Чукотки»	-967,7	-698,9	-717,8
Всего	-4 391,0	-3 981,3	-4 007,8

113. Пункт 5 Правил № 1339.

114. Рассчитывается как разница между планируемыми доходами и расходами без учета амортизации.

Анализ показал, что субсидии на 2022 и 2023 годы покрывают дефицит, сложившийся у казенных предприятий, что позволяет им оказывать услуги надлежащего качества по приемке/отправке воздушных судов и обслуживанию пассажиров.

Государственное регулирование деятельности субъектов естественных монополий в сфере услуг в аэропортах осуществляется в соответствии с Федеральным законом¹¹⁵ и постановлением № 293¹¹⁶. Сведения об основных ставках аэропортовых сборов и тарифов за аэропортовое и наземное обслуживание аэропортов ФКП приведены в таблице 13.

Таблица 13. Анализ изменения ставок аэропортовых сборов и тарифов за аэропортовое и наземное обслуживание аэропортов ФКП

руб.

Наименование ФКП (аэропорта)	Взлет-посадка			Обслуживание пассажиров			Хранение топлива		
	2021 г.	2022 г.	рост, %	2021 г.	2022 г.	рост, %	2021 г.	2022 г.	рост, %
ФКП «Аэропорт Амдерма»	1 390,00	1 390,00	0,00	529,00	529,00	0,00	1 000,00	1 000,00	0,00
ФКП «Аэропорт Кызыл»	1 427,02	1 485,53	4,10	211,96	220,65	4,10	0,00	0,00	0,00
ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» (Тында)	2 113,30	2 113,30	0,00	0,00	0,00	0,00	348,10	348,10	0,00
ФКП «Аэропорты Камчатки» (Палана)	2 105,00	2 761,00	31,16	334,00	435,00	30,24	2 253,57	2 766,40	22,76
ФКП «Аэропорты Красноярья» (Туруханск)	2 172,00	2 250,00	3,59	652,00	675,00	3,53	21,00	22,00	4,76
ФКП «Аэропорты Севера»	2 440,00	2 440,00	0,00	421,00	421,00	0,00	19,00	19,00	0,00
ФКП «Аэропорты Чукотки» (Беринговский)	2 442,00	2 540,00	4,01	520,00	541,00	4,04	0,00	0,00	0,00

115. Федеральный закон от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях».

116. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 апреля 2008 г. № 293 «О государственном регулировании и контроле цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в транспортных терминалах, портах, аэропортах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей».

8.2.5. Оценка результатов реализации объектами контроля рекомендаций Счетной палаты, выданных по итогам ранее проведенных проверок по данной тематике. Причины системности отдельных нарушений и недостатков

Контрольные мероприятия по данной тематике проводятся Счетной палатой с 2020 года в соответствии с поручением Президента Российской Федерации¹¹⁷. В 2020–2023 годах проведены проверки в Росавиации, Минпромторге России, ФКП «Аэропорты Севера», ФКП «Аэропорты Камчатки», ФКП «Аэропорты Красноярья», ФКП «Аэропорты Чукотки», АО «АК «Аврора», ПАО «ГТЛК», ФКУ «Ространсмодернизация», АО «УЗГА», образовательных учреждениях гражданской авиации. Сведения о выданных рекомендациях и их актуальном статусе представлены в приложении № 8 к отчету.

В части причины системности отдельных нарушений и недостатков

По результатам аналогичного контрольного мероприятия, проведенного в 2020 году, было установлено, что в результате реализации в 2020 году четырех контрактов со сторонними организациями на летную подготовку курсантов объем неэффективно израсходованных Летным колледжем средств составил 229,5 млн рублей. Более того, неиспользование Летным колледжем собственных воздушных судов, несвоевременное проведение их капитального и текущего ремонта, в том числе по причине направления значительных средств на привлечение к летной подготовке сторонних организаций, ограничивают объем денежного содержания пилотов-инструкторов колледжа.

Продолжающаяся практика привлечения сторонних организаций к летной подготовке курсантов Летного колледжа влечет неэффективное использование средств, что подробно изложено в разделе 8.1.4 отчета.

9. Возражения или замечания руководителей объектов проверки

Росавиацией, ФКУ «Ространсмодернизация», АО «АК «Аврора», АО «УЗГА» и Летным колледжем представлены замечания, на которые установленным порядком подготовлены заключения.

117. От 7 декабря 2019 г. № Пр-2504.

10. Выводы

10.1. По цели 1

10.1.1. Меры, принимаемые государством, в целом достаточны для повышения доступности авиационных перевозок для населения, проживающего в удаленных и труднодоступных районах. Однако нормативные акты, регламентирующие программы субсидирования льготных авиаперевозок населения, требуют корректировки.

10.1.2. Увеличение объемов финансового обеспечения программ субсидирования повлекло рост количества пассажиров, перевезенных по льготным тарифам, с 4 279,4 тыс. человек в 2021 году до 5 008,6 тыс. человек в 2022 году.

10.1.3. Регулярное невыполнение АО «АК «Аврора» установленного количества рейсов по отдельным маршрутам не позволяет обеспечить необходимый уровень льготных авиаперевозок. Общее количество рейсов, не выполненных АО «АК «Аврора» по субсидируемым маршрутам в 2022 году, составило 1 516 единиц (32,4 %).

При этом в Соглашении о предоставлении субсидии на 2022 год отсутствует положение о том, что показателем, необходимым для достижения результата предоставления субсидии, является количество регулярных рейсов по конкретному маршруту, выполненных организацией воздушного транспорта, заключившей соглашение о предоставлении субсидии, а также значения показателя, что противоречит Правилам № 1172.

10.1.4. АО «АК «Аврора» не открыты продажи билетов по специальным тарифам в отношении значительного количества субсидируемых рейсов, что негативно влияет на уровень доступности льготных авиаперевозок для населения.

10.1.5. Субсидирование маршрутов, имеющих спрос на коммерческие перевозки, в рамках Правил № 1242 не позволяет развивать новые социально значимые маршруты.

10.1.6. В 2022 году по маршрутам, предусмотренным приложениями № 1–4 к Правилам № 215, перевезено 1 426,3 тыс. человек, что указывает на существенное занижение результата предоставления субсидии (не менее 724 тыс. человек в год). Указанный объем перевозок установлен Правилами № 215 с 2019 года и требует корректировки. С 2019 года размер субсидии на цели реализации Правил № 215 увеличился в 3 раза (с 4 506,1 млн рублей в 2019 году до 13 624,4 млн рублей в 2022 году).

10.1.7. Отсутствие ССО в 20 аэропортах МВЛ в условиях сокращенного светлого времени суток, обусловленного географическими особенностями регионов, является сдерживающим фактором при организации регулярного авиасообщения по местным и региональным маршрутам.

10.1.8. Действующая в 2023 году система финансирования образовательных учреждений, подведомственных Росавиации, позволяет обеспечить достаточный уровень их технической оснащенности и оплаты труда.

10.1.9. Вследствие продолжающейся практики привлечения сторонних организаций к летной подготовке курсантов Летного колледжа часть парка воздушных судов образовательного учреждения приведена в неисправное состояние, что повлекло отток летно-инструкторского состава и необходимость продолжения закупок соответствующих услуг сторонних организаций по завышенным ценам.

Указанная практика привела к неэффективным расходам на сумму 303,4 млн рублей в 2022 году и влечет риски неэффективных расходов на сумму 175,2 млн рублей по итогам 2023 года.

10.1.10. Создание на базе АО «АК «Аврора» Объединенной дальневосточной авиакомпании способствует развитию маршрутной сети и оптимизации стоимости авиасообщения.

10.1.11. Согласно финансовой модели Объединенной дальневосточной авиакомпании, уровень рентабельности авиаперевозок, субсидируемых в рамках Правил № 1172, должен составлять 0 %. При этом по причине разницы в сумме субсидии за рейс, предусмотренной Правилами № 1172, и фактической стоимостью рейса по соглашениям «код-шеринг/блок мест» чистая прибыль АО «АК «Аврора» от данного вида деятельности составила 779,6 млн рублей (расчетно), или 13,2 % суммы субсидии (5 920,6 млн рублей).

10.2. По цели 2

10.2.1. Объекты аэродромной инфраструктуры, введенные после реконструкции в эксплуатацию в 2022 году, не переданы ФКУ «Ространсmodernизация» на баланс оператора аэропортов (ФКП «Аэропорты Севера»).

10.2.2. ФКУ «Ространсmodernизация» приняты бюджетные обязательства на 2023 год на общую сумму 622,1 млн рублей при отсутствии доведенных лимитов бюджетных обязательств.

10.2.3. Решения ФКУ «Ространсmodernизация» о дополнительном авансировании контрактов на реконструкцию аэропортов малых воздушных линий, в том числе с низким уровнем производства работ на объектах, привели к росту дебиторской задолженности с 2,6 млрд до 12,6 млрд рублей.

В частности, увеличение размера аванса в 2022 году по контракту на реконструкцию аэропорта Сеймчан привело к рискам утраты средств аванса на сумму 590,4 млн рублей.

10.2.4. Положения контракта на реконструкцию аэропортового комплекса Полярный не содержат механизма взаимодействия сторон в целях реализации проектной документации в части возвратных сумм (36,7 млн рублей), что создает риски утраты

возвратных материалов и/или невозможности зачета стоимости данных материалов в случае их реализации подрядчиком при оплате выполненных им работ.

10.2.5. Нарушение ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» и ФКП «Аэропорты Чукотки» Приказа № 841/пр привело к завышению цен контрактов на реконструкцию аэропортов Зея и Беринговский на сумму 43,9 млн рублей и 11,6 млн рублей соответственно и рискам причинения ущерба федеральному бюджету на указанные суммы.

10.2.6. Значения показателей результата предоставления бюджетных инвестиций ПАО «ОАК» не достигнуты. Отчеты о достижении показателей результативности за 2021 и 2022 годы отсутствуют.

10.2.7. ФКУ «Ространсmodernизация» не были отражены в регистрах бухгалтерского (бюджетного) учета обеспечения исполнения обязательств по государственным контрактам в форме банковских гарантий на общую сумму 963,4 млн рублей.

Нарушение устранено в ходе проверки.

10.2.8. Росавиацией предоставлена субсидия АО «Авиакомпания «Якутия» в размере 0,4 млн рублей за осуществление в 2022 году воздушных перевозок по маршруту Благовещенск – Якутск, не предусмотренному Правилами № 215.

10.2.9. В перечень субсидируемых маршрутов в 2022 году необоснованно включен маршрут Иркутск – Южно-Сахалинск, не отвечающий установленным требованиям. Общий объем субсидии, направленный на финансирование указанного маршрута в 2022 году, составил 16,0 млн рублей.

10.2.10. Субсидии операторам аэропортов МВЛ в 2022 и 2023 годах покрывают складывающийся дефицит и позволяют им оказывать услуги надлежащего качества в аэропортах.

10.2.11. В ходе эксплуатации аэродромов совместного базирования ФКП «Аэропорты Чукотки» не заключены договоры с федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими совместное базирование на указанных аэродромах.

10.2.12. В 8 аэропортах, находящихся в ведении ФКП «Аэропорты Чукотки», подразделения транспортной безопасности не созданы.

10.2.13. Подразделение транспортной безопасности аэропорта Анадырь (Угольный) функционирует без аккредитации.

10.2.14. ФКУ «Ространсmodernизация» не обеспечена консервация объектов незавершенного строительства аэропорта Нюрба, что может привести к возникновению аварийных ситуаций, а также к дополнительным расходам на возобновление работ.

11. Предложения (рекомендации)

11.1. Направить информационное письмо Президенту Российской Федерации.

11.2. Направить информационное письмо Правительству Российской Федерации с предложением:

- предусмотреть в действующих программах субсидирования меры государственной поддержки авиационных перевозок по местным маршрутам;
- внести изменения в Правила № 1242 в части установления требования к предельному объему воздушных перевозок за год, предшествующий году предоставления субсидии, для финансируемых маршрутов, подлежащих включению в перечень субсидируемых маршрутов;
- внести изменения в Правила № 215 в части корректировки значения результата предоставления субсидии;
- внести изменения в Правила № 1172 в части:
 - исключения требований к участнику конкурса о наличии в составе его учредителей или акционеров представителей двух и более субъектов Российской Федерации, входящих в ДФО;
 - дополнения критериями отбора получателей субсидии при поступлении нескольких заявок авиакомпаний;
 - дополнения положениями о мерах ответственности за недостижение получателем субсидии значения показателя, необходимого для достижения результата предоставления субсидии.

Срок реализации рекомендаций – 31 января 2024 года.

11.3. Направить представление Федеральному агентству воздушного транспорта.

11.4. Направить представление ФКП «Аэропорты Чукотки».

11.5. Направить представление ФКУ «Ространсмодернизация».

11.6. Направить представление АО «АК «Аврора».

11.7. Направить обращение в Генеральную прокуратуру Российской Федерации.

11.8. Направить отчет о результатах контрольного мероприятия в Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации.

Официальная ПОЗИЦИЯ



Наталья Андрианова

заместитель руководителя
Федерального агентства воздушного транспорта

Счетной палатой в рамках контрольного мероприятия «Аудит реализации мер государственной поддержки развития малой авиации» поднимаются вопросы соответствия действующим нормам аэродромной инфраструктуры (посадочных площадок) аэропортов с малой интенсивностью полетов в труднодоступных районах страны.

Росавиацией совместно с ее территориальными органами проведен анализ текущего состояния аэродромной сети гражданских аэродромов и посадочных площадок Российской Федерации. К аэродромам регионального и местного значения можно отнести аэродромы, в основном обслуживающие межрегиональные и местные воздушные линии (авиаперевозки между соседними регионами и внутри одного региона). Указанные аэродромы имеют в основном классы Г, Д и Е.

Развитие указанных аэродромов и посадочных площадок имеет особую социальную значимость в районах, где отсутствуют альтернативные виды транспортного сообщения.

В Государственном реестре аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации зарегистрировано 226 аэродромов, в том числе: класса Г – 74; класса Д – 18; класса Е – 11. Также на территории Российской Федерации учтено 2 430 посадочных площадок.

Текущее состояние аэродромов регионального и местного значения можно охарактеризовать следующими показателями:

- 1) требуется проведение комплексной реконструкции аэродромной и аэропортовой инфраструктуры 23 аэродромов;
- 2) требуется капитальный ремонт объектов аэродромной инфраструктуры 43 аэродромов;
- 3) в связи с низкой интенсивностью полетов в большинстве аэропортов местных воздушных линий остро ощущается проблема нехватки финансовых средств на эксплуатационное содержание аэродрома и приобретение необходимой спецтехники.

В целях развития аэродромной инфраструктуры распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 октября 2018 г. № 2101-р утвержден Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (далее – КПМИ), в составе которого реализуется федеральный проект «Развитие региональных аэропортов».

В рамках реализации КПМИ Росавиацией с 2019 года после реконструкции введены в эксплуатацию три аэропорта региональных и местных воздушных линий (Верхневилуйск, Жиганск, Великий Устюг) и четыре взлетно-посадочные полосы (Жиганск, Нерюнгри, Олекминск, Великий Устюг). В 2023 году планируется ввод в эксплуатацию аэропорта Нерюнгри (служебно-пассажирское здание и объекты аэропортовой инфраструктуры), а также взлетно-посадочной полосы в аэропорту Чара.

Единым заказчиком по строительству объектов транспортной инфраструктуры ФКУ «Ространсmodernизация» в 2022 году введены в эксплуатацию объекты аэропортовой инфраструктуры в аэропортах Белая Гора, Депутатский, Хандыга и Сангар, в 2023 году планируется ввод объектов в аэропортах Певек, Усть-Нера и Черский, а также реконструированного участка взлетно-посадочной полосы в аэропорту Полярный. Проводится модернизация аэропортов Бодайбо, Беринговский, Черский, Охотск, Усть-Камчатск и Усть-Нера, планируется реконструкция аэродромов региональных и местных воздушных линий: Вилуйск, Олекминск, Сеймчан, Амдерма, Марково, Лаврентия, Нюрба, Херпучи, Северо-Эвенск, Залив Креста, Кепервеем, Бодайбо.

Росавиацией принимаются меры по сохранению сети аэродромов регионального и местного значения.

В целях поддержания деятельности аэродромов регионального и местного значений в составе семи федеральных казенных предприятий («Аэропорты Севера», «Аэропорты Камчатки», «Аэропорты Чукотки», «Аэропорты Красноярья», «Аэропорт Амдерма», «Аэропорты Дальнего Востока», «Аэропорт Кызыл») государство обеспечивает текущее содержание и развитие 82 местных аэропортов и посадочных площадок, расположенных в районах Арктики, Дальнего Востока, Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.

Содержание планируемых к созданию филиалов-аэропортов в составе действующих федеральных казенных предприятий позволяет обеспечить нормативное содержание аэропортовой инфраструктуры для обеспечения региональных перевозок.

Благодаря программам субсидирования воздушных перевозок маршрутная сеть региональных авиалиний в 2023 году составляет 421 маршрут, из которых 284 маршрута – софинансируемые субъектами Российской Федерации. По данным маршрутам пассажиры имеют возможность приобрести авиабилет по сниженному тарифу (средняя стоимость около 7 500 рублей). В период с января по сентябрь 2023 года перевезено 3,7 млн пассажиров. По прогнозным оценкам, в рамках программ субсидирования в 2023 году планируется перевезти по специальному тарифу около 3,9 млн человек.



Мнения



Владислав Даванков

Заместитель Председателя Государственной Думы,
первый заместитель руководителя фракции «Новые люди»,
председатель экспертного совета при межфракционной рабочей группе
по развитию малой авиации

Отчет Счетной палаты показал, что в настоящий момент сфера малой авиации критически зависит от государственных субсидий, а существующие механизмы распределения бюджетных средств недостаточно эффективны и справедливы.

Сегодня данный рынок ограничен только объемами предоставляемых государственных субсидий, а не объемами платежеспособного спроса. Из-за этого многие удаленные населенные пункты оказались в условиях транспортной недоступности. Это препятствует их развитию и напрямую ведет к вымиранию малых городов, сел и деревень в труднодоступных районах страны.

В условиях растущей нагрузки на федеральный бюджет эти факты требуют незамедлительных мер по снижению потребности малой авиации в государственных субсидиях. Такие меры должны обеспечить интенсивное развитие малой авиации и, как следствие, улучшить транспортную доступность, обеспечить равномерное развитие регионов и территориальную целостность страны. На важность решения данной задачи неоднократно указывал Президент Российской Федерации.

В рамках межфракционной рабочей группы готовятся законопроекты по специальному регулированию малой авиации. Это позволит устранить существующие административные барьеры, обеспечит инвестиционную привлекательность малой авиации и даст стимул к развитию отрасли за счет частных инвестиций.

Такой подход будет способствовать снижению нагрузки на федеральный бюджет и предоставлению субсидий на недискриминационных условиях, а в долгосрочной перспективе – отказу от субсидирования авиаперевозок и ряда других сфер деятельности малой авиации и переходу на самокупаемость отрасли.



Олег Леонов

депутат Государственной Думы от партии «Новые люди»,
заместитель председателя межфракционной рабочей группы
по развитию малой авиации

Отчет Счетной палаты фиксирует рост объемов субсидирования малой авиации и вместе с ним – недостаточную прозрачность процедуры распределения бюджетных средств. Это свидетельствует о необходимости пересмотреть принципы отраслевого регулирования.

Основной причиной зависимости отрасли от государственных субсидий являются необоснованные сертификационные требования к субъектам малой авиации. Требования воздушного законодательства в части количества и квалификации персонала, ведения документации и отчетности, наземной инфраструктуры и распределения ответственности формируют у авиапредприятий многократно завышенные расходы. В конечном счете это приводит к росту цен на авиабилеты.

Также причиной административных барьеров является негативная правоприменительная практика со стороны Росавиации. Она формирует избыточные бюджетные расходы даже там, где нет необоснованных регуляторных требований.

Яркий пример – фактическая монополия подведомственных Росавиации учебных заведений на рынке подготовки коммерческих пилотов. Она сложилась из-за необоснованного отказа частным авиационным учебным центрам (АУЦ) в согласовании соответствующих учебных программ. Росавиация массово аннулировала выданные после обучения в частных АУЦ свидетельства частных и коммерческих пилотов, сдавших в Росавиации все положенные экзамены. Большинство из них уже много лет работали в отрасли.

Следствием такого подхода, помимо катастрофического падения качества подготовки пилотов и нехватки кадров для малой авиации, стало многократное завышение сроков и стоимости обучения в государственных учебных центрах по сравнению с обычной международной практикой (3–5 лет вместо стандартных 10 месяцев). Это, в свою очередь, привело к росту расходов госбюджета на субсидирование подведомственных Росавиации образовательных организаций. Вместо развития коммерческого рынка качественных, доступных и самокупаемых образовательных услуг Росавиация продолжает наращивать программы государственного субсидирования.

По этим причинам российская малая авиация сегодня ограниченно существует лишь в частном некоммерческом сегменте как «дорогая игрушка для богатых», а также в сегменте авиационных работ (мониторинг, сельхозавиация), но почти полностью отсутствует как вид общественного транспорта, что подтверждают данные из реестра коммерческих перевозчиков.

На проблемы отрасли ранее обратил внимание Президент Российской Федерации. В мае 2019 года он поручил правительству утвердить план законодательных и организационных мероприятий. Однако за прошедшие годы ни одна из заявленных целей плана Минтранса на практике достигнута не была. Действия Минтранса по реализации поручения носят в основном формальный характер. Вместо ожидаемых изменений в регулировании принимаются лишь обновленные редакции старых нормативных актов.

Одной из основных задач Счетной палаты, помимо оценки мер государственной поддержки, является выработка предложений по развитию регионального и местного авиасообщения. Исходя из этого, предлагается дополнить выводы Счетной палаты рекомендацией по введению саморегулирования пилотируемой и беспилотной малой авиации. Это позволит снять лишние административные барьеры, обеспечить рентабельность отрасли, отказаться от большей части госсубсидий и повысить уровень безопасности полетов.

Соответствующий законопроект уже подготовлен и рассматривается в Государственной Думе межфракционной рабочей группой по развитию малой авиации. Реализация инициативы не потребует никаких расходов бюджета, но позволит государству отказаться от значительных расходов по субсидированию авиаперевозок, сконцентрировав свои ресурсы на создании в стране широкой аэродромной сети.

Это поможет в кратчайшие сроки развить малую авиацию как полноценный вид общественного транспорта.



Екатерина Авдеева

профессор кафедры корпоративной экономики
Поволжского института управления им. П.А. Столыпина (филиал) РАНХиГС,
доктор экономических наук, доцент

Авиационная отрасль является одной из ключевых отраслей народного хозяйства Российской Федерации, так как оказывает мультипликативный эффект на многие отрасли и развитие всей экономики в целом: она создает предпосылки для повышения эффективности других отраслей, а также формирует механизм диффузии инноваций, то есть применения высокотехнологичных решений авиастроения в автомобилестроении, космической промышленности и т. д. Авиационная промышленность, а именно производство гражданских и грузовых самолетов, их компонентов и конструкторских составляющих, выделена как одна из ключевых отраслей, обеспечивающих технологический суверенитет нашей страны¹.

Ведущими направлениями авиационной промышленности стали разработка и производство региональных самолетов, которые позволят заменить устаревшие Ан-24/26 и Ан-2. Создание данных самолетов – большой прорыв в области самолетостроения, так как они предназначены для крайне востребованного сегодня сегмента рынка, разработки на котором не велось в России несколько десятилетий, – труднодоступных регионов с грунтовыми и короткими взлетно-посадочными полосами, тяжелыми климатическими условиями. Это, в первую очередь, ТВРС-44 (турбо-винтовой региональный самолет на 44 посадочных места) «Ладога» с максимальной коммерческой загрузкой в 5 000 кг и максимальной дальностью полета 2 200 км, а также ЛМС-901 «Байкал» вместимостью 9 пассажиров, изготовленный из алюминиевых сплавов, с возможностью всепогодного применения в простых и сложных метеоусловиях, а также поэтапного изменения состава экипажа сначала с двух до одного пилота, а затем перехода на внешнее пилотирование и полностью автономный полет. Главные достоинства этих самолетов в том, что их комплектация, материалы и крепеж являются на 100 % отечественными, а конструкторские разработки – новыми.

-
1. Постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2023 г. № 603 «Об утверждении приоритетных направлений проектов технологического суверенитета и проектов структурной адаптации экономики Российской Федерации и Положения об условиях отнесения проектов к проектам технологического суверенитета и проектам структурной адаптации экономики Российской Федерации, о представлении сведений о проектах технологического суверенитета и проектах структурной адаптации экономики Российской Федерации и ведении реестра указанных проектов, а также о требованиях к организациям, уполномоченным представлять заключения о соответствии проектов требованиям к проектам технологического суверенитета и проектам структурной адаптации экономики Российской Федерации».

Эти самолеты позволят восстановить спрос на региональные полеты и развивать рынок региональных перевозок, что особенно актуально в условиях нашей страны и ее больших расстояний. Малая авиация – одно из наиболее перспективных и востребованных направлений в области воздушных перевозок. Именно поэтому государством создаются многочисленные программы по субсидированию воздушных перевозок в труднодоступных регионах, включая перевозки с территории Дальнего Востока и обратно: обеспечение доступности перевозок (постановление № 215); субсидирование региональных перевозок (постановление № 1242); субсидирование единой дальневосточной авиакомпании (постановление № 1172); субсидирование семейных поездок по туристическим маршрутам (постановление № 1176). Цель данной политики – обеспечить жителей Дальнего Востока и Крайнего Севера недорогими, качественными и быстрыми перелетами внутри макрорегиона.

Так, согласно Правилам № 1172 основными требованиями к перевозчику являются регистрация на территории Дальневосточного федерального округа (далее – ДФО), а также наличие в составе учредителей или акционеров двух и более представителей субъектов Российской Федерации, входящих в ДФО². Для достижения данных целей и по поручению Президента Российской Федерации была создана единая дальневосточная авиационная компания «Аврора», которая интегрировала в себя региональных перевозчиков (Хабаровские авиалинии, авиакомпании «Якутия», «Полярные авиалинии», «Камчатское авиационное предприятие», «ЧукотАВИА»).

«Аврора» развивает систему региональных маршрутов: в 2022 году в перечень социально значимых маршрутов ДФО входило 21 направление; в настоящее время перечень увеличился до 39 направлений, а по итогам 2022 года было перевезено 420 тысяч пассажиров.

Однако у региональных перевозчиков достаточно много проблем, которые касаются не только летного парка: нехватка пилотов, старые аэродромы и посадочные полосы и многое другое.

Для того чтобы увеличить количество полетов внутри региона, как это планируется, необходимо увеличение кадрового состава. Решением данной проблемы может стать специфический вид лизинга – «мокрый». Его особенность состоит в том, что самолет берется в аренду вместе с экипажем. Это позволит более мобильно использовать парк самолетов, особенно в периоды сезонных взлетов и падений спроса. Передача судна от одного перевозчика другому осуществляется с экипажем, страхованием и техобслуживанием. Однако данный вид лизинга не рассматривается в законодательстве РФ (то есть является незаконным). При этом именно он широко

2. Правила предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление воздушных перевозок пассажиров по социально значимым маршрутам Дальневосточного федерального округа, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 13 июля 2021 г. № 1172.

используется в других странах, так как позволяет удерживать норму рентабельности авиаперевозчиком с помощью организации гибкого перехода техники на участок рынка с более высоким спросом. Например, в 2022 году в Российской Федерации после ограничения полетов в ряд стран, а также поставок запчастей произошло падение спроса на авиаперевозки на 14,2 % по всей отрасли, что сопровождалось потерей самолетов. Однако уже с 2023 года наблюдается увеличение пассажиропотока, в связи с чем и нужна гибкость в распределении транспортных средств с помощью «мокрого лизинга». Это позволит восполнить дефицит авиаперевозчиков в судах и обслуживающем их персонале в связи с ростом пассажиропотока. Эта мера поддержки отечественных перевозчиков входит в пакет мер, разрабатываемый Правительством Российской Федерации с ведущими компаниями в целях поддержки отрасли.

Механизм лизинга является также действенным инструментом для обновления парка самолетов. Особенность лизинга в авиации – его операционный характер, когда судно берется в эксплуатацию на сравнительно небольшой период, после чего возвращается лизингодателю. Этот вид лизинга наиболее эффективен при сезонных скачках спроса на авиаперевозки.

Еще одной программой поддержки является программа льготного лизинга, согласно которой из Фонда национального благосостояния в 2023 году выделяются средства в размере 175 млрд рублей для софинансирования лизинга отечественных самолетов³.

3. Постановление Правительства Российской Федерации от 26 августа 2022 г. № 1495 «О внесении изменений в Правила предоставления субсидий российским лизинговым компаниям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученных в российских кредитных организациях и в государственной корпорации развития «ВЭБ.РФ» на закупку воздушных судов с последующей передачей российским авиакомпаниям по договорам лизинга (аренды)…».



Федор Борисов

главный эксперт Института экономики транспорта
и транспортной политики НИУ ВШЭ

Представленный отчет очень точно акцентирует внимание на важнейших проблемах развития местного и регионального авиасообщения в России. Ключевым вопросом является недостаток мер государственной финансовой поддержки местных авиалиний, в первую очередь из средств федерального бюджета. Документы государственного планирования во главе с Транспортной стратегией Российской Федерации¹ определяют софинансирование местных авиалиний в качестве базового инструмента развития. Однако до настоящего времени решения о запуске программы софинансирования не принято. В целом состояние программ субсидирования в России носит характер «перевернутой пирамиды», в которой крупнейшая статья расходов приходится на высокомаржинальные маршруты, тогда как «планово-убыточные» местные линии с самым высоким уровнем удельных издержек остаются без федеральной поддержки при очень ограниченных и непропорциональных возможностях региональных и местных властей.

Поднятые в отчете вопросы о необходимости корректировки реализуемых программ субсидирования своевременны. Выявленные в ходе проверки резервы повышения эффективности указанных программ в случае их реализации будут содействовать совершенствованию механизмов субсидирования гражданской авиации России. Это становится особенно важным ввиду имеющихся бюджетных ограничений и сокращения объемов выделяемых субсидий.

Одним из важнейших вопросов, поднятых в отчете, является оценка работы системы авиационного образования в стране. На сегодня, несмотря на значительное увеличение финансирования, ситуация с подготовкой авиационных специалистов остается сложной, в особенности в области вертолетной техники. Системные проблемы сохраняются как в области инструкторско-преподавательского состава, где, несмотря на некоторый рост зарплат, по-прежнему не созданы привлекательные условия работы, так и в части материально-технического обеспечения учебных заведений, в большой степени из-за сложности в поддержании летной годности воздушных судов иностранного производства. Выявленные проблемы свидетельствуют, что механизм подготовки летного состава, наземных специалистов нуждается в серьезной перестройке, не исключая переоценки принципов, на которых сегодня построена система. Создание альтернатив имеющимся учебным заведениям,

1. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р.

расширение доли внебюджетных ресурсов для увеличения количества выпуска специалистов и повышения качества обучения видятся вероятными шагами для изменения сложившейся ситуации.

В целом на ситуацию в отрасли значительно влияет ситуация с поддержанием летной годности судов. Это приводит к росту издержек авиакомпаний, сокращению парка и ограничениям для авиапредприятий и учебных заведений в части выхода на заявляемые объемы деятельности. Действие данного фактора будет снижаться по мере поставок отечественной авиационной техники.

В части аэропортового комплекса в отчете совершенно справедливо отмечается вопрос задержек с передачей готовых объектов эксплуатантам, при сохранении расходов на их поддержание. Данная проблема должна решаться в области совершенствования нормативной базы, которая на сегодня, в отличие от других видов транспорта, не дает возможности временной эксплуатации аэродромов до полного завершения всех процедур приема-сдачи объекта. В качестве общего предложения по развитию аэродромного сектора в условиях бюджетных ограничений по поддержанию инфраструктуры, находящейся в государственной собственности, целесообразно рассмотреть концессионный механизм как более эффективную форму управления аэропортами.

Таким образом, предлагаемые в отчете рекомендации очень точно обозначают круг проблем и пути их возможного решения в рамках общего процесса повышения эффективности деятельности гражданской авиации России.



Александр Давыдов

эксперт «Народный фронт. Аналитика»,
заместитель директора АНО «Авиационный технический спортивный клуб –
Центральный сибирский парашютный клуб ДОСААФ»

Учитывая климатические особенности и территориальную удаленность некоторых регионов России, одним из самых важных направлений является возможность выполнения полетов малой авиации для перевозки грузов, жителей и работников вахт. Малая авиация – незаменимый элемент транспортной системы во многих регионах Российской Федерации. Для удаленных регионов характерна низкая плотность населения, вместе с тем на этих территориях сосредоточен основной запас полезных ископаемых страны, освоение которых требует привлечения высококвалифицированных специалистов и установки современного оборудования.

В связи с малочисленным населением в удаленных регионах Российской Федерации авиакомпания/перевозчики не имеют возможности выполнять рейсы на крупных воздушных судах. Для этих целей авиакомпаниям приходится приобретать суда малой авиации, что значительно снижает затратную часть по поддержанию летной годности транспорта. Но даже малые суда не полностью окупаются, заставляя авиакомпании обращаться в федеральные и региональные органы власти с просьбой о возможности субсидирования. Анализ перечня субсидируемых в 2023 году маршрутов показал, что около 19 % из них являются коммерчески привлекательными. Перенаправление субсидии на другие социально значимые маршруты в целом способствовало бы решению проблемы транспортной доступности.

Среди возможных путей решения проблем малой авиации можно выделить актуализацию правил субсидирования, а также разработку программы субсидирования местных перевозок не только за счет региональных бюджетов, но и за счет федерального, так как средств только региональных бюджетов не хватает на полное покрытие постоянно растущих тарифов. В большинстве случаев проблема заключается в высоких операционных расходах авиакомпаний. Удобным форматом стал бы ежеквартальный пересмотр перечня маршрутов, учитывающий информацию из регионов, которые формируют перечни под запросы жителей и бизнес-сообщества.

Учебные вузы, которые позволяют получить квалификацию пилота коммерческой авиации на воздушные суда малой авиации, имеют ограничения по выдаче допуска на все типы судов. Молодые специалисты малой авиации в основном имеют опыт выполнения полетов на двух типах судов (Даймонд-40, Даймонд-42), что ограничивает возможность трудоустройства, так как в дальнейшем требуется переобучение на суда, которые эксплуатируются в авиакомпаниях. Все затраты по переучиванию ложатся на авиапредприятия, что нецелесообразно для них и стимулирует искать опытных летчиков.



Сергей Детенышев

председатель правления

Ассоциации малых авиационных предприятий

Отчет Счетной палаты о результатах аудита мер господдержки развития малой авиации констатирует общее положительное влияние применяемых мер на уровень авиационной подвижности населения в удаленных и труднодоступных районах страны, с оговорками на отдельные требующие корректировки недочеты.

Однако из отчета также следует тотальная зависимость всех видов деятельности малой авиации от финансовой помощи, предоставляемой из бюджетов всех уровней.

Выполнение коммерческих воздушных перевозок на легких воздушных судах, создание и эксплуатация малых аэродромов, подготовка коммерческих пилотов, разработка и производство легких воздушных судов – все это невозможно осуществить без государственных субсидий.

Причины этого – избыточные и заведомо неисполнимые сертификационные требования воздушного законодательства к субъектам и объектам малой авиации, участвующим в выполнении коммерческих воздушных перевозок. Федеральные авиационные правила не устанавливают какой-либо дифференциации требований к предприятиям большой и малой авиации, что не соответствует ни уровню риска данного сегмента гражданской авиации, ни ресурсной обеспеченности предприятий малой авиации. Тем самым исключается исполнимость требований воздушного законодательства, возможность достижения рентабельности коммерческой деятельности предприятий малой авиации, а также эффективность государственных механизмов обеспечения безопасности полетов и транспортной безопасности.

Таким образом, выполнение даже единичных полетов в удаленные и труднодоступные населенные пункты сегодня зависит исключительно от выделения госсубсидий, а субъекты рынка и руководство субъектов Российской Федерации вынуждены монополизировать рынок малой авиации, чтобы упростить получение требуемых госсубсидий.

Проведенные нами расчеты показали, что в случае устранения избыточных требований и введения саморегулирования воздушных коммерческих перевозок на легких воздушных судах себестоимость авиатранспортных услуг малой авиации снизится в 5–6 раз относительно существующего уровня. Как следствие, цена билетов станет доступна населению российских регионов, что позволит предприятиям малой авиации выполнять авиаперевозки в любой точке страны на условиях самоокупаемости и без каких-либо госсубсидий.

Опыт регионов.

Комментарии КСО



Юлия Махтина

аудитор Контрольно-счетной палаты Иркутской области

Контрольное мероприятие Счетной палаты Российской Федерации затронуло крайне важную и актуальную для Иркутской области проблему – повышение доступности воздушных перевозок для населения.

Географические особенности Иркутской области, имеющей значительную протяженность территории, местности, отнесенные к районам Крайнего Севера и приравненные к ним, большое количество труднодоступных и отдаленных местностей, предопределяют повышенную потребность населения в доступных воздушных перевозках на местных авиалиниях.

Контрольно-счетная палата Иркутской области в своих контрольных и экспертно-аналитических мероприятиях неоднократно отмечала, что не во все труднодоступные и отдаленные местности Иркутской области осуществляются субсидируемые воздушные перевозки при ограниченной возможности организации транспортной доступности наземным транспортом или отсутствии такой возможности.

В Иркутской области перечень труднодоступных и отдаленных местностей в целях организации транспортного обеспечения населения, в том числе воздушным транспортом, не установлен. Законом Иркутской области от 11 июля 2008 г. № 39-ОЗ перечень труднодоступных и отдаленных местностей определен в целях реализации избирательных прав граждан.

КСП области отмечает неодинаковый подход регионального министерства транспорта при утверждении им ежегодно перечней субсидируемых пассажирских перевозок воздушным транспортом. Часть городов, расположенных в районах, приравненных к районам Крайнего Севера, но имеющих круглогодичное сообщение железнодорожным, автомобильным, водным транспортом, в перечень включена. Вместе с тем ряд городов, в которых отсутствует альтернативное транспортное сообщение, в перечень не вошли.

Отсутствие приоритетов в части государственного регулирования тарифов и, соответственно, ряда маршрутов приводит к исключению субсидирования за счет средств областного бюджета. В результате создаются неравные условия обеспечения населения услугами воздушного транспорта на местных авиалиниях, снижается транспортная доступность.

Объемы возмещения из областного бюджета недополученных доходов авиaperевозчиков в результате оказания ими услуг по пассажирским авиaperевозкам местными авиалиниями ежегодно увеличиваются, что связано с ростом экономически обоснованного тарифа, в свою очередь обусловленного повышением стоимости затрат перевозчиков. На 2024 год запланировано 700 млн рублей.

Включение в перечни субсидируемых маршрутов на федеральном уровне местных маршрутов позволит значительно продвинуться в решении задачи по повышению авиационной доступности для населения, проживающего в отдаленных и труднодоступных районах, предусмотренной как Транспортной стратегией Российской Федерации¹, так и стратегией социально-экономического развития Иркутской области².

В части объектов аэродромной инфраструктуры необходимо отметить, что на территории Иркутской области расположены семь аэропортов, два из которых (в Иркутске и Братске) являются международными аэропортами федерального значения, остальные аэропорты относятся к аэропортам местных воздушных линий. Аэропорт в с. Ербогачен находится в районе Крайнего Севера, пять аэропортов – в районах, приравненных к районам Крайнего Севера. Только два аэропорта (в Иркутске и Усть-Илимске) находятся в областной собственности, остальные – в частной и федеральной собственности.

Два северных аэропорта (в с. Ербогачен и г. Бодайбо) имеют грунтовые взлетно-посадочные полосы, вследствие чего их работа вынужденно прекращается в периоды межсезонья и распутицы. В общей сложности продолжительность перерывов достигает двух месяцев в год.

Все аэропорты в части их аэродромной инфраструктуры имеют многочисленные проблемы. Требуется капитальный ремонт взлетно-посадочных полос, мест стоянки воздушных судов, рулежных дорожек и др. Однако нахождение основной части аэропортовых объектов в частной и федеральной собственности исключает право Иркутской области участвовать в решении накопившихся проблем путем осуществления расходов на капитальные вложения.

Вместе с тем с 2022 года наметился позитивный сдвиг в этом вопросе. За счет федеральных средств ФКУ «Ространсmodernизация» начата модернизация ряда объектов аэродрома в аэропорту г. Бодайбо, взлетно-посадочная полоса которого находится в федеральной собственности. Плановое завершение модернизации аэропорта г. Бодайбо предусмотрено на 2024 год. Проект строительства предполагает удлинение взлетно-посадочной полосы, строительство новой полосы и т. д.

Надеемся, что внимание, уделяемое Счетной палатой Российской Федерации развитию малой авиации, и предложения, выработанные на основе результатов проводимых контрольных и экспертно-аналитических мероприятий, будут способствовать повышению доступности воздушных перевозок для населения.

-
1. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р.
 2. Стратегия социально-экономического развития Иркутской области на период до 2036 года, утвержденная Законом Иркутской области от 10 января 2022 г. № 15-ОЗ.



Прасковья Кычкина

аудитор Счетной палаты Республики Саха (Якутия)

Счетной палатой Российской Федерации проведена значительная работа по оценке мер государственной поддержки и формированию предложений по развитию регионального и местного авиасообщения. Для жителей Республики Саха (Якутия) актуальность этой темы – сферы применения самолетов малой авиации в нашей стране с ее географическими и климатическими особенностями, анализа проблем, связанных с развитием региональной и местной авиации, – весьма высока.

Общая площадь территории Якутии составляет 3 103,2 тыс. кв. км, что лишь немногим меньше площади всей европейской части России. Протяженность республики с севера на юг – 2 000 км, с запада на восток – 2 500 км. Более 40 % территории Якутии находится за Северным полярным кругом. Значительная часть населенных пунктов республики расположена в труднодоступных районах и Арктической зоне республики, транспортное круглогодичное сообщение с ними возможно только авиационным транспортом. Таким образом, обеспечение населения транспортной и ценовой доступностью является одной из приоритетных задач главы региона и исполнительных органов государственной власти, что отражено в государственной программе Республики Саха (Якутия) «Развитие транспортного комплекса Республики Саха (Якутия)»¹. Республика оказывает значительную поддержку населению, проживающему в вышеуказанных зонах, в части воздушных перевозок по социально значимым и региональным маршрутам. Поддержка осуществляется в виде различных видов субсидий, инвестиционных вложений на обновление воздушного парка. Но одними средствами из бюджета субъектов России данные проблемы не решить.

Одними из самых актуальных проблем республики и других регионов Российской Федерации, имеющих населенные пункты в труднодоступных районах и Арктической зоне, являются обеспечение ценовой доступности авиаперевозок населения, проживающего в этих зонах, и обновление воздушного парка авиакомпаний воздушными судами местных линий и ближними магистральными воздушными судами.

Население Дальневосточного федерального округа, где себестоимость авиаперевозок в несколько раз превышает расходы на межрегиональные маршруты в центральной части России вследствие больших расстояний и отсутствия альтернативных видов транспорта, регулярно сталкивается с проблемами ценовой доступности авиаперевозок. В связи с этим выводы Счетной палаты Российской Федерации

1. Утверждена Постановлением Правительства Республики Саха (Якутия) от 18 июля 2022 г. № 473.

по корректировке субсидируемых маршрутов в части включения местных маршрутов, в том числе и для Арктической зоны, приобретают особую актуальность.

Наиболее проблемным и затратным для авиакомпаний и бюджетов субъектов Российской Федерации видится вопрос замены воздушных судов АН-24, АН-26, вертолетов МИ-8 и самолетов АН-2, практически исчерпавших свой ресурс. И в этом направлении необходима единая программа для российских производителей самолетов и вертолетов указанных моделей, а также разработка различных механизмов их софинансирования. Воздушные суда АН-24 дорабатывают свои назначенные ресурсы, и с учетом продления Росавиацией сроков эксплуатации с 50 до 60 лет списание действующего парка воздушных судов будет осуществляться поэтапно до 2032 года.

Аэродромная сеть республики представлена 32 аэродромами и 125 посадочными площадками, предназначенными для обслуживания населения. Все аэродромы являются объектами федеральной собственности, из них 31 объект относится к ФКП «Аэропорты Севера» и 1 входит в состав аэропорта «Якутск». Более 110 посадочных площадок – объекты муниципальной собственности.

В отчете Счетной палаты Российской Федерации отмечены приоритетные задачи реконструкции и модернизации аэропортовой инфраструктуры, тесно связанные с проблемой списания устаревшего парка воздушных судов АН-24 и высокими требованиями современных самолетов к качественным характеристикам покрытия посадочных полос. Несвоевременная «модернизация» аэропортовой инфраструктуры фактически приведет к транспортной изоляции арктических и отдаленных районов республики, где отсутствует альтернативное круглогодичное транспортное сообщение.

Текущее состояние посадочных площадок республики и многих регионов Дальневосточного федерального округа, их основные технические показатели в основной массе не соответствуют требованиям Руководства по летной эксплуатации современных воздушных судов 4 класса. В весенне-летне-осенний период из-за размокания грунтовых покрытий посадочных площадок сообщение между населенными пунктами прекращает свое действие, так как более 95 % посадочных площадок республики имеют грунтовое, суглинистое, щебеночное покрытие, не имеют оборудования системы посадки (радиотехнического оборудования), чуть более половины посадочных площадок эксплуатируются и в дневное, и в ночное время при обеспечении упрощенного светового старта для воздушных судов. Таким образом, вопросы оснащения посадочных площадок, их модернизации, особенно в Арктической зоне, могли также найти свое отражение в федеральной программе развития транспортного комплекса России.

Вопросы государственной поддержки малой авиации, поднятые в отчете Счетной палаты Российской Федерации, особо актуальны для регионов, население которых проживает в труднодоступных, отдаленных районах и в Арктической зоне Российской Федерации.



Марина Колесниченко

аудитор Контрольно-счетной палаты Сахалинской области

Географическое расположение островной Сахалинской области таково, что воздушный транспорт решает важные социальные задачи. С помощью этого вида транспорта осуществляется более 95 % объема пассажирских перевозок за пределы области и обратно, а также доставка пассажиров в труднодоступные местности внутри области, в том числе на Курильские острова.

На территории области расположено шесть аэропортов, из них один аэропорт федерального значения (Южно-Сахалинск) и пять аэропортов местного значения: Оха, Ноглики, Шахтерск, Южно-Курильск, Ясный (Итуруп). На Северных Курилах (о. Парамушир) действует вертодром, а на острове Шикотан – вертолетная площадка. В 2024 году впервые планируется связать Сахалин и Парамушир прямым пассажирским авиарейсом.

Малые региональные аэропорты являются социально значимыми предприятиями и обеспечивают транспортное сообщение между населенными пунктами при отсутствии альтернативного транспортного сообщения, в связи с чем Правительство Сахалинской области осуществляет субсидирование аэропортовой деятельности и пассажирских перевозок.

Развитие авиационного сообщения повышает инвестиционную привлекательность региона, способствует формированию устойчивой экономики, созданию новых рабочих мест, а значит – росту благосостояния жителей Сахалинской области.

Для обеспечения транспортной доступности, повышения качества обслуживания пассажиров и грузов в аэропортах, повышения уровня авиационной безопасности и безопасности выполнения полетов реализуются мероприятия в рамках государственной программы Сахалинской области «Развитие транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства Сахалинской области». До 2025 года планируется реконструкция объектов в четырех аэропортовых комплексах, в том числе взлетно-посадочных полос в аэропортах Ясный (Итуруп), Парамушир и Шикотан, а также искусственной взлетно-посадочной полосы (ИВПП-2) аэропорта Южно-Сахалинск.

Контрольно-счетной палатой Сахалинской области в 2020 году совместно со Счетной палатой Российской Федерации проводилось контрольное мероприятие «Проверка результативности мер государственной поддержки, направленной на осуществление и развитие региональных и местных авиаперевозок». Были отмечены отдельные недостатки государственной программы Сахалинской области, необходимость ее актуализации. Указано на нерезультативность использования бюджетных субсидий

при закупке оборудования (в силу измененных технических требований часть оборудования не подлежит использованию), необоснованное авансирование по заключенным за счет бюджетных инвестиций договорам, выявлены отдельные случаи нарушений законодательства о закупках.

В рамках устранения замечаний министерством транспорта Сахалинской области приняты меры по приведению госпрограммы в соответствие с правилами утверждения и методическими рекомендациями. Проведена корректировка планов развития аэропортов, внесены изменения в показатели результативности, согласующиеся с госпрограммой.

Полностью поддерживая выводы и предложения Счетной палаты Российской Федерации по результатам проведенного в 2023 году мероприятия, отмечу, что представленный отчет содержит полезный материал для региональных и муниципальных КСО, который может использоваться в качестве основы для проведения контрольных и экспертно-аналитических мероприятий, своевременного выявления и управления рисками по развитию в сфере транспорта в целом и авиационного в частности.

Рекомендации Счетной палаты

Реализация рекомендаций, выданных по результатам предыдущих проверок

С 2019 года Счетная палата ведет мониторинг реализации рекомендаций, выданных по результатам аудиторских мероприятий. За это время по результатам двух аудиторских мероприятий Счетная палата опубликовала 17 рекомендаций, касающихся развития пассажирских авиаперевозок. Из них 10 были выполнены, 4 – сняты с контроля в связи с потерей актуальности. Еще 3 рекомендации остаются на контроле, из них 2 частично выполнены – их исполнение является предметом мониторинга Счетной палаты.

Пример невыполненной рекомендации, находящейся на контроле

Предлагаем Правительству Российской Федерации поручить Минтрансу России совместно с Росавиацией и заинтересованными федеральными органами исполнительной власти внести изменения в Налоговый кодекс Российской Федерации в части установления льготной ставки НДС на услуги, оказываемые в аэропортах малых воздушных линий.

По информации, поступившей в Счетную палату от Минтранса России, ведомство концептуально поддерживает снижение налоговой нагрузки на всех участников перевозочного процесса. Минтранс России планирует совместно с научным и бизнес-сообществом изучить объемы потенциально выпадающих доходов федерального бюджета и финансового эквивалента влияния предлагаемой меры на деятельность аэропортов. Результаты планируют направить в Минфин России в качестве обоснования для внесения изменений в Налоговый кодекс Российской Федерации.

Выполнение рекомендации остается на контроле Счетной палаты.

Примеры выполненных рекомендаций

Предлагаем Минтрансу организовать работу по корректировке федеральными казенными предприятиями Росавиации регламентов работы аэропортов малых воздушных линий в части синхронизации их работы с маршрутной сетью местных авиаперевозчиков для повышения уровня доступности авиасообщения населения, проживающего в удаленных и труднодоступных районах.

Росавиация начала реализовывать рекомендацию в 2022 году – на заключительном этапе аудиторской проверки Счетной палаты. Руководителям аэропортов поручили с учетом мнения авиакомпаний изменить регламенты работы аэродромов и посадочных площадок.

По информации, поступившей в Счетную палату от Минтранса России, к 2023 году регламенты уже сформированы в соответствии с предлагаемой Счетной палатой мерой – исходя из интенсивности выполнения полетов – и корректируются на основе планируемого расписания авиакомпаний.

Предлагаем Минтрансу применить опыт закупки и установки быстровозводимых блок-модулей зданий в отношении объектов аэродромной инфраструктуры, предусмотренных к реконструкции в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ).

Согласно информации, поступившей в Счетную палату от Минтранса России, в январе 2023 года предложенная мера была согласована на совещании у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации М.Ш. Хуснуллина. В данный момент Минтранс России, ФАУ «Главгосэкспертиза России» и Минстрой России разрабатывают проекты типовых заданий местных и региональных аэропортов (с пропускной способностью до 100 пассажиров в час, а также до 200 и 400 пассажиров в час). При разработке проектов специалисты рассматривают использование блочно-модульных зданий заводской готовности.

Текущие статусы выполнения рекомендаций Счетной палаты с комментариями инспекций доступны в Базе рекомендаций: <https://rec.ach.gov.ru>



Тематические
проверки
Счетной палаты

Развитие региональных авиаперевозок

Развитие региональных авиаперевозок и повышение их доступности для населения – одна из ключевых задач государственной политики в сфере транспорта, на реализацию которой направлен целый комплекс мер господдержки. Контроль за решением этой задачи на протяжении многих лет является для Счетной палаты одним из приоритетов.

Так, в 2013 году Счетная палата [проверила](#) результативность исполнения общегосударственных программных документов, направленных в том числе на развитие региональных и местных авиаперевозок, и отметила недостаточность регионального авиасообщения. По состоянию на 1 октября 2012 года в 8 федеральных округах Российской Федерации действовало 197 регулярных маршрутов, при этом количество нерегулярных авиалиний составляло 295. Разработанный Минтрансом России механизм субсидирования субъектов Российской Федерации, расположенных на территории Северо-Западного, Сибирского, Уральского и Дальневосточного федеральных округов, показал низкую эффективность в связи с тем, что не была проведена необходимая подготовительная работа с Росавиацией и субъектами Российской Федерации по согласованию перечня региональных и местных маршрутов авиаперевозок, уровня софинансирования из федерального бюджета. В результате в 2012 году выделенные субсидии в сумме 1 000,0 млн рублей были использованы Росавиацией лишь на 1,6 %.

В 2020 году Счетная палата вернулась к теме субсидирования воздушных перевозок и [проверила](#) эффективность использования субсидий, предоставленных на эти цели в 2017–2019 годы. Проверка показала, что господдержка не оказала значительного влияния на повышение доступности авиаперевозок и не обеспечила доступ к большинству удаленных городов и населенных пунктов. Количество субсидированных маршрутов для льготников в проверяемый период выросло с 97 до 113, но это всего 44 % от количества, предусмотренного Правилами субсидирования воздушных перевозок льготных категорий граждан. Также Счетная палата отметила несовершенство правил определения размера субсидий: они не учитывали особенности экономической деятельности авиакомпании, а подходы к их формированию были непрозрачны. В результате по одним субсидированным маршрутам авиакомпании получили значительный убыток, а по другим – необоснованно высокую прибыль. По итогам проверки Счетная палата направила письмо в Правительство Российской Федерации, в котором предложила внести изменения в правила предоставления субсидий и сформировать программы субсидирования социально значимых авиамаршрутов.

Развитие инфраструктуры аэропортов

Одним из приоритетных вопросов аудита авиационной сферы является состояние аэропортовой и аэродромной инфраструктуры. Так, с 2019 по 2021 год Счетная палата по поручению Президента вела контроль расходования бюджетных

ассигнований на модернизацию аэропортового комплекса «Баландино». Общий объем бюджетного финансирования составил 5,4 млрд рублей.

По итогам [аудита](#) 2019 года Счетная палата обратила внимание на несоблюдение сроков выполнения строительных работ. Не удалось наверстать отставание от графика и в 2020 году. На момент проведения очередной [проверки](#) не были завершены работы по расширению взлетно-посадочной полосы, реконструкции патрульной дороги и трех рулежных дорожек, строительству второго перрона и других сооружений. В результате сроки производства работ и сдачи объекта пришлось скорректировать. В 2021 году цель инвестиционного проекта по модернизации аэропорта «Баландино» наконец была [достигнута](#): все строительно-монтажные работы завершены, а построенные и реконструированные объекты аэропорта соответствуют проектной документации. При этом часть работ по проекту все же не была исполнена в срок, в том числе по вывозу и утилизации грунта, образовавшегося в ходе строительства. Кроме того, проверка выявила недостатки при определении начальной (максимальной) цены заключенных контрактов, что не позволило сэкономить средства федерального бюджета на сумму 86,1 млн рублей (расчетно). Однако с учетом достижения цели проекта эффективность использования бюджетных ассигнований была оценена Счетной палатой как приемлемая. Представления, направленные объектам контроля по итогам проверок, исполнены в полном объеме: установлена приаэродромная территория аэропорта «Баландино»; зарегистрировано обременение на объекты федеральной собственности аэропорта, объекты переданы в аренду оператору аэропорта.

Государственная авиация спецназначения

Одним из важнейших видов авиации является государственная авиация. Она используется для обеспечения функций государства, в том числе обороны, охраны границ, охраны общественного порядка, гражданской обороны и защиты от чрезвычайных происшествий. В 2020 году Счетная палата [проверила](#) авиационное обеспечение МЧС России и установила, что при общей укомплектованности воздушными судами более чем на 95 % каждое десятое воздушное судно не используется для полетов по тем или иным причинам: отсутствуют разрешительные документы, проводится затяжной ремонт и т. д. Кроме того, был выявлен ряд финансовых нарушений при использовании бюджетных средств подведомственными МЧС авиационными подразделениями. Например, ФГБУ «Жуковский АСЦ МЧС России» использовал субсидию в сумме 168 млн рублей на цели, не соответствующие условиям ее предоставления. Об этом факте Счетная палата проинформировала Генеральную прокуратуру.

Международная практика

Введение

Одной из наиболее пострадавших от пандемии COVID-19 отраслей экономики стал сектор авиационных перевозок. Так, по информации Международной ассоциации воздушного транспорта ([IATA](#)), мировой объем выручки от авиаперевозок в 2020 году [сократился](#) на 55 % – с 838 млрд до 384 млрд долларов США. При этом ожидается, что по итогам 2023 года он [составит](#) 803 млрд долларов США. Это означает, что с учетом инфляции данный сектор еще не полностью восстановился от последствий пандемии.

Пандемия привела к росту популярности региональных и внутренних перелетов. В большинстве стран мира, по [данным](#) Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), рынок внутренних перевозок в апреле 2023 года превысил показатели 2019 года. По [оценкам](#) McKinsey&Company, несмотря на стагнацию в 2004–2019 годах, рынок малой и региональной авиации¹ является одним из наиболее перспективных. Согласно [прогнозам](#), к 2035 году общий объем целевого рынка региональной авиационной мобильности (regional air mobility, RAM) составит до 115 млрд долларов США (в оптимистичном сценарии). При этом спрос на новые и/или модернизированные воздушные суда может вырасти до 36 тыс. единиц. Этому будет способствовать [ряд](#) факторов и тенденций в авиационной отрасли.

- **Совершенствование технологий**, в особенности в части проектирования самолетов, навигации и управления, а также в сфере двигателестроения. Новые технологии и подходы к проектированию позволяют снизить операционные издержки, а в результате использования автономных и беспилотных летательных аппаратов издержки эксплуатации судов могут сократиться до 20–30 %, что снизит стоимость авиаперелетов, в особенности на короткие дистанции.
- **Повышение значимости вопросов устойчивого развития и сокращения выбросов парниковых газов.** На долю авиационных перевозок [приходится](#) до 4 % всех выбросов парниковых газов. В то же время новые отраслевые инициативы, в частности принятая в 2021 году [Резолюция](#) Международной ассоциации воздушного транспорта по достижению нулевого уровня выбросов путем внедрения новых более экологичных видов топлива и снижения операционных расходов на инфраструктуру аэропортов, позволят минимизировать влияние авиатранспорта на климатическую устойчивость. Также, по данным другого исследования McKinsey, до 25 % путешественников [готовы](#) платить больше за билеты на рейсы с нулевым выбросом углерода.
- **Перегруженность существующей дорожной сети и аэропортов.** В 39 % городов США и 42 % городов Европы показатели скорости дорожного движения в 2022 году были ниже, чем до пандемии COVID-19. Восстановление международных и дальних перелетов приводит к перегруженности аэропортов

1. С дальностью перелета от 150 до 800 км.

и задержкам рейсов. Так, в 2022 году только в США было отменено более 190 тыс. рейсов. Кроме того, данная проблема усугубляется тем, что у крупных аэропортов мало возможностей для расширения. Более 200 из них, обслуживающих 43 % пассажиров мира, имеют ограниченную пропускную способность и регулярно ограничивают места для посадки. Эти факторы, в совокупности с концентрацией рейсов в крупных транспортных узлах, приводят к разочарованию потребителей, а следовательно – к повышенному спросу на альтернативные способы быстрого передвижения.

- **Восприятие мобильности как услуги.** За последние 10 лет наблюдался рост общественного интереса к мобильности как услуге поиска и бронирования нескольких видов транспорта в одном месте, уменьшающей потребность людей в собственных транспортных средствах. По [прогнозам](#), к 2030 году потребительские расходы на совместную наземную мобильность вырастут до 1 трлн долларов США. Рост этой экосистемы позволит операторам региональных авиалиний оптимизировать т. н. «первую» и «последнюю» мили транспортировки, уменьшая время ожидания и увеличивая скорость передвижения пассажиров. Кроме того, сокращение числа владельцев личных автомобилей, вероятно, повысит интерес к региональным авиаперевозкам.

Подходы международных организаций

Всемирный банк

Всемирный банк (далее – ВБ) [проанализировал](#) динамику развития отрасли авиационных перевозок в 2022 году. Эксперты отмечают устойчивое восстановление воздушно-транспортного сектора после отмены ограничений мобильности населения в период пандемии COVID-19. По оценкам организации, в 2022 году объем пассажирских авиаперевозок достиг 68,5 % показателей 2019 года. Грузовые авиаперевозки, показавшие исключительно высокие результаты в 2021 году (рост на 7,2 % по сравнению с 2019 годом), напротив, снизились на 8,3 %. Отрицательная динамика – следствие замедления глобальной экономики: среднемировые темпы роста ВВП составляют 3,3 % (6,1 % в 2021 году). В целом в 2022 году объем убытков мировой авиационной отрасли составил 6,9 млрд долларов США, что является значительным улучшением по сравнению с 2021 годом (42 млрд долларов США) и с 2020 годом (137,7 млрд долларов США).

Наиболее высокие темпы развития авиаиндустрии [зафиксированы](#) на Ближнем Востоке. В 2022 году рост международных перевозок составил 144,4 % (что при этом на 25,9 % ниже показателей до пандемии). Ближневосточные перевозчики сообщили об убытках в размере 1,1 млрд долларов США в 2022 году, однако ожидают прибыль

в размере 268 млн долларов США в 2023 году. Для сравнения, в 2022 году рост авиаперевозок в Европе составил 100,2 % (на 22,2 % ниже показателей 2019 года), объем убытков – 3,1 млрд долларов США, прогнозируемая прибыль в 2023 году – 621 млн долларов США. Пассажиропоток в Азиатском регионе вырос на 34 % (на 55,6 % ниже показателей 2019 года). Убытки авиаперевозчиков составили 10 млрд долларов США и, как ожидается, в 2023 году сократятся до 6,6 млрд долларов США. Положительные результаты наблюдаются в Африканском регионе: увеличение международных авиаперевозок на 84,9 % в 2022 году (на 30 % ниже показателей 2019 года). Латиноамериканский регион понесет наиболее значительные потери в 2023 году – 795 млн долларов США (2 млрд долларов США в 2022 году).

По [оценкам](#) ВБ, в 2023 году сохранится устойчивый рост спроса на пассажирские перевозки (9,3 %). Важный фактор – показатели роста пропускной способности отрасли. Так, сочетание роста потребительского спроса и динамичного развития инфраструктуры способствует активному восстановлению североамериканского авиарынка. В 2022 году рост объема перевозок в регионе составил 45,5 % (всего на 11,3 % ниже показателей 2019 года). Также в 2022 году в сравнении с другими регионами североамериканским перевозчикам удалось аккумулировать прибыль в размере 9,9 млрд долларов США, а в 2023 году, по прогнозам, она может достичь 11,4 млрд долларов США.

Эксперты ВБ отмечают высокую устойчивость отрасли в условиях кризиса. В 2022 году были выделены следующие факторы, сдерживающие развитие авиационной индустрии.

1. Волатильность цен на рынке энергоресурсов. В 2019–2022 годах цены на нефть выросли с 20 до 128 долларов США за баррель. Вследствие усиления геополитической напряженности в 2022 году средний уровень инфляции в странах ОЭСР достиг 28,1 % (самый высокий в Италии – 71 % и Германии – 42 %).
2. Ужесточение финансовых условий. Повышение процентных ставок центральных банков ограничило возможности правительств для поддержки отрасли в условиях кризиса.
3. Укрепление доллара в 2022 году и, как результат, ослабление других национальных валют. В 2022 году стоимость евро по отношению к доллару снизилась на 14 %.
4. Сохранение в 2022 году ограничений на передвижение граждан в некоторых азиатских странах, например в КНР.

С точки зрения экспертов ВБ, темпы восстановления отрасли авиаперевозок в глобальном масштабе зависят, среди прочего, от развития авиационной промышленности в развивающихся странах. В числе [основных проблем](#) для развивающихся стран остаются:

- несоответствие глобальным стандартам в области безопасности и надежности авиатранспорта;

- нехватка квалифицированных кадров (в том числе пилотов, авиамехаников, операторов);
- отсутствие эффективного надзора со стороны контрольных органов;
- недостаток финансирования проектов в области модернизации инфраструктуры и разработки экологически чистого авиатранспорта².

В дополнение к реализации программ модернизации авиапарка, реновации инфраструктуры и профессионального развития ВБ рекомендует направить ресурсы на поддержку бюджетных перевозчиков (Low-Cost Carriers)³. Как отмечают авторы доклада «Готовы к взлету? Потенциал бюджетных перевозчиков в развивающихся странах» ([Ready for Takeoff? The Potential for Low-Cost Carriers in Developing Countries](#)), развитие такого типа авиатранспортных услуг может оказать стимулирующее влияние на авиационный рынок, а также на другие смежные отрасли. С одной стороны, оно будет способствовать росту конкуренции, увеличению пассажиропотока, снижению тарифов, распространению лучших практик управления и обслуживания. С другой стороны, частое использование второстепенных аэропортов бюджетными перевозчиками ведет к развитию регионального туризма, более равномерному распределению авиатрафика (снижает нагрузку на основные аэропорты, позволяет лучше обеспечивать безопасность ключевых узловых аэропортов), притоку человеческого капитала. Тем не менее успешное развитие бюджетных перевозчиков зависит от ряда факторов, таких как:

- устойчивый экономический рост, наличие значительного среднего класса, стимулирующего спрос;
- либерализация рынка авиаперевозок, наличие условий и возможностей эффективной приватизации государственных перевозчиков;
- наличие развитой инфраструктуры для воздушного транспорта;
- наличие квалифицированных кадров;
- высокие стандарты безопасности в области авиаперевозок;

-
2. В октябре 2022 года представители 184 государств – членов Международной организации гражданской авиации (ИКАО) [согласовали](#) «Глобальную коллективную долгосрочную желательную цель по достижению нулевых выбросов углерода к 2050 году» (Long term global aspirational goal, LTAG). Достижение LTAG будет зависеть от совокупного эффекта многочисленных мер по сокращению эмиссии CO₂, включая ускоренное внедрение новых и инновационных авиационных технологий, оптимизацию летной эксплуатации, а также увеличение производства и расширение внедрения устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF).
 3. Для такого типа перевозчиков [характерны](#): простой по характеру и ограниченный по количеству набор предоставляемых услуг (ориентация на ключевую услуги перевозки), взимание платы за дополнительные услуги, полет на короткие расстояния, использование второстепенных аэропортов с более низкими сборами и меньшими перегрузками; высокая интенсивность использования воздушных судов за счет более короткой продолжительности или высокой частоты полетов; как правило, более новый и более экономичный авиапарк; типовая конфигурация с высокой плотностью полетов; высокая загрузка рабочей силы.

- государственная поддержка авиаиндустрии;
- наличие и стоимость топлива;
- прозрачность правового регулирования и создание благоприятного инвестиционного климата.

Организация экономического сотрудничества и развития

Согласно докладу Организации экономического сотрудничества и развития (далее – ОЭСР) «Оценка влияния мер авиационной политики на благосостояние потребителей» ([Assessing Consumer Welfare Impacts of Aviation Policy Measures](#)), во многих странах инвестиции в авиационную инфраструктуру оцениваются с помощью метода анализа затрат и выгод (Cost-Benefit Analysis, CBA). Чаще всего основное внимание в таких исследованиях уделяется влиянию на благосостояние потребителей путем оценки прямого воздействия на пользователя в результате изменения тарифов, времени в пути и объема спроса.

В то же время, [по мнению](#) экспертов ОЭСР, подобные исследования, как правило, не затрагивают отдаленные последствия или «последствия второго порядка». В частности, наиболее характерным примером является то, что снижение спроса на авиаперевозки может привести к сокращению частоты полетов или отмене маршрутов. Также ОЭСР [выделяет](#) ряд других наиболее характерных примеров негативных последствий государственной политики в сфере регулирования отрасли авиаперевозок.

- Дерегулирование рынков авиаперевозок может способствовать расширению конкуренции, снижению тарифов, улучшению обслуживания и стимулированию спроса. Однако дополнительная конкуренция влияет на долю рынка и прибыль крупных перевозчиков и может спровоцировать децентрализацию основных авиакомпаний.
- Введение (повышение) налогов на авиаперевозки приводит к увеличению расходов авиакомпаний. Ввиду переноса части затрат на пассажиров (как правило, через рост тарифов) происходит снижение или замещение спроса. Авиакомпании могут реагировать на рост затрат и сокращение спроса перемещением самолетов в другие аэропорты, вплоть до закрытия целых авиационных хабов.
- Если авиакомпании сталкиваются с увеличением сборов, возникает необходимость рационального распределения расходов, в том числе в виде переноса части затрат на пассажиров. В узловых аэропортах может возникнуть «эффект домино»: закрытие одного маршрута приводит к уменьшению пассажиропотока на других маршрутах.

В докладе ОЭСР «Пандемия COVID-19 и авиационная промышленность: влияние и политические меры реагирования» ([COVID-19 and the aviation industry: Impact and policy responses](#)) эксперты отмечают резкое падение спроса на пассажирские и грузовые авиаперевозки. Такой эффект спровоцировала возникшая чрезвычайная ситуация в сфере здравоохранения, а также государственные меры по ее стабилизации.

Пандемия COVID-19 привела к введению нового пакета льготного кредитования, грантовой поддержки, гарантий по кредитам, субсидированию заработной платы и государственных вложений в акционерные капиталы компаний. Такие действия вызвали рост конкуренции в сфере авиаперевозок, а также привели к обеспокоенности по поводу эффективного использования государственных ресурсов. В то же время для обеспечения устойчивого развития авиационной отрасли эксперты организации рекомендуют правительствам уделять первостепенное внимание следующим общеотраслевым мерам поддержки и контролю уровня конкуренции.

- **Поддержание баланса между необходимостью господдержки и риском вмешательства в рыночные механизмы и конкуренцию.** В тех случаях, когда меры поддержки конкретных компаний необходимы или уже приняты, они не должны нарушать условия конкуренции с другими компаниями авиационной отрасли.
- **Точечная поддержка динамично развивающихся компаний.** Это позволит рационально использовать ограниченные ресурсы бюджетной поддержки и в то же время повысить эффективность отрасли. Кроме того, после восстановления структура спроса на авиаперевозки может отличаться от докризисного, поэтому правительства должны способствовать реструктуризации отрасли и авиакомпаний, сталкивающихся с серьезными проблемами, а также избегать поддержки нежизнеспособных компаний.
- **Содействие инвестициям при переходе к низкоуглеродным технологиям и повышению долгосрочной устойчивости авиационной отрасли.**
- **Исследование аспектов и факторов содействия устойчивому развитию на всех этапах производственных и логистических цепочек авиационной отрасли, включая производство самолетов и строительство/обслуживание аэропортов.** Координация мер поддержки различных отраслей имеет решающее значение для реализации Целей устойчивого развития (далее – ЦУР), поэтому меры реагирования на кризис, связанный с пандемией COVID-19, в авиационной промышленности должны быть включены в стратегии перехода на низкоуглеродные технологии во всех странах ОЭСР.

Опыт зарубежных стран

Республика Индия

Развитие малой авиации в Республике Индии проводится в рамках реализации Программы развития регионального авиасообщения ([Regional Connectivity Scheme](#), далее – Программа RCS).

Программа RCS учреждена в 2016 году Министерством гражданской авиации ([Ministry of Civil Aviation](#)) и предусматривает ряд мер по поддержке авиационной отрасли. В частности, предполагается выделить 45 млрд рупий (544,6 млн долларов США)

на развитие или восстановление инфраструктуры аэропортов, вертолетных площадок и гидроаэропортов. Также предусматривается предоставление финансовой поддержки из центрального и региональных бюджетов для сокращения расходов авиаперевозчиков. Ответственность за реализацию Программы RCS возложена на Управление аэропортов Индии ([Airports Authority of India](#)).

Государственная поддержка предоставляется с учетом востребованности региональных авиамаршрутов. Как правило, при отборе маршрутов предпочтение отдается сообщению с горными районами, островами и иными труднодоступными территориями. При этом протяженность каждого маршрута не должна составлять менее 150 или более 500 км.

По состоянию на март 2023 года, на восстановление инфраструктуры 139 аэропортов было потрачено 33,5 млрд рупий (403,1 млн долларов США). Функционируют только 56 аэропортов из отремонтированных и дооснащенных, в остальных аэропортах до сих пор ведутся ремонтные работы.

В марте 2022 года в рамках Программы RCS была запущена подпрограмма по развитию малой авиации ([RCS-UDAN-Small Aircraft Sub-Scheme](#)), направленная на поддержку авиаперевозок с использованием летательных аппаратов вместимостью менее 20 пассажиров.

Для отбора операторов авиаперевозок проводится конкурс на основании технических требований к самолету и условиям перевозок. Поддержку получает оператор, предложивший самый низкий тариф на авиабилеты и запросивший наименьший объем финансовой помощи на обеспечение перевозки одного пассажира.

Основным инструментом поддержки в рамках данной подпрограммы является предоставление льгот операторам авиаперевозок. Средства на льготы выделяются в рамках общего бюджета Программы развития регионального авиасообщения.

Операторы авиаперевозок могут получить следующие льготы:

- снижение акцизного сбора на авиационное топливо с 5 до 2 %;
- предоставление права заключать соглашения с индийскими и иностранными авиакомпаниями о совместной эксплуатации авиалинии (код-шеринг). Это позволяет повысить рентабельность рейсов в удаленные районы, расширить географию полетов и снизить операционные издержки обеих авиакомпаний;
- снижение налога на добавленную стоимость на авиационное топливо для турбореактивных двигателей до 1 % на 10 лет в аэропортах штата, участвующих в Программе RCS;
- бесплатное предоставление услуг по охране и пожаротушению в аэропортах штата, участвующих в Программе RCS;

- отказ аэропортов, вертолетных площадок и гидроаэропортов от взимания платы за стоянку и других сборов.

справочно

В 2022 году малая авиация [применялась](#) подрядными авиакомпаниями на 184 рейсах, которые выполнялись по 23 новым направлениям с использованием вертолетных площадок, водных аэродромов и необслуживаемых аэропортов.

Республика Индонезия

справочно

Республика Индонезия является островным государством. Для обеспечения доступности отдаленных районов целесообразно использовать воздушный транспорт, однако частные индонезийские авиакомпании, как правило, [не обслуживают](#) полеты в отдаленные районы по причине их нерентабельности.

С целью развития труднодоступных территорий в 2017 году [принят](#) Указ Президента Республики Индонезии «Об исполнении обязательств по оказанию государственных услуг по транспортировке товаров в неблагоприятные, отдаленные и приграничные районы». Документом предусматривается, в частности, субсидирование авиаперевозок грузов – так называемый «Воздушный мост».

[Министерством транспорта](#) Индонезии [разработаны](#) Правила организации и субсидирования перевозок пассажиров и грузов в отдаленные районы. Пассажирские перевозки данного типа осуществляются коммерческими компаниями, которые отбираются на конкурсной основе. В случае отсутствия коммерческих предприятий, которые могли бы совершать пассажирские рейсы в труднодоступные районы, поддержку могут получить некоммерческие перевозчики, прошедшие необходимые инспекции. Грузоперевозки могут осуществлять государственные предприятия либо коммерческие компании, отобранные на конкурсной основе.

Частные авиакомпании, выполняющие пассажирские и грузовые рейсы в труднодоступные районы, получают государственную поддержку следующих видов:

- одобрение регулярных перевозок по иным маршрутам для получения дополнительных доходов;
- компенсация расходов на топливо и приоритетный доступ к топливу;
- компенсация операционных расходов.

В декабре 2022 года – январе 2023 года [запущена](#) программа субсидирования перевозок пассажиров и грузов в отдаленные, отстающие и приграничные районы

страны на текущий год. Ее бюджет составил 500,18 млрд индонезийских рупий (32 млн долларов США). Программа охватила 21 корвил⁴ и включила 220 пассажирских маршрутов и 41 – грузовой, причем один грузовой маршрут включает шесть корвилов и обслуживается шестью авиакомпаниями.

По данным Министерства транспорта, в 2022 году совершено 99,7 % пассажирских и 98 % грузовых запланированных рейсов в отдаленные регионы страны.

Благодаря действию программ субсидирования цены на продукты питания на труднодоступных территориях постепенно снижаются. Так, в одном из районов Индонезии цена на растительное масло [снизилась](#) на 46,15 % с момента запуска программы господдержки.

В проекте бюджета на 2024 год общая сумма транспортных субсидий для отдаленных районов составляет 4,1 трлн индонезийских рупий (261 млрд долларов США). Доля субсидий на авиаперевозки составляет 13 % (554 млрд индонезийских рупий, или 35 млрд долларов США). Количество грузовых маршрутов планируется увеличить до 42.

Великобритания

справочно

Малая авиация (General aviation) имеет широкое распространение в Великобритании. По состоянию на 2017 год в стране [зарегистрировано](#) около 27 тыс. гражданских самолетов, из которых более 90 % относятся к малой авиации. К основным видам деятельности малой авиации в Великобритании относятся аэрофотосъемка для коммунальных и транспортных компаний, неотложная медицинская помощь, поддержание санитарии, охрана правопорядка.

В Стратегии по развитию авиации в Великобритании 2018 года ([Beyond the horizon – The future of UK aviation](#)) обозначены следующие проблемные точки:

- сокращение количества пилотов-любителей и парка самолетов малой авиации;
- противоречия между потребностями регулярной и нерегулярной авиации в отношении доступа к воздушному пространству и инфраструктуре аэропортов;
- закрытие небольших аэропортов, аэродромов и взлетно-посадочных полос.

4. [Корвил](#) (korwil) – район страны, в котором располагается региональный оператор или координатор территории, главной целью которого является координация связи с центральными органами власти.

Особое внимание в Великобритании [уделяется](#) сокращению выбросов от использования малой авиации. В ноябре 2023 года правительство Великобритании [анонсировало](#) запуск новой программы финансирования исследований и разработки авиационных технологий с нулевым уровнем выбросов, предназначенной для поддержки малых и средних предприятий (далее – МСП).

Программа для МСП Института аэрокосмических технологий ([The Aerospace Technology Institute](#)) предполагает общий объем финансирования в размере 10 млн фунтов стерлингов (12,45 млн долларов США) в год. Предельный размер поддержки по одной заявке – 1,5 млн фунтов стерлингов (1,8 млн долларов США). Прием заявок откроется в феврале 2024 года.

справочно

Как ожидается, снижение объемов выбросов будет возможно за счет сочетания повышения эффективности, использования альтернативных видов топлива с низким содержанием углерода и внедрения новых технологий, таких как электрические и водородные самолеты.

Соединенные Штаты Америки

В целях стимулирования полетов в труднодоступные и отдаленные районы в США действуют Программа стимулирования жизненно важных авиаперевозок ([Essential Air Service](#), далее – Программа EAS) и Программа авиаобслуживания малых сообществ ([Small Community Air Service Development Program](#), далее – Программа SCASDP).

Программа EAS учреждена после принятия в 1978 году Закона о дерегулировании авиакомпаний, который позволил перевозчикам самостоятельно выбирать маршруты и устанавливать тарифы, в целях предупреждения негативного влияния на отдаленные регионы. Она предполагает ежемесячное частичное возмещение расходов авиакомпании по факту предоставления документов о количестве и характеристиках совершенных полетов в соответствии с условиями, зафиксированным в контракте.

Авиаперевозчики отбираются Департаментом транспорта США ([U.S. Department of Transportation](#)) на конкурсной основе с учетом мнений тех регионов, которые они будут обслуживать. Контракт на перевозки заключается на двухлетний или четырехлетний срок.

Программа SCASDP действует с 2020 года и предполагает выделение федеральных грантов малым сообществ (муниципальным образованиям) на развитие транспортного сообщения. Ежегодно выделяется до 40 грантов, при этом на один штат не может приходиться более четырех проектов. Размер грантов на практике [составляет](#) от 20 тыс. до 1,6 млн долларов США на один грант.

За период с [марта](#) по [сентябрь](#) 2023 года Департамент транспорта получил заявки от 48 сообществ из 26 штатов и одной территории. В сентябре 2023 года было выделено 20 федеральных грантов образованиям 16 штатов на сумму около 15 млн долларов США.

Для получения поддержки местные сообщества должны [отвечать](#) следующим требованиям:

- аэропорт, расположенный на территории образования, должен относиться к категории «малый узловой»⁵;
- в аэропорту предлагается недостаточное обслуживание или действуют неоправданно высокие тарифы;
- аэропорт имеет особое значение для авиасообщения территории.

Средства гранта могут быть направлены на выплату субсидий авиакомпаниям, приобретение самолета, реконструкцию местного аэропорта, рекламу для привлечения пассажиров, улучшение обслуживания, тематические исследования и другие цели (например, покупка аэротакси).

Бенефициары обязаны представить в Департамент транспорта полугодовой отчет и финальный отчет о реализации проекта, по результатам которых перечисляются последние 10 %.

Опыт зарубежных высших органов аудита

Управление Генерального контролера и аудитора Республики Индии

Управление Генерального контролера и аудитора Республики Индии (далее – ВОА Индии) в 2022 году [провело](#) проверку реализации Программы развития регионального авиасообщения.

ВОА пришел к выводу, что Программа RCS реализуется достаточно эффективно. Так, количество пассажиров, перевезенных при государственной поддержке,

5. Малый узловой аэропорт, по [классификации](#) Департамента транспорта США, это аэропорт, на который приходится 0,05–0,25 % годового трафика США.

увеличилось с 263 тыс. человек в 2017/2018 финансовом году⁶ до 2,49 млн человек в 2022/2023 финансовом году.

В то же время из 116 аэропортов и вертолетных площадок, на восстановление которых были выделены средства из государственного бюджета, только 71 объект (61 %) был введен в эксплуатацию. После получения государственных субсидий в размере 10,89 млн рупий (131,7 тыс. долларов США) эксплуатация 83 аэропортов не была начата или была прекращена.

Кроме того, из 774 авиамаршрутов не были запущены 403 маршрута (52 %).

Операторы смогли выполнять рейсы в соответствии с требованиями предоставления льгот только по 112 из 371 оставшегося маршрута, причем перевозки по 58 из них были прекращены, хотя средняя пассажирская загрузка составляла более 50 %. По мнению Министерства гражданской авиации, причиной прекращения полетов авиакомпаний является пандемия COVID-19. Таким образом, по состоянию на март 2023 года функционировали только 54 маршрута (7 %), соединяющие 17 аэропортов.

ВОА Индии отметил, что Министерство гражданской авиации и Управление аэропортов Индии не занимались определением вертолетных площадок, пригодных для эксплуатации, исходя из их функциональных возможностей. Большинство объектов, отобранных на основе предложений вертолетных операторов, остались незадействованными, либо полеты в рамках Программы RCS с таких площадок впоследствии были прекращены.

Кроме того, для вертолетных операций лимиты стоимости авиабилетов и возмещения убытков перевозчиков определялись исходя из продолжительности полета. Однако при выделении средств на возмещение убытков вместо фактического времени полета учитывалось время, указанное в документации, что могло привести к перерасходу государственных средств.

ВОА Индии рекомендовал Министерству гражданской авиации разработать более эффективные инструменты оценки рентабельности авиамаршрутов и состояния инфраструктуры аэропортов.

Государственное контрольное управление США

Государственное контрольное управление США (далее – ВОА США) в 2019 году [провело](#) аудит реализации Программы авиаобслуживания малых сообществ.

В частности, аудиторы проанализировали процедуры отбора заявок и оценили эффективность грантовой поддержки в 2014–2016 финансовых годах⁷.

6. В Индии финансовый год длится с 1 апреля по 31 марта.

7. Финансовый год федерального правительства США длится с 1 октября по 30 сентября.

ВОА выявил частичное несоответствие процедуры отбора заявок официально опубликованным документам и рабочим рекомендациям Департамента транспорта США. Например, согласно уведомлению об открытии заявок на гранты, недостаточность авиасообщения или необоснованно высокий уровень тарифов должны были рассматриваться как критерии приемлемости заявки, однако на практике данные факторы учитывались только для оценки ее сравнительных преимуществ.

Кроме того, опрошенные ВОА США заявители, которым было отказано в выделении грантов в рамках Программы SCASDP, не были осведомлены о том, что они имеют право получить от Департамента транспорта разъяснения, почему по их заявкам было принято отрицательное решение.

По оценкам аудиторов, из 66 грантов, рассмотренных в ходе аудита, поставленные цели были достигнуты только в половине случаев. При этом треть получателей поддержки продолжали работу по развитию авиасообщения спустя по меньшей мере два года после окончания срока гранта.

Согласившись с замечаниями ВОА, Департамент транспорта начал пересмотр проектов общественных уведомлений по предстоящим грантам. Кроме того, аудиторы рекомендовали распространить информацию о возможности заявителей получить обратную связь в случае отказа по заявке.

Также аудиторы предписали четко зафиксировать во внутренней документации Департамента транспорта методику оценки и отбора заявок с учетом уровня приоритетности критериев.

Государственный контроль Эстонской Республики

Государственный контроль Эстонской Республики (далее – ВОА Эстонии) в 2023 году [проверил](#) деятельность государственной авиакомпания Nordica. ВОА проанализировал, как правительство руководило деятельностью предприятия и удалось ли перевозчику достичь поставленных государством целей.

справочно

Компания Nordica была основана осенью 2015 года в целях обеспечения необходимого для Эстонии авиасообщения и обслуживания маршрутной сети. Общая сумма затрат на запуск и обеспечение деятельности авиакомпании составила 40,7 млн евро. Компания находится в государственной собственности.

Аудиторы установили, что правление компании Nordica неоднократно рассматривало вопрос о прекращении регулярных рейсов из г. Таллина по причине их низкой рентабельности и отсутствия возможности конкурировать с крупными международными авиакомпаниями, в связи с чем произошла переориентация с выполнения регулярных рейсов на оказание услуг по отдельным договорам.

Несмотря на получение в 2020 году дополнительной финансовой помощи от государства в размере 22 млн евро и предоставления возможности взять в кредит еще 8 млн евро у государственного фонда [KredEx](#), финансовое положение компании ухудшалось. В 2023 году для реструктуризации хозяйственной деятельности Nordica были наняты международные эксперты.

По итогам проверки аудиторы указывают на то, что компания Nordica по мере своего развития все больше отдалялась от своей первоначальной цели – обеспечить регулярное международное авиасообщение с Эстонией – в связи с низкой рентабельностью перелетов на данном направлении.

ВОА отметил нецелесообразность содержания за государственный счет авиакомпании, которая не выполняет общественно значимые функции, и рекомендовал Правительству Эстонии рассмотреть вопрос об отчуждении компании Nordica.

Исследования
по теме

Проблемы управления развитием малой авиации и авиатранспорта малонаселенных регионов России

Цель исследования – определить возможные стратегии по развитию двух отраслей экономики: авиационной промышленности в области малой авиации и авиатранспорта в отдаленных, труднодоступных и малонаселенных регионах. В статье активно применяются математические модели. Приводится обоснование необходимости государственной дотационной поддержки, а также совместного планирования развития обеих отраслей (авиационной промышленности в области малой авиации и авиатранспорта в отдаленных, труднодоступных и малонаселенных регионах). Авторы предлагают механизм совместного формирования стратегий развития данных отраслей, а также строят модели оптимизации уровня государственных дотаций и лучшего их перераспределения между сектором авиационной промышленности, выпускающей воздушные суда малой авиации, и авиатранспортом в труднодоступных и малонаселенных регионах. Рассмотрены проблемы выбора рациональной организационной структуры гражданской авиации в этих районах.

[Подробнее](#)

Современное состояние и перспективы развития международного рынка малой авиации

Статья содержит обзор подходов, исследований и актуальной статистики о международном рынке малой авиации. В ней даются сведения о том, какие компании представлены на международном рынке, какова их экономическая динамика на различных территориях. В том числе на основе статистических иллюстраций рассматриваются текущее состояние и перспективы развития экспорта самолетов из России.

[Подробнее](#)

Состояние и тенденции в развитии малой авиации на примере России и США

В исследовании обобщены показатели, характеризующие состояние малой авиации в России и США, а также сделан сравнительный анализ динамики развития малой авиации этих двух стран. Изучены числовые показатели, характеризующие количество малой авиации, летчиков и аэродромов. На основе этих данных рассмотрены барьеры, препятствующие развитию малой авиации в России, такие как низкий уровень подготовки пилотов, недостаточное количество самолетов, взлетно-посадочных полос и другие. Выявлены возможные перспективы развития данной сферы и предложены пути решения существующих проблем.

[Подробнее](#)

Изучение реакции авиакомпаний и удовлетворенности их клиентов во время пандемии COVID-19

Пандемия коронавируса (COVID-19) существенно повлияла на авиационную отрасль во всем мире. В Китае был проведен анкетный опрос для изучения удовлетворенности пассажиров на нескольких этапах: предполетном, в полете, после прибытия. Также в работе были рассмотрены меры, предпринятые 49 крупными авиакомпаниями по всему миру, и выделены лучшие практики: особое внимание уделено анализу мер с точки зрения эксплуатационных расходов и безопасности пассажиров.

[Подробнее](#)

Публикации в СМИ

На смену Ан-24 идет Ил-114: региональные самолеты полетят на российских двигателях

В следующем году на новый уровень перейдет работа над отечественными самолетами для региональной авиации. В Санкт-Петербурге завершены испытания авиамоторов, которые будут установлены на новых российских лайнерах.

15.11.2023 | Комсомольская правда

[Полная версия публикации](#)

Вас приветствует аэродромный сбор

Региональные холдинги «Новпорт» и «Аэропорты регионов» предложили развивать аэродромную инфраструктуру в Российской Федерации за счет средств Фонда национального благосостояния в виде льготных кредитов на 25–30 лет. Возвращать деньги предполагается путем введения сбора с пассажира в размере 3–5 % от стоимости билета. В Минтрансе против дополнительной нагрузки на цены перелетов и рассчитывают найти средства в самих регионах. В федеральном бюджете на 2024 год на аэродромы заложено на 22 % меньше средств, чем планировалось, а на следующие годы – вообще ничего. Эксперты подчеркивают, что при сокращении господдержки пассажиры все равно заплатят за аэродромы, пусть и через иначе оформленные тарифы.

09.11.2023 | Коммерсантъ

[Полная версия публикации](#)

Мишустин поручил Росавиации следить за ценами на авиабилеты, особенно на Дальнем Востоке

Премьер-министр Михаил Мишустин обсудил положение дел в сфере гражданских авиаперевозок с руководителем Федерального агентства воздушного транспорта Дмитрием Ядровым. Как отметил глава кабмина, гражданская авиация для России имеет важнейшее значение, в первую очередь для обеспечения связанности большой территории страны. «Необходимо поступательно наращивать интенсивность полетов и количество маршрутов, несмотря на беспрецедентные санкционные ограничения, которые введены против нашей страны», указал Мишустин. Авиационная подвижность населения страны повышается, заявил глава Росавиации. За девять месяцев 2023 года пассажиропоток российских авиакомпаний составил 81,2 млн человек, что на 11,7 % больше, чем в аналогичном периоде предыдущего года. Рост перевозок на внутренних рейсах 7,7 %. «Досрочно выполнена поставленная президентом задача по достижению доли межрегиональных регулярных рейсов, минуя Москву. Она превышает 50 %. Это также говорит о развитии региональных перевозок и желании наших граждан путешествовать внутри страны», сообщил Дмитрий Ядров.

01.11.2023 | Российская газета

[Полная версия публикации](#)

РФПИ и партнеры из Китая создадут Фонд развития авиационной промышленности

Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) и партнеры из Китая создают совместный Фонд развития гражданской авиационной промышленности объемом 100 млрд рублей, сообщила пресс-служба РФПИ. О создании фонда было объявлено в рамках визита Президента Российской Федерации Владимира Путина в Пекин, где 17–18 октября 2023 года проходил Третий международный форум «Один пояс – один путь».

17.10.2023 | ТАСС

[Полная версия публикации](#)

Деньги полетят мимо Москвы

Авиакомпании хотят ввести ежегодную индексацию субсидий за региональные перевозки, которые не пересчитывались уже десять лет. Среди предложений, которые подготовила S7 и частично поддержали другие перевозчики, – удвоение максимальной протяженности рейсов, на которых действуют спецтарифы, до 3 тыс. км, и актуализация перечня маршрутов. При этом эксплуатанты SJ-100 выступили против идеи отменить их приоритет при выборе получателя субсидии. Эксперты считают, что сейчас власти вряд ли пойдут на увеличение госфинансирования, но разделяют идею закрепления маршрутов хотя бы на три года.

02.10.2023 | Коммерсантъ

[Полная версия публикации](#)

Минтранс готовит самолеты для денег

Три перевозчика – «Аэрофлот», «Уральские авиалинии» и iFly – согласовали с Минтрансом получение средств из Фонда национального благосостояния на переоформление 40 самолетов из иностранной собственности в российскую. По расчетам аналитиков, на страховое урегулирование по этим лайнерам потребуется 80–96 млрд рублей. Компании при этом обязаны будут направить на эти сделки всю чистую прибыль за 2022 год. Существенным образом это требование коснется только S7, которая пока продолжает согласования с Минтрансом и иностранными собственниками. Utair, по данным газеты, решил обойтись без госфинансирования.

31.08.2023 | Коммерсантъ

[Полная версия публикации](#)

Воздушные рамки: продажу допслуг на субсидируемых авиарейсах могут запретить

Минтранс разработал поправки к Правилам предоставления субсидий авиакомпаниям на выполнение региональных рейсов, которые выделяются по постановлению Правительства № 1242. В нем предлагается скорректировать определение спецтарифа на перевозку, размер которого утверждается этим же постановлением, таким образом, чтобы включить все дополнительные сборы и платы. Сейчас он определяется именно как тариф на перелет (без учета сборов), и правила обязывают авиакомпании продавать билеты на субсидируемые рейсы по стоимости, не превышающей его размер. При этом цены на допслуги перевозчики определяют самостоятельно. Теперь же авиакомпании опасаются, что в соответствии с новой формулировкой документа они вообще не смогут продавать пассажирам на субсидируемых рейсах дополнительные услуги, такие как страховка, выбор места в салоне, оплата багажа или еды.

18.08.2023 | Известия

[Полная версия публикации](#)

Взлетаем: как Россия улучшает региональное авиасообщение

По всей стране модернизируется инфраструктура аэропортов. Это повысит безопасность полетов и улучшит транспортное сообщение с труднодоступными регионами. Уже обновлено 19 аэропортов. Реконструкция объектов активно идет с 2019 года благодаря национальному проекту «Модернизация транспортной инфраструктуры».

28.06.2023 | РБК

[Полная версия публикации](#)

Бюджет доплачивает авиакомпаниям за прибыльные рейсы

Эксперты из Аналитического центра при Правительстве РФ проанализировали эффективность бюджетного субсидирования региональных авиаперевозок. Согласно их выводам, лишь 9 % труднодоступных и удаленных населенных пунктов в результате субсидирования авиаперевозок обеспечены субсидируемыми маршрутами. При этом большинство труднодоступных населенных пунктов обладает аэродромной инфраструктурой, но она предназначена только для приема малых воздушных судов, а в большинстве случаев на субсидируемых рейсах эксплуатируются воздушные суда на 50–100 мест. Анализ перечня субсидируемых в 2023 году маршрутов показал, что около 19 % из них являются коммерчески привлекательными. Однако за их счет происходит более быстрое освоение выделенного на субсидии бюджета, в то время как маршруты по социально значимым маршрутам сокращаются или исключаются из перечня субсидируемых. В качестве решения проблемы эксперты предлагают пересмотреть правила субсидирования – в частности, субсидировать местные перевозки как за счет средств субъектов, так и за счет федерального бюджета. Ранее на эту проблему обращали внимание и в Счетной палате. Аудиторы, анализируя программы субсидирования межрегиональных рейсов за 2017–2019 годы, приходили к выводу, что субсидирование государством развития межрегиональных авиаперевозок не показало значимых результатов. В ведомстве также обращали внимание на высокую долю коммерчески успешных маршрутов в числе субсидируемых: «Доля таких раскрученных маршрутов в 2017 году составила 27 %, в 2018 году – 32,6 %, в 2019 году – 31 %. При этом доля новых уникальных маршрутов в этот период составляла незначительную величину от 4,5 до 8,5 %».

14.06.2023 | Независимая газета

[Полная версия публикации](#)

Число пассажиров на внутрироссийских рейсах достигло 15-летнего рекорда

Объемы внутренних пассажирских авиаперевозок в России в январе – апреле 2023 года выросли в сравнении с аналогичным периодом прошлого года на 15,5 %, до 22,5 млн человек, следует из данных Росавиации. Это максимальный показатель на протяжении последних 15 лет. Предыдущий рекорд – 21,1 млн пассажиров – был зафиксирован в 2021 году. При этом объем пассажирских перевозок на международных авиалиниях за первые четыре месяца этого года составил 6,3 млн человек. Это на 27,5 % больше, чем в 2022 году, но на 54,3 % меньше рекордного 2019-го. В 2019 году на долю международного сообщения у российских авиакомпаний приходилось 40 % пассажиропотока, в 2023-м – 22 %.

06.06.2023 | РБК

[Полная версия публикации](#)

Аэродромы заработали на субсидиях перевозчикам

РБК проанализировал финансовые показатели крупнейших российских аэропортов. Чистая прибыль основных российских аэропортов-миллионников выросла в 2022 году на 7 %. Больше всего чистая прибыль выросла у Омска – почти в 4,5 раза, до 86 млн рублей.

23.05.2023 | РБК

[Полная версия публикации](#)

Росавиация: субсидируемые рейсы на наиболее значимых маршрутах будут сохранены

Росавиация планирует сохранить субсидируемые авиарейсы на наиболее социально значимых направлениях, несмотря на оптимизацию финансирования региональных авиаперевозок, сообщили журналистам в ведомстве. Как отметили в Росавиации, авиакомпаниям и регионам предстоит пересмотреть маршрутную сеть, исходя из принципа эффективного перераспределения бюджетных средств и сохранения приемлемого уровня доступности авиаперевозок. Субсидии межрегиональных перелетов по сравнению с 2022 годом сократились с 7,8 млрд до 7,5 млрд рублей, рассказал «РГ» председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов. По его словам, из-за 300 млн рублей не должно быть сильного сокращения полетной сетки.

05.05.2023 | Российская газета

[Полная версия публикации](#)

Субсидии приземлились в отчетности

Суммарная чистая прибыль 27 ведущих пассажирских авиакомпаний России по итогам прошлого года составила 87,8 млрд рублей, что в 2,8 раза больше, чем в 2021 году. Более половины этой суммы (47,8 млрд рублей) пришлось на два крупнейших частных перевозчика – S7 Airlines и «Уральские авиалинии»: 34,4 млрд рублей (рост к прошлому году в 2,3 раза) и 13,5 млрд рублей (рост в 2,5 раза) соответственно. Для обеих компаний такой результат – рекорд как минимум за шесть лет (2017–2022 годы). Из топ-5 авиакомпаний также отчитался лоукостер «Победа» (входит в группу «Аэрофлот»): его чистая прибыль составила 15 млрд рублей (рост в 4,4 раза), достигнув максимума с момента основания компании.

23.04.2023 | РБК

[Полная версия публикации](#)

Рейсовая каша: кабмин пересмотрит субсидии на региональные авиаперевозки

Кабмин пересмотрит субсидии на развитие региональных авиаперевозок в России. В 2022 году компании сократили этот показатель на 4 % в сравнении с 2021-м, тогда как размер поддержки для них увеличили почти на 10 %, до 7,8 млрд рублей, выяснили «Известия». Субсидия по постановлению № 1242 приоритетно выделяется компаниям с Superjet в парке, но в 2022-м эти самолеты переориентировали на международные рейсы из-за санкций. Эксперты считают, что норма в пользу перевозчиков с SSJ-100 уже не имеет смысла. Дополнительно кабмин проработает индексацию предельного уровня субсидии и перечень «особо социально значимых региональных маршрутов до 3 тыс. км» для включения в эту программу, также следует из текста протокола. Согласно плану властей, доля межрегиональных пассажирских рейсов минуя Москву к 2024 году должна вырасти до 50 % от общего количества внутренних регулярных маршрутов. По данным Росавиации, в 2021 году показатель составлял 46,3 %, в 2020-м – 45,5 %, в 2019-м – 39 %. Показатель за 2022 год в ведомстве «Известиям» не назвали. В пресс-службе Счетной палаты «Известиям» сообщили, что оценят эффективность использования субсидий на авиаперевозки в рамках проверки исполнения федерального бюджета и аудита мер господдержки развития малой авиации. Проверка уже началась, но сроков ее завершения не назвали.

21.02.2023 | Известия

[Полная версия публикации](#)

Тянемся в небо

В 2021 году российские аэропорты обслужили почти 205 млн пассажиров – это на 58 % больше, чем годом ранее. По данным Росавиации, подавляющее большинство из них – 85 % – летали именно внутренними рейсами. К 2024 году в России введут 51 важный объект аэродромной инфраструктуры. Модернизация региональных аэропортов активизировалась в последнее десятилетие: с 2012 по 2017 год Федеральное агентство воздушного транспорта провело большую работу в части развития аэродромных комплексов. В частности, было построено два новых аэропорта, реконструированы 24 взлетно-посадочные полосы. Однако для качественного скачка в развитии пассажирских авиаперелетов внутри страны нужна была специальная программа. Ее основы были заложены после послания Президента Владимира Путина Федеральному Собранию в 2018 году. Тогда глава государства дал четко понять: откладывать модернизацию аэропортов в регионах больше нельзя. В результате в 2019 году стартовал направленный на решение этой задачи федеральный проект, ставший частью нацпроекта «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры».

01.12.2022 | Московский комсомолец

[Полная версия публикации](#)

Бюллетень – это официальное ежемесячное издание Счетной палаты Российской Федерации. В нем публикуются отчеты о завершённых проверках, экспертные заключения ведомства, методические и аналитические материалы.

В издании представлены официальные позиции и мнения членов Коллегии и сотрудников аппарата Счетной палаты по вопросам государственного финансового контроля, бюджетной и налоговой политики, другим финансово-экономическим вопросам.

Издание основано в 1997 году, зарегистрировано в Комитете РФ по печати за 017653 от 28 мая 1998 года и в Министерстве по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций РФ – Эл 77–4479 от 23 апреля 2001 года. ISSN 27127907.

Комментарии представителей органов власти и объектов контроля, а также мнения привлеченных экспертов не являются официальной позицией Счетной палаты Российской Федерации.

для справки

