



КОНТРОЛЬНО-СЧЕТНАЯ
ПАЛАТА ИРКУТСКОЙ
ОБЛАСТИ

СЧЕТНАЯ ПАЛАТА
РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ



**Результаты совместного со Счетной палатой Российской Федерации контрольного мероприятия
«Проверка результативности мер государственной поддержки, направленной на осуществление и развитие региональных и местных авиаперевозок»**

*Руководитель контрольного мероприятия - аудитор
Контрольно-счетной палаты Иркутской области
Мулярова Лариса Николаевна*



ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Закон Иркутской области от 11.07.2008 № 39-оз «О Перечне труднодоступных и отдаленных местностей в Иркутской области»

Иные нормативные правовые акты отсутствуют

В Иркутской области труднодоступные и отдаленные местности расположены в 28 из 32 районах, в т.ч. в Нижнеудинском, Катангском, Ольхонском, Киренском, Братском, Казачинско-Ленском, Усть-Кутском районах.

Труднодоступными населенными пунктами, единственным средством сообщения в которых служат авиаперевозки, являются:

1. В Катангском районе: Ёрбогачен, с. Токма, с. Бур, с. Ика, с. Непа, с. Преображенка, с. Ерема, с. Оськино, д. Тетя, с. Хамакар, с. Наканно, уч. Инаригда.
2. В Киренском районе: г. Киренск, с. Мироново, с. Коршуново, п. Визирный.
3. В Мамско-Чуйском районе: п. Мама.
4. В Бодайбинском районе: г. Бодайбо.
5. В Нижнеудинском районе: с. Алыгджер, д. Нерха, с. Верхняя Гутара.



ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Местные авиаперевозки представлены маршрутами с регулируемыми и нерегулируемыми тарифами. В проверяемом периоде на территории Иркутской области действовало 13 маршрутов местных авиаперевозок с регулируемыми тарифами, субсидируемых из областного бюджета.

С 2020 года утверждено 11 маршрутов с регулируемыми тарифами, из которых на 5 маршрутах осуществляется перевозка пассажиров, проживающих в труднодоступных населенных пунктах Иркутской области, где отсутствуют аэродромы (аэропорты) и посадочные площадки, пригодные к эксплуатации.

Из 11 действующих маршрутов с регулируемыми тарифами постоянными являются 8 маршрутов, 3 маршрута временные, действующие в период распутицы.



ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

МЕСТНОСТИ, ПРИРАВНЕННЫЕ К РАЙОНАМ КРАЙНЕГО СЕВЕРА

г. Братск
г. Железногорск-Илимский
г. Усть-Кут

Нет госрегулирования тарифов

Круглогодичное альтернативное транспортное сообщение (железнодорожный, автомобильный, водный транспорт).

г. Бодайбо
г. Киренск

Отсутствует госрегулирование тарифов

Устойчивое круглогодичное железнодорожное и автомобильное сообщение отсутствует.

г. Усть-Илимск

Есть госрегулирование тарифов

Стабильное круглогодичное альтернативное транспортное сообщение (железнодорожный, автомобильный транспорт).

с. Алыгджер,
д. Нерха,
с. Верхняя Гутара

Отсутствует госрегулирование тарифов

Отсутствует альтернативное транспортное сообщение



СТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗКИ НА СУБСИДИРУЕМЫХ И НЕ СУБСИДИРУЕМЫХ МАРШРУТАХ

рублей

Наименование маршрута	Авиакомпания	2019 год	2020 год
Субсидируемые маршруты			
Иркутск - Мама - Иркутск	АО «Авиакомпания «Ангара»	7 910	7 910
Иркутск - Ербогачен - Иркутск		8 480	8 480
Иркутск - Казачинское - Иркутск	АО «СиЛА»	3 890	3 890
Иркутск - Усть-Илимск - Иркутск		5 010	5 010
Не субсидируемые маршруты*			
Иркутск - Усть-Кут - Иркутск	АО «Авиакомпания «Ангара»	8 125	от 8 075
	АО «Авиакомпания «ИрАэро»	-	от 8 200
Иркутск - Братск - Иркутск	АО «Авиакомпания «Ангара»	6 175	от 4 100
Иркутск - Киренск - Иркутск	АО «Авиакомпания «Ангара»	9 535	от 8 910
Иркутск - Бодайбо - Иркутск	АО «Авиакомпания «Ангара»	13 500	от 8 900
	АО «Авиакомпания «ИрАэро»	-	от 10 000
Иркутск - Хужир - Иркутск	АО «СиЛА»	-	4 000
* по данным с официальных сайтов авиакомпаний			

Транспортная подвижность населения ограничена ценовой политикой.

С целью обеспечения доступности услуг авиационного транспорта на маршрутах местных перевозок в Иркутской области не установлены льготы пассажиров. МинЖКХ в 2019 году начата работа по изучению этой темы, но она не завершена.

ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕРОПРИЯТИЙ



Госпрограмма «Развитие транспортного комплекса Иркутской области»

тыс. рублей

№ п/п	Наименование	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
Госпрограмма		1 109 740,6	1 024 527,7	1 121 807,4	1 070 464,3
1	Подпрограмма «Обеспечение реализации государственной политики в сфере управления транспортным комплексом Иркутской области», из них:	933 863,5	969 868,4	1 043 925,3	962 995,0
1.1.	Основное мероприятие «Обеспечение реализации государственной политики в сфере управления транспортным комплексом Иркутской области», из них:	933 863,5	969 868,4	1 043 925,3	962 995,0
1.1.1	Предоставление субсидий за счет средств областного бюджета в целях возмещения недополученных доходов, связанных с оказанием услуг по пассажирским перевозкам водным, пригородным железнодорожным транспортом, а также воздушным транспортом местными авиалиниями	928 323,9	963 749,9	1 035 574,7	955 912,3
2	Подпрограмма «Развитие транспортного комплекса Иркутской области», из них	175 877,1	54 659,3	77 882,1	107 469,3
2.1	Основное мероприятие «Создание условий для бесперебойного гарантированного транспортного сообщения населенных пунктов с районными центрами Иркутской области», из них:	56 957,1	54 659,3	77 882,1	57 469,3
2.1.1	Предоставление субсидий на компенсацию расходов по перевозке пассажиров, грузов, необходимых для жизнеобеспечения населения, авиационным транспортом	51 353,7	51 602,7	74 403,8	51 076,3

Государственная программа – документ стратегического планирования: Федеральный закон от 28.06.2014 № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в РФ»

ГП «Развитие транспортного комплекса Иркутской области»

ПП «Обеспечение реализации государственной политики в сфере управления транспортным комплексом Иркутской области»

ПП «Развитие транспортного комплекса Иркутской области»

Цель: компенсация недополученных доходов перевозчиков

Субсидия в целях возмещения недополученных доходов, связанных с оказанием услуг по пассажирским перевозкам водным, пригородным железнодорожным транспортом, а также воздушным транспортом местными авиалиниями

Способы
разные

Субсидия на компенсацию расходов по перевозке пассажиров, грузов, необходимых для жизнеобеспечения населения, авиационным транспортом



Документ ли стратегического планирования???

ГП «Развитие
транспортного комплекса
Иркутской области»

ПП «Обеспечение реализации
государственной политики
в сфере управления
транспортным комплексом
Иркутской области»

Задача ГП: обеспечение
реализации **государственной**
политики в сфере
управления транспортным
комплексом Иркутской области

Не соответствует полномочиям органов государственной власти субъектов РФ

Федеральный закон № 184-ФЗ:
организация транспортного
обслуживания населения, в т.ч.
воздушным транспортом

Полномочия по развитию
транспортного комплекса
отсутствуют



Документ ли стратегического планирования???

Цель Госпрограммы: повышение доступности транспортных услуг

Не согласуется с ее наименованием

ГП «Развитие транспортного комплекса Иркутской области»

Расходное обязательство
Иркутской области



Документ ли стратегического планирования???

Ресурсное обеспечение ПП «Обеспечение реализации государственной политики в сфере управления транспортным комплексом Иркутской области»,





ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ






**АВИАКОМПАНИИ: АО «АНГАРА», ООО «СИЛА»,
АО «АВИАКОМПАНИЯ «ИРАЭРО».**



Отсутствие системы правового регулирования

Государственная политика, государственное регулирование тарифов, расходные обязательства (в т.ч. по компенсации выпадающих доходов)

Отсутствуют



- Законы об организации транспортного обслуживания населения Иркутской области, о субсидиях организациям, осуществляющим перевозки пассажиров различными видами транспорта:

- Перечень мер в рамках организации транспортного обслуживания населения

- Принципы реализации этих мер

- Понятие местных авиалиний

- О государственном регулировании тарифов

Тарифы устанавливаются уполномоченным ОИВ в области тарифного регулирования

- О компенсации транспортным организациям, в том числе авиаперевозчикам, выпадающих доходов

Имеется

Порядок государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров воздушным транспортом на местных авиалиниях на территории Иркутской области (постановление Правительства Иркутской области от 28.12.2016 № 839-пп)

Положение о предоставлении субсидий из областного бюджета в целях возмещения недополученных доходов, связанных с оказанием услуг по пассажирским перевозкам водным, пригородным железнодорожным транспортом, а также воздушным транспортом местными авиалиниями (постановление Правительства Иркутской области от 22.03.2010 № 41-пп)

Недостатки правового регулирования

Государственная политика не определена. Расходного обязательства нет.

Постановление № 839-пп

Порядок расчета и установления (пересмотра) подлежащих государственному регулированию тарифов на перевозки пассажиров воздушным транспортом на местных авиалиниях на территории Иркутской области

Но... БК РФ

Регулируемая деятельность - деятельность перевозчика по осуществлению перевозок пассажиров воздушным транспортом на местных авиалиниях по субсидируемым маршрутам

Субсидируемый маршрут - маршрут перевозки пассажиров воздушным транспортом на местных авиалиниях, при работе на котором у перевозчиков возникают недополученные доходы, возмещаемые за счет средств областного бюджета в целях организации транспортного обслуживания населения.

Перечень субсидируемых маршрутов утверждается МинЖКХ

Государственное регулирование тарифов на перевозки пассажиров воздушным транспортом на местных авиалиниях осуществляется путем установления экономически обоснованного тарифа и тарифа, оплачиваемого пассажиром

Постановление № 41-пп

МинЖКХ ежегодно формирует перечень маршрутов пассажирских перевозок водным, пригородным железнодорожным транспортом, а также воздушным транспортом местными авиалиниями, который утверждается правовым актом МинЖКХ

Субсидия предоставляется при осуществление перевозок пассажиров на маршрутах, при работе на которых у получателя возникают недополученные доходы, в случае государственного регулирования тарифов на пассажирские перевозки

Распоряжение МинЖКХ от 18.09.2019 № 58-348-мр «О Перечне пассажирских маршрутов водного, пригородного железнодорожного, а также воздушного транспорта, при работе на которых у соответствующих юридических лиц, индивидуальных предпринимателей возникнут недополученные доходы (сумма расходов, понесенных от осуществления регулярных пассажирских перевозок, превысит сумму доходов, полученных от осуществления таких перевозок) в случае государственного регулирования тарифов на пассажирские перевозки на 2020 год»

НО ! Госрегулирование тарифов не может быть поставлено в зависимость от субсидирования маршрутов

Государственное регулирование тарифов на местные перевозки

Постановление Правительства РФ от 07.03.1995 № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)»: право вводить:

Тарифы на перевозки пассажиров и багажа на местных авиалиниях

Тарифы на перевозки грузов, пассажиров и багажа воздушным транспортом в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях

Государственное регулирование ЭТИХ тарифов не введено !!!



Государственное регулирование тарифов на местные перевозки

Постановление Правительства РФ от 07.03.1995 № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)»

В перечни маршрутов пассажирских перевозок воздушным транспортом с регулируемыми тарифами не включены маршруты местных перевозок:

Иркутск-Братск
Иркутск-Киренск
Иркутск-Усть-Кут
Иркутск-Хужир

Нижнеудинск - Алыгджер - Нерха – Нижнеудинск
Нижнеудинск - Верхняя Гутара – Нижнеудинск
Иркутск-Железногорск-Илимский (с 2019 года)
Иркутск-Бодайбо



Постановление № 239 не предоставляет право избирательно регулировать тарифы на местные авиаперевозки. Буквальное прочтение указывает на необходимость регулировать на все местные маршруты.

Организация транспортного обеспечения в районах Тофаларии

Субсидии из областного бюджета местным бюджетам на компенсацию расходов по перевозке пассажиров, грузов, необходимых для жизнеобеспечения населения, авиационным и автомобильным транспортом

(постановление Правительства Иркутской области от 04.05.2016 № 261-пп)

Ст. 139 БК РФ – на софинансирование расходных обязательств МО

Федеральный закон № 184-ФЗ

К полномочиям субъектов относится :

- **организация транспортного обслуживания населения**, в т.ч. воздушным транспортом, в межмуниципальном сообщении;
- установление подлежащих государственному регулированию цен (тарифов) на товары (услуги) в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Федеральный закон № 131-ФЗ

К вопросам местного значения муниципального района относится:

- создание условий для предоставления транспортных услуг населению и **организация транспортного обслуживания населения между поселениями в границах муниципального района.**
- установление тарифов на услуги, предоставляемые муниципальными предприятиями и учреждениями, и работы, выполняемые муниципальными предприятиями и учреждениями, ~~если иное не предусмотрено федеральными законами~~

Постановление Правительства РФ № 239

органы государственной власти субъектов РФ вправе вводить государственное регулирование тарифов и надбавок на:

- перевозки пассажиров и багажа на местных авиалиниях;
- перевозки грузов, пассажиров и багажа воздушным транспортом в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.

Финансирование авиаперевозок в населенные пункты Тофаларии

тыс. рублей

Наименование	2017 год		2018 год		2019 год		2020 год	
	План	Факт	План	Факт	План	Факт	План	Факт на 01.06.2020
Субсидии на компенсацию расходов по перевозке пассажиров, грузов, необходимых для жизнеобеспечения населения (МО «Нижнеудинский район»)	51 353,7	51 353,7	51 602,7	51 602,7	74 403,8	74 403,7	51 076,3	6 856,2



Способ расчета субсидии муниципальному образованию (Положение № 261-пп):

- фактически сложившаяся себестоимость летного часа вместо экономически обоснованной;
- не предусматривается учет доходов авиаперевозчика от платы пассажиров за перевозку.

Однако при фактическом расчете потребного количества рейсов, к учету принимается объем доходов, полученных авиакомпанией от перевозки.

Финансирование авиаперевозок в населенные пункты Тофаларии

Субсидии МО

Цель

Компенсация расходов по перевозке пассажиров, грузов, необходимых для жизнеобеспечения населения, авиационным транспортом

На те же цели, что и МинЖКХ авиакомпаниям (кроме грузов)

Последствия

Софинансирование из местного бюджета

2017 года - 12,8 тыс. рублей	до 2020 год - 6 965,0 тыс. рублей
0,02%	до 12%



Итоги контрольного мероприятия

Нарушения, выявленные в МО «Нижнеудинский район»

Постановление Администрации МО «Нижнеудинский район» от 23.01.2013 №14 «О предоставлении субсидий в целях возмещения затрат по перевозке пассажиров и грузов в населенные пункты Тофаларии» принято с нарушениями



Решение Думы МО «Нижнеудинский район» «Об авиаперевозках пассажиров в населенные пункты Тофаларии» от 27.08.2015 № 31 принято с превышением полномочий – установлены тарифы на перевозку

Предоставление субсидии (источник областной и местный бюджеты) на компенсацию затрат АО «Ангара» по доставке в населенные пункты Тофаларии пассажиров, багажа, грузов осуществляется МО в отсутствие достаточных правовых оснований, а также в отсутствие расходного обязательства МО, в отсутствие законно установленных тарифов.



АО «Авиакомпания «Ангара»



Авиапарк: 34 воздушные судна типа АН-24,
АН-26, АН-148 и МИ-8

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АВИАКОМПАНИЙ

Авиапарк: 8 воздушных судов:
АН-28 – 5 самолетов,
L-410 UVP-E20 – 3 самолета

ООО «СИЛА»



Возмещение недополученных доходов

Субсидии из областного бюджета в целях возмещения недополученных доходов, связанных с оказанием услуг по пассажирским перевозкам водным, пригородным железнодорожным транспортом, а также воздушным транспортом местными авиалиниями (постановление Правительства Иркутской области от 22.03.2010 № 41-пп)

тыс. рублей

Наименование	2017 год		2018 год		2019 год		2020 год	
	План	Факт	План	Факт	План	Факт	План	Факт на 01.06.2020
Субсидии в целях возмещения недополученных доходов, связанных с оказанием услуг (АО «Авиакомпания «Ангара», ООО «СиЛА»)	199 204,9	189 489,6	274 328,7	267 285,3	286 628,9	286 381,7	282 266,0	95 600,7

Тенденция к росту расходов областного бюджета

Однако Нижнеудинскому району субсидия на те же цели предоставляется стабильно в одном размере

Проблемы в деятельности авиакомпаний

Высокие требования к авиаперевозчикам, осуществляющим деятельность в отдаленных и труднодоступных территориях, что требует совершенствования действующего нормативно-правового регулирования отношений в отрасли

Высокая доля затрат в стоимости летного часа приходится на расходы на техническое обслуживание, капитальный ремонт и поддержание летной годности, а также высокая стоимость ГСМ и аэропортового обслуживания.

Громоздкие требования к пакету документов на предоставление субсидий.

Низкое качество или отсутствие аэропортовой инфраструктуры

Фактические затраты авиакомпании по субсидируемым маршрутам выше, чем получаемые от них доходы.

Обновление воздушных судов авиакомпаний требует больших вложений, в связи с чем, в большинстве случаев авиакомпании используют лизинг.

Множество дополнительных расходов, связанных с освоением нового типа воздушного судна и расширением маршрутной сети в первый год.

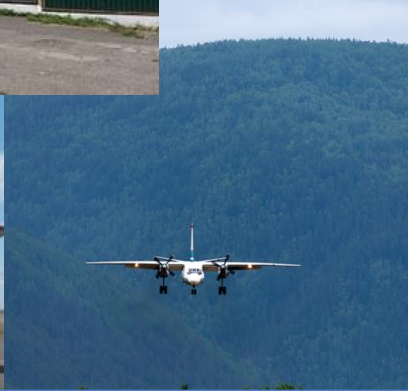
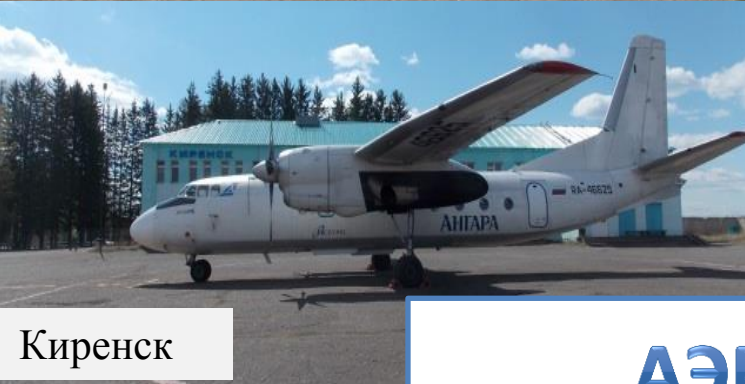
Бодайбо



Иркутск



Посадочная площадка
(Тофалария)



Киренск



Ербогачен

АЭРОДРОМЫ И АЭРОПОРТЫ



Нижнеудинск

Алыгджер

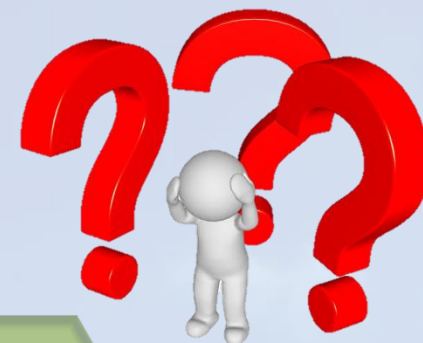


Аэродромы и аэропорты (государственный реестр аэродромов и вертодромов ГА РФ)



32 посадочных площадки
в том числе в труднодоступных населенных пунктах – Алыгджер, Верхняя Гутара, Ерема, Казачинское, Непа, Нерха.

Проблемы аэропортов



АО «Международный аэропорт Иркутск»

П. 12.1 ч. 2 ст. 26.3 Федерального закона № 184-ФЗ к полномочиям органов государственной власти субъекта РФ за счет средств бюджета субъекта РФ относится содержание, развитие и организация эксплуатации аэропортов и (или) аэродромов, вертодромов, посадочных площадок гражданской авиации, находящихся в собственности субъекта РФ.

Не обеспечено единство для аэропортов федерального значения порядка расчета арендной платы.

Для аэропортов, переданных в собственность субъектов РФ, сохраняющих федеральное значение, Федеральный порядок № 1666 Правительством РФ не распространен в целях обеспечения проведения единой государственной политики в области развития авиации, либо новый порядок не установлен.

В связи со сменой собственника имущества аэропорта у Общества увеличились расходы по арендной плате за это имущество в 2 раза, что связано с использованием собственником имущества –Минимуществом другого порядка для расчета арендной платы.

Необходимо совершенствование федерального законодательства в части обеспечения единообразных требований и единых механизмов управления развитием авиации, независимо от принадлежности воздушной инфраструктуры к федеральной собственности или к собственности субъектов РФ.

Финансовое обеспечение обновления инфраструктуры аэропортов

ФЦП «Развитие транспортной системы России» до 2018 года были предусмотрены мероприятия:

❑ **«Реконструкция объектов аэропортового комплекса (г. Братск)»** с финансированием из федерального бюджета - 1 165,9 млн. рублей, из внебюджетных источников - 700,2 млн. рублей;

❑ **«Строительство аэропортового комплекса (г. Бодайбо)»** с финансированием из федерального бюджета в объеме 400,1 млн. рублей, из внебюджетных источников - 265,2 млн. рублей;

❑ **«Реконструкция аэропортового комплекса (г. Усть-Кут)»** с финансированием из федерального бюджета в объеме 557,7 млн. рублей, из внебюджетных источников - 368,6 млн. рублей;

❑ **«Строительство нового аэропортового комплекса (г. Иркутск)»** с финансированием из федерального бюджета - 23 109 млн. рублей, из внебюджетных источников - 20 000 млн. рублей.

С 1 января 2018 года действие ФЦП прекращено.

Финансовое обеспечение обновления инфраструктуры аэропортов

В настоящее время в государственную программу Российской Федерации «Развитие транспортной системы» включены только 2 мероприятия:

- **«Реконструкция объектов аэропортового комплекса (г. Братск)»** с финансированием на период с 2019 по 2021 годы в размере 1 239,6 млн рублей (за счет средств федерального бюджета, в том числе в 2019 году – 437 138,9 тыс. рублей, в 2020 году – 414 031,3 тыс. рублей, в 2021 году – 388 451 тыс. рублей);
- **«Строительство аэропортового комплекса (г. Бодайбо)»** с финансированием на период с 2023 по 2024 годы в размере 1 440 248,5 тыс. рублей (в том числе на 2023 год – 530 449,5 тыс. рублей, на 2024 год – 909 799,0 тыс. рублей).

Указанные мероприятия включены в федеральный проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года

В 2020 году заключен контракт от 09.01.2020 на реконструкцию объектов аэропортового комплекса (г. Братск) между ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» и ООО «Строительно-производственная база «Союзстрой» в сумме 1 191 472,1 тыс. рублей.

Итоги контрольного мероприятия Правительство Иркутской области

Отсутствие госполитики по организации транспортного обслуживания населения, не введено госрегулирование тарифов, отсутствие расходного обязательства Иркутской области (ст. 6, 14, 65, 85 БК РФ) для формирования и расходования средств областного бюджета на предоставление субсидий; игнорирование норм о разграничении полномочий ОГВ и ОМСУ (Федеральный закон № 184-ФЗ, Федеральный закон № 131-ФЗ и Постановление Правительства РФ № 239).

Не определен перечень местных авиалиний.

Отсутствуют достаточные основания для предоставления права МинЖКХ устанавливать лишь перечни пассажирских маршрутов воздушного транспорта, при работе на которых у соответствующих юридических лиц, индивидуальных предпринимателей возникнут недополученные доходы в случае государственного регулирования тарифов на пассажирские перевозки - право на получение субсидий возникает из гос.регулирования тарифов, а не осуществление гос.регулирования тарифов, исходя из установленных субсидируемых маршрутов. Расширение маршрутной сети, в т.ч. регулируемой, отсутствует.

Иркутская область не принимает участие в программе субсидирования региональных воздушных перевозок пассажиров (Постановление Правительства РФ № 1242), что не обеспечивает передвижение населения по востребованным маршрутам.



Итоги контрольного мероприятия Министерство жилищной политики, энергетики и транспорта Иркутской области- отраслевой ОГВ, ГРБС

В рамках бюджетной обязанности не обеспечивает эффективность использования бюджетных средств по организации перевозки пассажиров в населенные пункты Тофаларии (ст.ст. 34, 158 БК РФ), (ст. 160.1-2 БК РФ)

Государственное регулирование тарифов на перевозки в населенные пункты Тофаларии и предоставление субсидии авиаперевозчику в порядке, предусмотренном Положением № 41-пп, не организовано и не обеспечено.

Предоставление субсидий муниципальному образованию на те же цели, что и авиакомпаниям, влечет возложение на муниципальный бюджет дополнительной нагрузки (софинансирования).

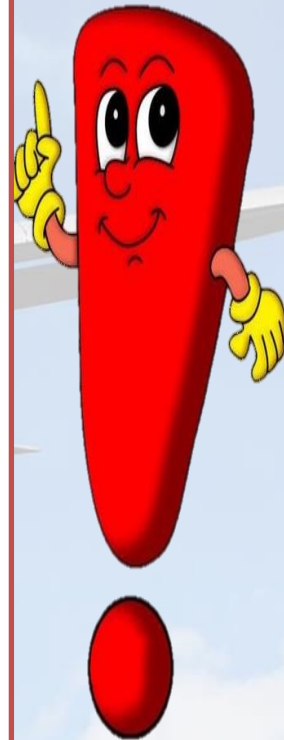
Министерством потребность в годовом количестве рейсов формируется из предусмотренного на соответствующий год объема бюджетных ассигнований (который стабилен) а не из реальной потребности.

Различные подходы к организации транспортного обслуживания в МО Киренского, Катангского и Нижнеудинского районов.
В Киренском и Катангском районах - полномочия Министерства с государственным регулированием тарифов на перевозки и предоставлением субсидий авиаперевозчикам. В Нижнеудинском районе - полномочия ОМСУ этого района с установлением тарифов ОМСУ.



Предложения

- Разработать и утвердить нормативные правовые акты, определяющие отдельные вопросы государственной политики в сфере организации транспортного обслуживания населения, в т.ч. воздушным транспортом, и расходные обязательства Иркутской области. **Федеральное законодательство допускает собственное правовое регулирование.** (МинЖКХ была инициировало внесение изменения в Положение № 41-пп, не соответствующего БК РФ).
- Ввести государственное регулирование тарифов на местные авиаперевозки;
- Определить перечень местных авиалиний с тенденцией к расширению субсидируемой маршрутной сети;
- Исключить право МинЖКХ утверждать перечень субсидируемых маршрутов;
- Обеспечить государственное регулирование тарифов на перевозку пассажиров и багажа воздушным транспортом в Тофаларию;
- Проработать и организовать государственное регулирование тарифов на перевозки грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности (Тофалария).
- Произвести корректировку Госпрограммы с целью приведения ее к нормам федерального законодательства.
- Разработать меры государственной поддержки авиакомпаний, а также областных аэропортов.



Устранение нарушений и замечаний

Информационное письмо КСП области Правительством Иркутской области не реализовано, меры к изменению ситуации не приняты.

Представление КСП области МинЖКХ не исполнено



Федеральный закон № 184-ФЗ - в иных законах и НПА не определено содержание полномочий субъектов РФ.

Указ Президента РФ от 13.06.1996 № 904 «О государственном регулировании и государственной поддержке гражданской авиации и авиационной промышленности Российской Федерации» - задачи по улучшению качества авиационного обслуживания населения, стабилизации тарифов на авиационные услуги, повышению доступности авиационных перевозок не решены

**Воздушный кодекс РФ,
Федеральный закон от 08.01.1998 № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации» - право регулировать отношения в этой сфере субъектам РФ не предоставлено.**



СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!