

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

23 марта 2021 г. № 165

**О Государственной программе «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы**

Совет Министров Республики Беларусь ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить Государственную программу «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы (далее – Государственная программа) (прилагается).

2. Определить:

ответственным заказчиком Государственной программы Министерство транспорта и коммуникаций;

заказчиком подпрограмм 1 «Железнодорожный транспорт», 3 «Внутренний водный и морской транспорт», 4 «Гражданская авиация», 5 «Обеспечение функционирования системы транспортного комплекса» – Министерство транспорта и коммуникаций;

заказчиками подпрограммы 2 «Автомобильный, городской электрический транспорт и метрополитен» – Министерство транспорта и коммуникаций, облисполкомы и Минский горисполком.

3. Заказчики Государственной программы в пределах своей компетенции:

принимают меры по выполнению Государственной программы и осуществляют контроль за целевым и эффективным использованием средств, выделяемых на ее реализацию;

определяют исполнителей мероприятий Государственной программы в соответствии с законодательством и координируют их деятельность;

до 20 февраля года, следующего за отчетным, представляют ответственному заказчику Государственной программы отчет о ходе выполнения подпрограмм Государственной программы, включая оценку эффективности их выполнения.

4. Возложить ответственность за реализацию Государственной программы на Министра транспорта и коммуникаций.

5. Настоящее постановление вступает в силу после его официального опубликования и распространяет свое действие на отношения, возникшие с 1 января 2021 г.

**Премьер-министр Республики Беларусь**

**Р.Головченко**

УТВЕРЖДЕНО

Постановление  
Совета Министров  
Республики Беларусь  
23.03.2021 № 165

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА**

**«Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы**

**ГЛАВА 1**

**ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

Государственная программа разработана в соответствии с приоритетом социально-экономического развития Республики Беларусь – создание развитой бизнес-среды, устойчивой инфраструктуры и ускоренное развитие сферы услуг и направлена на формирование эффективного транспортного комплекса и создание развитой транспортной инфраструктуры, повышение ее безопасности и доступности.

За 2016–2019 годы в транспортной отрасли улучшились ключевые показатели эффективности развития. Рост валовой добавленной стоимости транспортной деятельности значительно опережал темпы роста валового внутреннего продукта

по стране: 108,8 и 104,2 процента соответственно. Экспорт транспортных услуг вырос на 34,2 процента. В 2018 году объемы грузовой работы железнодорожного транспорта достигли пикового значения за ряд предыдущих лет. С 2017 года удалось остановить падение пассажирооборота, в 2018 и 2019 годах обеспечен его рост (к 2017 году) – 103,4 и 106,7 процента соответственно.

Вместе с тем начиная с 2019 года для транспортной отрасли сложились неблагоприятные внешние факторы. В 2019 году это связано с приостановкой поставок нефтепродуктов в Украину, Польшу и страны Балтии в связи с низким качеством российской нефти, снижением объемов отгрузок калийных удобрений, падением в европейских странах спроса на каменный уголь, переориентацией российских грузопотоков с портов стран Балтии на собственные российские порты. С марта 2020 г. транспортная отрасль столкнулась с серьезным вызовом, связанным с пандемией.

Грузооборот без учета трубопроводного транспорта за 2020 год составил 71,3 млрд. тонно-километров, или 92,8 процента к 2019 году (109 процентов к уровню 2015 года), пассажирооборот – 18 млрд. пассажиро-километров, или 66,3 процента к 2019 году (73 процента к уровню 2015 года).

Экспорт транспортных услуг по республике за 2020 год составил 3,7 млрд. долларов США, или 91,6 процента к 2019 году (123,6 процента к уровню 2015 года).

## **ГЛАВА 2**

### **ЦЕЛЬ, ЗАДАЧИ И СТРУКТУРА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ**

Целью Государственной программы является обеспечение устойчивой мобильности и удовлетворение потребности экономики в конкурентоспособных и эффективных транспортных услугах.

Исполнители мероприятий подпрограмм Государственной программы несут ответственность за своевременное и качественное выполнение мероприятий, эффективное использование направленных на их реализацию ресурсов в соответствии с законодательством.

Государственная программа включает:

- подпрограмму 1 «Железнодорожный транспорт»;
- подпрограмму 2 «Автомобильный, городской электрический транспорт и метрополитен»;
- подпрограмму 3 «Внутренний водный и морской транспорт»;
- подпрограмму 4 «Гражданская авиация»;
- подпрограмму 5 «Обеспечение функционирования системы транспортного комплекса».

Задачами подпрограмм Государственной программы являются:

- подпрограммы 1 «Железнодорожный транспорт» – комплексное развитие железнодорожного транспорта, включая совершенствование инфраструктуры, обновление железнодорожного подвижного состава, проведение технических и технологических мероприятий на железнодорожном транспорте;

- подпрограммы 2 «Автомобильный, городской электрический транспорт и метрополитен» – обеспечение доступности, повышение качества и безопасности услуг автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена, повышение эффективности работы транспортных организаций;

- подпрограммы 3 «Внутренний водный и морской транспорт» – повышение эффективности использования внутреннего водного транспорта, включая развитие его инфраструктуры, повышение привлекательности Государственного реестра морских судов Республики Беларусь;

- подпрограммы 4 «Гражданская авиация» – обеспечение доступности и качества авиаперевозок, безопасности полетов и авиационной безопасности;

- подпрограммы 5 «Обеспечение функционирования системы транспортного комплекса» – повышение научного потенциала и общее обеспечение функционирования транспортного комплекса.

Государственной программой предусмотрено достижение в 2025 году при благоприятных внешних условиях сводных целевых показателей, характеризующих цель Государственной программы, целевых показателей, характеризующих задачи, и их значений, сведения о которых представлены согласно приложению 1:

рост экспорта транспортных услуг – до 125 процентов к уровню 2020 года;  
грузооборот (без учета трубопроводного транспорта) – до 120,6 процента к уровню 2020 года;

пассажиروоборот – до 131,7 процента к уровню 2020 года.

Сводные целевые показатели Государственной программы и целевые показатели ее подпрограмм характеризуют выполнение задач Государственной программы и являются наиболее объективными для оценки оказываемых транспортом услуг по перевозке пассажиров и грузов.

Сведения о сопоставимости сводных целевых и целевых показателей Государственной программы с индикаторами достижения Целей устойчивого развития на период до 2030 года приведены согласно приложению 2.

Сведения о методике расчета сводных целевых и целевых показателей Государственной программы приведены согласно приложению 3.

### **ГЛАВА 3**

#### **ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ**

На финансовое обеспечение реализации Государственной программы при благоприятных внешних условиях необходимо 7 551 941 110,2 рубля, в том числе на 2021 год – 1 678 056 903,8 рубля, на 2022 год – 1 568 023 753,5 рубля, на 2023 год – 1 413 104 082,6 рубля, на 2024 год – 1 437 326 385,7 рубля, на 2025 год – 1 455 429 984,6 рубля.

Источниками финансирования являются средства республиканского, включая республиканский фонд гражданской авиации, и местных бюджетов, внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Министерства транспорта и коммуникаций (далее – Минтранс), собственные средства исполнителей мероприятий Государственной программы, кредитные ресурсы (кредиты банков, ОАО «Банк развития Республики Беларусь»), иные источники, не запрещенные законодательством.

На финансовое обеспечение реализации подпрограммы 1 требуется 1 421 315 299,7 рубля.

Источниками финансирования данной подпрограммы являются:

средства республиканского бюджета – 48 928 949,7 рубля;

собственные средства исполнителей мероприятий – 442 741 350 рублей;

кредитные ресурсы – 929 645 000 рублей.

На финансовое обеспечение реализации подпрограммы 2 требуется 4 219 292 147,5 рубля.

Источниками финансирования этой подпрограммы являются:

средства местных бюджетов – 3 875 457 988,5 рубля;

собственные средства исполнителей мероприятий (государственных транспортных организаций либо хозяйственных обществ автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена, 50 и более процентов акций (долей в уставных фондах) которых принадлежат Республике Беларусь либо административно-территориальным единицам (далее – государственные транспортные организации) – 29 219 855 рублей;

кредитные ресурсы – 314 614 304 рубля.

На финансовое обеспечение реализации подпрограммы 3 требуется 94 700 000 рублей.

Источниками финансирования этой подпрограммы являются:

средства республиканского бюджета – 79 800 000 рублей;

собственные средства заказчиков (внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Минтранса) – 14 900 000 рублей.

На финансовое обеспечение реализации подпрограммы 4 требуется 1 548 569 879 рублей.

Источниками финансирования данной подпрограммы являются:

средства республиканского бюджета – 615 116 400 рублей, из них республиканский фонд гражданской авиации – 74 090 640 рублей;

собственные средства заказчиков (внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Минтранса) – 7 200 000 рублей;

собственные средства исполнителей мероприятий – 448 379 479 рублей;

кредитные ресурсы – 477 874 000 рублей.

На финансовое обеспечение реализации подпрограммы 5 требуется 268 063 784 рубля.

Источниками финансирования этой подпрограммы являются:

средства республиканского бюджета – 255 328 998 рублей, из них республиканский фонд гражданской авиации – 13 000 000 рублей;

собственные средства заказчиков (внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Минтранса) – 12 734 786 рублей.

Объемы и источники финансирования комплекса мероприятий Государственной программы приведены согласно приложению 4.

Объемы финансирования, предусмотренные на выполнение Государственной программы, подлежат уточнению при изменении макроэкономических показателей, примененных в расчетах. Конкретные объемы финансирования ежегодно будут корректироваться с учетом тарифной политики, возможностей бюджетов, привлечения внутренних и внешних источников финансирования, а также реализации мероприятий, направленных на повышение эффективности работы транспортных организаций. Финансирование научных работ, направленных на реализацию задач и мероприятий подпрограмм Государственной программы, будет осуществляться в соответствии с законодательством.

#### ГЛАВА 4

### ОСНОВНЫЕ РИСКИ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ. МЕХАНИЗМЫ ПО УПРАВЛЕНИЮ РИСКАМИ

Реализация Государственной программы сопряжена с рисками макроэкономического, геополитического, демографического, финансового, правового, технологического и эпидемиологического характера.

Макроэкономические риски связаны с изменением спроса на рынке перевозок пассажиров и грузов, основное влияние на который оказывают такие факторы, как объемы промышленного и сельскохозяйственного производства, внешней и внутренней торговли, культурно-бытового, жилищного и дорожного строительства, изменение внутренней экономической конъюнктуры.

Риски геополитического характера обусловлены введением административных ограничительных мер и соответственно быстрым изменением конъюнктуры рынка транспортной деятельности в регионе.

Демографические риски связаны со снижением численности населения, занятого, сельского населения, учащихся и студентов.

Риски финансового характера обусловлены недостатком собственных средств организаций на реализацию крупных инфраструктурных проектов, ограничением возможности привлечения сторонних инвестиций, формированием и исполнением показателей республиканского бюджета, недостаточным уровнем бюджетного финансирования, а также возможным снижением финансирования за счет средств внебюджетного инвестиционного фонда Минтранса вследствие специфики его формирования посредством платежей организаций, входящих в систему Минтранса. Таким образом, на финансирование существенное влияние оказывает финансово-экономическое положение организаций транспорта. Риски финансового характера в сфере

перевозок пассажиров также связаны с изменением доходов населения. Наиболее значимыми финансовыми рисками являются неполное или неритмичное финансирование мероприятий Государственной программы за счет средств бюджета и собственных средств организаций, рост цен на выполнение мероприятий.

Риски правового характера обусловлены изменением законодательства, формированием нормативной правовой базы и перераспределением функций в рамках органов государственного управления, в том числе контрольных, а также оптимизацией органов государственного управления.

Технологические риски связаны с износом инфраструктуры и подвижного состава, ужесточением условий обеспечения выполнения движения транспортных средств, развитием инновационной техники и отставанием ее внедрения и производственной базы для технического обслуживания такой техники.

Риски эпидемиологического характера, оказывающие влияние на развитие рынка перевозок, связаны с введением ограничительных мер, таких как закрытие границ, ограничения на поездки и введение карантина, что значительно снижает экономическую активность, включая производство, инвестиции, частное потребление и торговлю. Основным фактором таких рисков является период сохранения эпидемиологической вспышки, ее продолжительность и вероятность возникновения второй вспышки в последующем периоде, когда потребуются продление мер по сдерживанию распространения инфекции.

Для минимизации воздействия рисков планируется осуществлять:

определение приоритетов для первоочередного финансирования;

мониторинг освоения средств в целях их перераспределения с учетом текущей потребности;

при отсутствии необходимого финансирования из бюджета – проведение работ по привлечению внебюджетного финансирования;

своевременное изменение технологии перевозочного процесса и технической эксплуатации транспортных средств и инфраструктуры;

мониторинг изменений в международном законодательстве и законодательстве Республики Беларусь.

## **ГЛАВА 5**

### **МЕТОДИКА ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ**

Оценка эффективности реализации Государственной программы проводится ежегодно. Результаты этой оценки представляются в составе годового отчета Минтранса о ходе реализации Государственной программы.

Оценка эффективности реализации Государственной программы осуществляется за отчетный год и нарастающим итогом с начала ее реализации.

Оценка эффективности реализации Государственной программы за отчетный год осуществляется в два этапа.

На первом этапе оценивается эффективность реализации подпрограмм (в том числе при необходимости в региональном разрезе).

Степень реализации мероприятий подпрограмм оценивается как отношение количества мероприятий, выполненных в полном объеме, к общему количеству мероприятий, запланированных подпрограммой к реализации в отчетном году, и рассчитывается по формуле

$$CP_M = M_B / M,$$

где  $CP_M$  – степень реализации мероприятий;

$M_B$  – количество мероприятий, выполненных в полном объеме, из числа мероприятий, запланированных к реализации в отчетном году;

М – общее количество мероприятий, запланированных подпрограммой к реализации в отчетном году.

Степень выполнения мероприятия определяется на основании достижения результата, запланированного предусмотренным планом (планами) деятельности заказчика на соответствующий отчетный год.

Количество мероприятий для расчета степени их реализации определяется как сумма мероприятий, приведенных в комплексе мероприятий Государственной программы согласно приложению 5, и организационно-технических мероприятий Государственной программы, определенных согласно приложению 6. В приложении 6 учитываются мероприятия, степень выполнения которых имеет четкое определение.

Из мероприятий по научному обеспечению деятельности и предусмотренных планом проведения научно-исследовательских, опытно-конструкторских, опытно-технологических работ, утвержденным Минтрансом на соответствующий отчетный год, в расчете степени реализации мероприятий учитываются те мероприятия, срок реализации которых заканчивается в отчетном году.

Для оценки степени решения задач подпрограмм определяется степень достижения плановых значений каждого целевого показателя, характеризующего задачи подпрограммы.

Степень достижения планового значения целевого показателя рассчитывается по формуле

$$СД_{п/ппз} = ЗП_{п/пф} / ЗП_{п/пп},$$

где  $СД_{п/ппз}$  – степень достижения планового значения целевого показателя, характеризующего задачи подпрограммы;

$ЗП_{п/пф}$  – значение целевого показателя, характеризующего задачи подпрограммы, фактически достигнутое на конец отчетного периода;

$ЗП_{п/пп}$  – плановое значение целевого показателя, характеризующего задачи подпрограммы.

Степень решения задач подпрограмм рассчитывается по формуле

$$СР_{п/п} = \sum СД_{п/ппз} / N,$$

где  $СР_{п/п}$  – степень решения задач подпрограммы;

$СД_{п/ппз}$  – степень достижения планового значения целевого показателя, характеризующего задачи подпрограммы;

$N$  – количество целевых показателей, характеризующих задачи подпрограммы.

Если значение  $СД_{п/ппз}$  больше 1, то при расчете степени решения задач подпрограммы оно принимается равным 1.

Эффективность реализации подпрограммы оценивается в зависимости от значений степени решения задач подпрограммы и степени реализации мероприятий подпрограммы и рассчитывается по формуле

$$ЭР_{п/п} = \frac{СР_{п/п} + СР_{м}}{2 \times \Phi_{пф} / \Phi_{пп}},$$

где  $ЭР_{п/п}$  – эффективность реализации подпрограммы;

$СР_{п/п}$  – степень решения задач подпрограммы;

$СР_{м}$  – степень реализации мероприятий;

$\Phi_{пф}$  – объем фактически освоенных финансовых средств на реализацию подпрограммы в отчетном году;

$\Phi_{пп}$  – объем запланированных финансовых средств на реализацию подпрограммы в отчетном году.

Эффективность реализации подпрограммы признается высокой, если значение  $ЭР_{п/п}$  составляет не менее 0,9. Если плановые значения целевых показателей, установленных в разбивке по регионам, выполнены не всеми регионами и значение  $ЭР_{п/п}$  составляет не менее 0,9, то эффективность реализации подпрограммы признается средней.

Эффективность реализации подпрограммы признается средней, если значение  $ЭР_{п/п}$  составляет не менее 0,8. Если плановые значения целевых показателей, установленных в разбивке по регионам, выполнены не всеми регионами и значение  $ЭР_{п/п}$  составляет не менее 0,8, то эффективность реализации подпрограммы признается удовлетворительной.

Эффективность реализации подпрограммы признается удовлетворительной, если значение  $ЭР_{п/п}$  составляет не менее 0,7.

В остальных случаях эффективность реализации подпрограммы признается неудовлетворительной.

На втором этапе оценивается эффективность реализации Государственной программы, которая определяется с учетом степени достижения цели Государственной программы и эффективности реализации подпрограмм.

Для оценки степени достижения цели Государственной программы определяется степень достижения плановых значений каждого целевого показателя, характеризующего цель Государственной программы.

Степень достижения планового значения целевого показателя, характеризующего цель Государственной программы, рассчитывается по формуле

$$СД_{гппз} = ЗП_{гпф} / ЗП_{гпп},$$

где  $СД_{гппз}$  – степень достижения планового значения целевого показателя, характеризующего цель Государственной программы;

$ЗП_{гпф}$  – значение целевого показателя, характеризующего цель Государственной программы, фактически достигнутое на конец отчетного периода;

$ЗП_{гпп}$  – плановое значение целевого показателя, характеризующего цель Государственной программы.

Степень достижения цели Государственной программы рассчитывается по формуле

$$СР_{гп} = \sum_{i=1}^{M_{гп}} СД_{гппз} / M_{гп},$$

где  $СР_{гп}$  – степень достижения цели Государственной программы;

$СД_{гппз}$  – степень достижения планового значения целевого показателя, характеризующего цель Государственной программы;

$M_{гп}$  – количество целевых показателей, характеризующих цель Государственной программы.

Если значение  $СД_{гппз}$  больше 1, то при расчете степени достижения цели Государственной программы оно принимается равным 1.

Эффективность реализации Государственной программы оценивается в зависимости от значений степени достижения цели Государственной программы и эффективности реализации входящих в нее подпрограмм и рассчитывается по формуле

$$ЭР_{гп} = \frac{СР_{гп} + \sum_{i=1}^j СР_{п/п} / j + \sum_{i=1}^j СР_{м} / j}{3 \times \Phi_{ф} / \Phi_{п}},$$

где  $ЭР_{гп}$  – эффективность реализации Государственной программы;

$СР_{гп}$  – степень достижения цели Государственной программы;

$СР_{п/п}$  – степень решения задач подпрограммы;

$СР_m$  – степень реализации мероприятий;

$Ф_ф$  – объем фактически освоенных финансовых средств на реализацию Государственной программы в отчетном году;

$Ф_n$  – объем запланированных финансовых средств на реализацию Государственной программы в отчетном году;

$j$  – количество подпрограмм.

Эффективность реализации Государственной программы признается высокой, если значение  $ЭР_{гп}$  составляет не менее 0,9.

Эффективность реализации Государственной программы признается средней, если значение  $ЭР_{гп}$  составляет не менее 0,8.

Эффективность реализации Государственной программы признается удовлетворительной, если значение  $ЭР_{гп}$  составляет не менее 0,7.

В остальных случаях эффективность реализации Государственной программы признается неудовлетворительной.

Оценка эффективности реализации Государственной программы нарастающим итогом с начала ее реализации (далее – анализируемый период) осуществляется в два этапа.

На первом этапе оценивается эффективность реализации подпрограмм (в том числе при необходимости в региональном разрезе).

Степень реализации мероприятий подпрограмм оценивается как отношение количества мероприятий, выполненных в полном объеме, к общему количеству мероприятий, запланированных подпрограммой к реализации в анализируемом периоде, и рассчитывается по формуле

$$СР_{nm} = M_{нв} / M_n,$$

где  $СР_{nm}$  – степень реализации мероприятий;

$M_{нв}$  – количество мероприятий, выполненных в полном объеме, из числа мероприятий, запланированных в анализируемом периоде;

$M_n$  – общее количество мероприятий, запланированных подпрограммой к реализации в анализируемом периоде.

Степень выполнения мероприятия определяется на основании достижения результата, запланированного предусмотренным планом (планами) деятельности заказчика на соответствующий отчетный год.

Количество мероприятий для расчета степени их реализации определяется как сумма мероприятий, приведенных в приложениях 5 и 6. В приложении 6 учитываются мероприятия, степень выполнения которых имеет четкое определение.

Из мероприятий по научному обеспечению деятельности и предусмотренных планом проведения научно-исследовательских, опытно-конструкторских, опытно-технологических работ, утвержденным Минтрансом на соответствующий отчетный год, в расчете степени реализации мероприятий учитываются те мероприятия, срок реализации которых заканчивается в отчетном году.

Для оценки степени решения задач подпрограмм определяется степень достижения плановых значений каждого целевого показателя, характеризующего задачи подпрограммы.

Степень достижения планового значения целевого показателя рассчитывается по формуле

$$СД_{нп/ппз} = ЗП_{нп/пф} / ЗП_{нп/пп},$$

где  $СД_{нп/ппз}$  – степень достижения планового значения целевого показателя, характеризующего задачи подпрограммы;

$ЗП_{нп/пф}$  – фактически достигнутое значение целевого показателя, характеризующего задачи подпрограммы;

ЗП<sub>нп/пп</sub> – плановое значение целевого показателя, характеризующего задачи подпрограммы.

Плановое и фактически достигнутое значения целевых показателей, характеризующих задачи подпрограммы за весь анализируемый период, определяются как значения за последний год анализируемого периода.

Плановое и фактически достигнутое значения целевых показателей, имеющих формат относительных значений (удельный вес, темпы изменения), определяются как среднее арифметическое значений каждого года анализируемого периода.

Плановое и фактически достигнутое значения целевых показателей, имеющих формат абсолютных значений, определяются как сумма по каждому году анализируемого периода.

Степень решения задач подпрограмм рассчитывается по формуле

$$СР_{нп/п} = \sum СД_{нп/ппз} / N_n,$$

где  $СР_{нп/п}$  – степень решения задач подпрограммы;

$СД_{нп/ппз}$  – степень достижения планового значения целевого показателя, характеризующего задачи подпрограммы;

$N_n$  – количество целевых показателей, характеризующих задачи подпрограммы.

Если значение  $СД_{нп/ппз}$  больше 1, то при расчете степени решения задач подпрограммы оно принимается равным 1.

Эффективность реализации подпрограммы оценивается в зависимости от значений степени решения задач подпрограммы и степени реализации мероприятий подпрограммы и рассчитывается по формуле

$$ЭР_{нп/п} = \frac{СР_{нп/п} + СР_{нм}}{2 \times \Phi_{нфп} / \Phi_{нпп}},$$

где  $ЭР_{нп/п}$  – эффективность реализации подпрограммы;

$СР_{нп/п}$  – степень решения задач подпрограммы;

$СР_{нм}$  – степень реализации мероприятий;

$\Phi_{нфп}$  – объем фактически освоенных финансовых средств на реализацию подпрограммы в анализируемом периоде;

$\Phi_{нпп}$  – объем запланированных финансовых средств на реализацию подпрограммы в анализируемом периоде.

Объем запланированных и фактически освоенных финансовых средств на реализацию подпрограммы определяется как сумма по каждому году анализируемого периода.

Эффективность реализации подпрограммы признается высокой, если значение  $ЭР_{нп/п}$  составляет не менее 0,9 и плановые значения целевых показателей, установленных в разбивке по регионам, выполнены всеми регионами. Если плановые значения целевых показателей, установленных в разбивке по регионам, выполнены не всеми регионами и значение  $ЭР_{нп/п}$  составляет не менее 0,9, то эффективность реализации подпрограммы признается средней.

Эффективность реализации подпрограммы признается средней, если значение  $ЭР_{нп/п}$  составляет не менее 0,8. Если плановые значения целевых показателей, установленных в разбивке по регионам, выполнены не всеми регионами и значение  $ЭР_{нп/п}$  составляет не менее 0,8, то эффективность реализации подпрограммы признается удовлетворительной.

Эффективность реализации подпрограммы признается удовлетворительной, если значение  $ЭР_{нп/п}$  составляет не менее 0,7.

В остальных случаях эффективность реализации подпрограммы признается неудовлетворительной.

На втором этапе оценивается эффективность реализации Государственной программы, которая определяется с учетом степени достижения цели Государственной программы и эффективности реализации подпрограмм.

Для оценки степени достижения цели Государственной программы определяется степень достижения плановых значений каждого целевого показателя, характеризующего цель Государственной программы.

Степень достижения планового значения целевого показателя, характеризующего цель Государственной программы, рассчитывается по формуле

$$СД_{нгппз} = ЗП_{нгпф} / ЗП_{нгпп},$$

где  $СД_{нгппз}$  – степень достижения планового значения целевого показателя, характеризующего цель Государственной программы;

$ЗП_{нгпф}$  – значение целевого показателя, характеризующего цель Государственной программы, фактически достигнутое в анализируемом периоде;

$ЗП_{нгпп}$  – плановое значение целевого показателя, характеризующего цель Государственной программы.

Плановое и фактически достигнутое значения целевых показателей, характеризующих цель Государственной программы в анализируемом периоде, определяются как значения за последний год анализируемого периода.

Степень достижения цели Государственной программы рассчитывается по формуле

$$СР_{нгп} = \sum_{i=1}^{M_{нцп}} СД_{нгппз} / M_{нцп},$$

где  $СР_{нгп}$  – степень достижения цели Государственной программы;

$СД_{нгппз}$  – степень достижения планового значения целевого показателя, характеризующего цель Государственной программы;

$M_{нцп}$  – количество целевых показателей, характеризующих цель Государственной программы в анализируемом периоде.

Если значение  $СД_{нгппз}$  больше 1, то при расчете степени достижения цели Государственной программы оно принимается равным 1.

Эффективность реализации Государственной программы оценивается в зависимости от значений степени достижения цели Государственной программы и эффективности реализации входящих в нее подпрограмм и рассчитывается по формуле

$$ЭР_{нгп} = \frac{СР_{нгп} + \sum_{i=1}^j СР_{нгп/п} / j_{п} + \sum_{i=1}^j СР_{нгм} / j_{м}}{3 \times \Phi_{нгф} / \Phi_{нгп}},$$

где  $ЭР_{нгп}$  – эффективность реализации Государственной программы;

$СР_{нгп}$  – степень достижения цели Государственной программы;

$СР_{нгп/п}$  – степень решения задач подпрограммы;

$СР_{нгм}$  – степень реализации мероприятий;

$\Phi_{нгф}$  – объем фактически освоенных финансовых средств на реализацию Государственной программы в анализируемом периоде;

$\Phi_{нгп}$  – объем запланированных финансовых средств на реализацию Государственной программы в анализируемом периоде;

$j_{п}$  – количество подпрограмм.

Объем запланированных и фактически освоенных финансовых средств на реализацию Государственной программы определяется как сумма по каждому году анализируемого периода.

Эффективность реализации Государственной программы признается высокой, если значение  $\mathcal{E}P_{\text{нпг}}$  составляет не менее 0,9. Если значение  $\mathcal{E}P_{\text{нпг}}$  составляет не менее 0,9 и эффективность реализации одной или нескольких подпрограмм Государственной программы является неудовлетворительной, то эффективность реализации Государственной программы признается средней.

Эффективность реализации Государственной программы признается средней, если значение  $\mathcal{E}P_{\text{нпг}}$  составляет не менее 0,8.

Эффективность реализации Государственной программы признается удовлетворительной, если значение  $\mathcal{E}P_{\text{нпг}}$  составляет не менее 0,7.

В остальных случаях эффективность реализации Государственной программы признается неудовлетворительной.

## **ГЛАВА 6**

### **ПОДПРОГРАММА 1 «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ»**

Железнодорожный транспорт во взаимодействии с другими видами транспорта обеспечивает потребности экономики и населения в перевозках и связанных с ними работах и услугах.

Грузооборот железнодорожного транспорта составил в 2020 году 42,4 млрд. тонно-километров и вырос по сравнению с 2015 годом на 4 процента. Пассажирооборот в 2020 году составил 3,7 млрд. пассажиро-километров и снизился по сравнению с 2015 годом на 47,4 процента.

В организациях железнодорожного транспорта работает свыше 73 тыс. человек. Производительность труда персонала Белорусской железной дороги составила в 2019 году 983,7 тыс. приведенных тонно-километров и за пятилетний период выросла на 13,8 процента.

Белорусская железная дорога обладает развитой транспортной инфраструктурой, современными транспортными средствами, использует прогрессивные информационные технологии при управлении перевозками и работе с потребителями транспортных услуг.

В 2016–2020 годах продолжена электрификация железнодорожного направления в IX международном транспортном коридоре: электрифицированы участки Осиповичи – Гомель, Молодечно – Гудогай, железнодорожный обход транспортного узла Минск, продолжается электрификация участка Жлобин – Калинковичи – Барбаров и узла Калинковичи.

Завершение электрификации данных участков позволит перевести на электрическую тягу грузовое и пассажирское движение на протяженных участках тягового обслуживания, повысить скорости движения грузовых и пассажирских поездов, снизить выбросы загрязняющих веществ в атмосферу, назначить пассажирские поезда бизнес-класса на электротяге на направлении Минск – Жлобин – Калинковичи, обеспечив население городов Мозыря, Светлогорска и Калинковичи высокотехнологичными транспортными услугами.

Выполняется обновление специализированного подвижного состава, применяемого для ремонтных работ пути, что обеспечило высокое качество содержания путевой инфраструктуры на железнодорожном транспорте при пониженном использовании трудовых ресурсов.

Белорусская железная дорога работает в зоне высокой интеграции с железными дорогами Российской Федерации, Республиками Литва, Латвия, Украина и Польша. Она интегрирована в межконтинентальный транспортный проект «Один пояс – Один путь» – железнодорожная перевозка грузов в контейнерах в направлении Китай – Западная Европа – Китай.

В рамках функционирования II и IX международных транспортных коридоров:

выполняется регулярное движение международных контейнерных поездов из Китая в страны Европейского союза (направление Орша – Брест);

работают интермодальные поезда «ВИКИНГ» (Одесса – Минск – Клайпеда) и «ЗУБР» (Одесса – Витебск – Рига), следующие по Белорусской железной дороге;

введен в расписание международный пассажирский поезд четырех столиц Киев – Минск – Вильнюс – Рига, который объединяет работу железнодорожников четырех стран;

введен в расписание международный поезд «Стриж» на направлении Москва – Берлин с использованием раздвижных колесных пар, что сокращает его простой по станции Брест-Центральный с 73 до 13 мин.

В 2021–2025 годах прогнозируется усиление интеграции в области пассажирских перевозок в международном сообщении, получают дальнейшее развитие перевозки в пересадочном сообщении с железнодорожными администрациями сопредельных государств.

В рамках выполнения подпрограммы 1 предполагается повышение конкурентоспособности и эффективности работы железнодорожного транспорта следующими методами.

В сфере грузовых перевозок:

гармонизация тарифов с учетом конкуренции с другими видами транспорта, формирование сбалансированной тарифной модели железнодорожного транспорта;

оптимизация транспортно-логистических схем доставки грузов;

развитие контейнерных перевозок грузов специализированными ускоренными поездами в направлении Китай – Западная Европа – Китай;

применение современных информационных технологий при планировании и организации грузовой, коммерческой работы и обслуживании клиентов;

реализация мер по повышению конкурентоспособности и эффективности использования основных фондов терминального комплекса.

В пассажирских перевозках:

повышение скорости движения поездов в межрегиональном и международном сообщении;

повышение качества выполнения пассажирских перевозок;

развитие применения электронных проездных документов и электронных продаж билетов во всех видах сообщения;

применение современного подвижного состава повышенной комфортности в сообщении между г. Минском и областными центрами, между г. Минском и городами-спутниками;

участие в организации ускоренных пассажирских поездов международного сообщения, следующих транзитом через Республику Беларусь.

Для решения задачи, обеспечивающей выполнение подпрограммы 1, предусмотрены мероприятия, которые будут реализовываться по следующим направлениям:

совершенствование системы транспортного обслуживания потребителей в целях привлечения дополнительных объемов перевозок грузов и увеличения доходов от них;

развитие современных систем управления движением поездов и взаимодействия с потребителями железнодорожных услуг, основанных на использовании цифровых технологий;

комплексное развитие железнодорожной инфраструктуры для надежного, безопасного выполнения графика движения поездов всех категорий;

активизация внедрения цифровизации и информационных технологий на железнодорожном транспорте;

приобретение инновационных транспортных средств: электропоездов и электропоездов, которые обеспечат повышение качества выполнения грузовых и пассажирских перевозок, расширение использования электрической тяги для движения поездов, проведение более эффективной и прогрессивной их технической эксплуатации с учетом снижения финансовых и трудовых затрат;

продолжение электрификации железнодорожных участков, модернизация контактной сети и тяговых подстанций, обеспечение снижения трудовых затрат на их обслуживание;

решение задач энергосбережения и экологии при выполнении перевозочного процесса и других видов деятельности предприятиями Белорусской железной дороги; повышение окупаемости социально значимых железнодорожных перевозок.

Комплекс мероприятий, направленных на реализацию задачи подпрограммы 1, приведен в приложении 5.

Решение задачи подпрограммы 1 позволит:

продолжить развитие транспортного потенциала страны, что обеспечит повышение транзитной привлекательности Республики Беларусь и расширение транзитного потенциала Белорусской железной дороги, формирование и развитие цифровых транспортных коридоров (в рамках II и IX международных транспортных коридоров), развитие грузовых перевозок в направлении Китай – Западная Европа в рамках инициативы «Один пояс – Один путь», в том числе за счет пропуска ускоренных контейнерных поездов;

обеспечить дальнейшее комплексное развитие транспортной инфраструктуры, продолжить электрификацию основных участков железной дороги в необходимых объемах, в том числе ориентированных на вывоз экспортных грузов;

продолжить реализацию государственных задач в области цифровой трансформации в части, касающейся железнодорожного транспорта, что позволит выполнить ускоренное развитие интеллектуальных транспортных систем для повышения его конкурентоспособности, обеспечить повышение информатизации управления транспортными процессами на базе современных цифровых платформ, продолжить расширение использования цифровых технологий при перевозках грузов и пассажиров, реализовать переход на принципы «цифровой железной дороги»;

сократить потребление светлых нефтепродуктов на тягу поездов в рамках политики государства по повышению электропотребления и снижению экологической нагрузки на окружающую среду.

Кроме того, реализация подпрограммы 1 позволит обеспечить:

удовлетворение потребностей населения и экономики в транспортных услугах; доступность, высокое качество и безопасность услуг железнодорожного транспорта; стабильность функционирования транспортной инфраструктуры и надежность работы транспортных средств;

сбалансированное развитие железнодорожного транспорта и других видов транспорта при перевозках грузов и пассажиров;

повышение привлекательности транспортного комплекса для пользователей;

решение задач энергосбережения и экологии;

решение задач укрепления кадрового потенциала Белорусской железной дороги.

Степень выполнения задачи подпрограммы 1 определяется достижением в 2025 году грузооборота железнодорожного транспорта – 120 процентов, пассажирооборота железнодорожного транспорта – 107,9 процента, экспорта транспортных услуг – 115,9 процента, доли электрифицированных железнодорожных путей от всей протяженности железнодорожных путей Белорусской железной дороги – 25 процентов.

Сведения о целевых показателях подпрограммы 1 и их значениях приведены в приложении 1.

## **ГЛАВА 7**

### **ПОДПРОГРАММА 2 «АВТОМОБИЛЬНЫЙ, ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ И МЕТРОПОЛИТЕН»**

Автомобильный, городской электрический транспорт и метрополитен оказывают значительное влияние на развитие социальной сферы, осуществляя около 96 процентов от общего объема перевозок пассажиров всеми видами транспорта. Наибольшую долю в общем объеме перевозок пассажиров и пассажирообороте автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена за 2020 год занимают перевозки пассажиров автобусами – 61,9 и 40 процентов соответственно, а суммарная доля перевозок

пассажирам городского электрического транспортом (трамваями и троллейбусами) и метрополитеном составляет 34,2 и 15,1 процента.

За 2016–2019 годы пассажирооборот автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена увеличился на 5,8 процента (с 14 162 млн. пассажиро-километров в 2016 году до 14 982 млн. пассажиро-километров в 2019 году). Эта тенденция обусловлена ростом пассажирооборота международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении (с 312 млн. пассажиро-километров в 2016 году до 1728,2 млн. пассажиро-километров в 2019 году, или на 453,9 процента). Вместе с тем в 2020 году пассажирооборот автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена снизился на 23,6 процента к 2019 году и на 20,8 процента к 2015 году, что обусловлено социально-экономическими последствиями пандемии коронавирусной инфекции COVID-19. Повышение уровня заболеваемости и принятые профилактические меры привели к снижению потребностей населения в перемещениях.

Проведенная в 2016–2020 годах работа позволила пополнить парк подвижного состава 1735 автобусами, троллейбусами, электробусами, вагонами электропоездов метрополитена современных моделей и в целом обеспечить устойчивое и безопасное выполнение перевозок пассажиров автомобильным, городским электрическим транспортом и метрополитеном. Однако, несмотря на принимаемые меры, имеющихся возможностей местных бюджетов недостаточно для осуществления финансирования в полном объеме мероприятий по обновлению парка подвижного состава и компенсации потерь доходов транспортных организаций, связанных с выполнением социально значимых городских и пригородных перевозок пассажиров по регулируемым тарифам.

Для обеспечения устойчивости выполнения перевозок пассажиров и качества транспортного обслуживания населения должна быть продолжена работа по развитию автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена. При этом с учетом современных тенденций в транспортном планировании для обеспечения эффективного и безопасного использования различных видов транспорта общего пользования и их взаимодействия в целях удовлетворения потребностей населения в перемещениях (в том числе пешком, а также посредством использования велосипедов и иных средств индивидуальной мобильности) в рамках подпрограммы 2 потребуются разработать и реализовать планы устойчивой городской мобильности\*. Эти меры, а также оптимизация градостроительных и транспортных планировочных решений будут также способствовать повышению транспортной безопасности и экологической чистоте городов.

---

\* Устойчивая городская мобильность – обеспечение жителям города возможности выбора и использования безопасного, комфортного, быстрого, доступного и экономически целесообразного способа перемещения, который является альтернативным использованию личного автомобиля (с использованием одного или нескольких видов транспорта общего пользования, либо средств индивидуальной мобильности, либо пешком, либо путем сочетания этих способов перемещения).

Наряду с созданием доступных и безопасных условий для удовлетворения потребностей населения в транспортной мобильности автомобильный транспорт выступает в качестве связующего звена в экономике, выполняя около 55,6 процента объемов грузовых перевозок (без учета трубопроводного транспорта) и обеспечивая возможность доставки «от двери до двери», является основным видом транспорта при перевозке грузов в городском и пригородном сообщениях, а также при перевозке мелких и средних партий грузов в междугородном и международном сообщениях.

Грузооборот автомобильного транспорта в 2020 году составил 28,8 млрд. тонно-километров и по сравнению с уровнем 2015 года увеличился на 17,3 процента, что связано с развитием международных автомобильных перевозок грузов, доля которых в общем грузообороте автомобильного транспорта за пятилетний период увеличилась на 5,4 процентных пункта (с 67,9 процента в 2015 году до 73,3 процента в 2020 году).

Экспорт услуг грузового автомобильного транспорта за 2020 год составил 1,4 млрд. долларов США, или 163,3 процента к уровню 2015 года.

С учетом того, что конъюнктура рынка транспортных услуг по автомобильным перевозкам грузов под влиянием различных внешних и внутренних факторов постоянно меняется, работу по решению проблем в этой сфере целесообразно проводить на системной основе в рамках мероприятий подпрограммы 2 с участием заинтересованных государственных органов.

Ключевыми направлениями деятельности в решении задачи по обеспечению доступности, повышению качества и безопасности услуг автомобильного транспорта, повышению эффективности работы транспортных организаций, выполняющих автомобильные перевозки грузов, являются:

- обеспечение конкурентоспособности отечественных автомобильных перевозчиков;
- повышение эффективности и безопасности выполнения автомобильных перевозок грузов.

Приоритетами при проведении работы по обеспечению конкурентоспособности отечественных автомобильных перевозчиков будут являться:

- обеспечение перевозчиков достаточным количеством разрешений на основе развития всестороннего и взаимовыгодного сотрудничества с иностранными государствами, в том числе с государствами, с которыми не заключены соглашения о международном автомобильном сообщении;

- проведение работы с иностранными государствами по дальнейшей либерализации (отмене) разрешительной системы, в том числе с государствами – членами Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) по введению безразрешительного принципа выполнения перевозок грузов в (из) третьей страны из-за пределов ЕАЭС;

- обновление парка современными экономичными, экологичными и надежными автомобильными транспортными средствами за счет создания благоприятных условий для приобретения транспортных средств экологического класса 6 и выше;

- расширение применения в перевозочном процессе логистических и информационных технологий за счет создания условий для использования e-CMR, а также электронных форм грузосопроводительных и иных документов;

- поиск и освоение новых рынков транспортных услуг;

- сокращение порожних пробегов транспортных средств, в том числе за счет проведения работы с государствами – членами ЕАЭС по снятию ограничений, действующих в отношении каботажных автомобильных перевозок грузов на всей территории ЕАЭС.

Приоритетом при проведении работы по повышению безопасности автомобильных перевозок грузов будет являться совершенствование законодательства в части, касающейся применения цифровых тахографов на отдельных категориях транспортных средств при выполнении внутриреспубликанских автомобильных перевозок грузов.

Ключевыми направлениями деятельности по обеспечению доступности, повышению качества и безопасности услуг автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена, повышению эффективности работы транспортных организаций, выполняющих перевозки пассажиров, являются:

- обновление парка подвижного состава автомобильного транспорта общего пользования, городского электрического транспорта и метрополитена современными комфортабельными, экономичными, экологичными и надежными транспортными средствами;

- создание комфортных условий для пассажиров посредством повышения скорости перевозки и обеспечения других ожидаемых пассажирами удобств;

- обеспечение безубыточной работы транспортных организаций;

- повышение безопасности перевозок пассажиров;

- обеспечение роста экспорта транспортных услуг по автомобильным перевозкам.

Приоритетом при проведении работы по обновлению парка подвижного состава автомобильного и городского электрического транспорта будет являться расширение применения электробусов и троллейбусов с увеличенным автономным ходом. В связи с продолжением строительства третьей линии Минского метрополитена потребуется

обновить и пополнить парк подвижного состава метрополитена электропоездами отечественного производства. Объемы закупки и финансирования товаров, производимых в Республике Беларусь, приведены согласно приложению 7.

Приоритетами при проведении работы по созданию комфортных условий для пассажиров будут являться:

- предоставление удобного доступа к услугам транспорта общего пользования для лиц с ограниченными возможностями, пожилых людей и иных социально уязвимых категорий населения;

- расширение использования возможностей современных геоинформационных, навигационных и коммуникационных систем;

- внедрение новых тарифных планов для пассажиров автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена;

- оснащение транспортных средств автомобильного транспорта общего пользования и городского электрического транспорта системами климат-контроля, устройствами для зарядки мобильных устройств, а также устройствами, обеспечивающими беспроводной доступ к глобальной компьютерной сети Интернет;

- развитие перевозок пассажиров электробусами, городским электрическим транспортом и метрополитеном с учетом планируемого введения в действие Белорусской АЭС;

- совершенствование правовых условий, регламентирующих осуществление деятельности в области автомобильных перевозок пассажиров, а также перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном;

- разработка и реализация пилотных планов устойчивой городской мобильности.

Приоритетами при проведении работы по обеспечению безубыточной работы транспортных организаций будут являться:

- совершенствование подходов к возмещению экономически обоснованной стоимости затрат на выполнение перевозок пассажиров автомобильным, городским электрическим транспортом и метрополитеном по регулируемым тарифам (оплата транспортной работы);

- выделение из средств местных бюджетов субсидий на городские и пригородные перевозки пассажиров, а также на выплаты социального характера;

- позапное увеличение тарифов на перевозки пассажиров на городских и пригородных маршрутах в регулярном сообщении до уровня, обеспечивающего безубыточную работу транспортных средств;

- совершенствование маршрутной сети городских и пригородных перевозок пассажиров в регулярном сообщении.

Приоритетом при проведении работы по повышению безопасности перевозок пассажиров будет являться совершенствование законодательства в части:

- применения цифровых тахографов на отдельных категориях транспортных средств при выполнении внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров;

- организации контроля транспортной деятельности в области городского электрического транспорта и метрополитена.

Ключевыми направлениями деятельности по развитию транспортной инфраструктуры (за исключением автомобильных дорог) являются:

- строительство и модернизация (ремонт) коммуникаций городского электрического транспорта;

- строительство зарядных станций электробусов;

- строительство линий метрополитена;

- развитие и реконструкция производственно-технической базы технического обслуживания, ремонта и хранения автобусов, электробусов, троллейбусов и трамваев;

- реконструкция (ремонт) пассажирских терминалов.

Комплекс мероприятий, направленных на реализацию задачи подпрограммы 2, приведен в приложении 5. Организационно-технические мероприятия подпрограммы 2, необходимые для реализации Государственной программы, приведены в приложении 6.

В результате реализации подпрограммы 2:

парк автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена будет обновлен экологически безопасными транспортными средствами с улучшенными экономическими характеристиками;

будут обеспечены потребности экономики и населения в автомобильных перевозках грузов, а также потребности населения в услугах по перевозкам пассажиров;

повысится эффективность и безопасность перевозок;

улучшится экологическая ситуация за счет увеличения доли электрифицированных транспортных средств, выполняющих городские перевозки пассажиров в регулярном сообщении, в общем количестве подвижного состава, осуществляющего перевозки пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном, автомобильным транспортом общего пользования;

более широкое распространение получают информационные сервисы, позволяющие пассажиру производить оплату проезда, получать в реальном режиме времени информацию о расписании движения городского пассажирского транспорта, выбирать наиболее рациональный маршрут следования тем или иным видом транспорта;

увеличится количество остановочных пунктов («умных остановок») автомобильного и городского электрического транспорта, оснащенных электронными табло и иным оборудованием, способствующим повышению качества услуг автомобильного и городского электрического транспорта общего пользования;

условия поездки пассажира станут более комфортными.

Результаты реализации подпрограммы 2 окажут позитивное влияние как на показатели работы автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена, так и на развитие смежных отраслей экономики – промышленности, строительства, торговли, сферы услуг и в конечном итоге на макроэкономические показатели, что обусловлено мультипликативным эффектом от реализации мероприятий подпрограммы 2.

Ожидается, что при благоприятном сочетании внутренних и внешних факторов в 2025 году пассажирооборот автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена составит 112,5 процента к уровню 2020 года, грузооборот автомобильного транспорта – 118,2 процента, экспорт транспортных услуг по автомобильным перевозкам грузов и пассажиров – 125 процентов. Доля электрифицированных транспортных средств, выполняющих городские перевозки пассажиров в регулярном сообщении, в общем количестве подвижного состава, осуществляющего перевозки пассажиров городским электрическим транспортом, метрополитеном и автомобильным транспортом общего пользования, составит в 2025 году не менее 30 процентов.

Целевые показатели по пассажирообороту автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена, грузообороту автомобильного транспорта и экспорту транспортных услуг по автомобильным перевозкам грузов и пассажиров являются наиболее объективными для оценки оказываемых услуг по перевозке пассажиров и грузов. Целевой показатель по увеличению доли электрифицированных транспортных средств, выполняющих городские перевозки пассажиров в регулярном сообщении, в общем количестве подвижного состава, осуществляющего перевозки пассажиров городским электрическим транспортом, метрополитеном и автомобильным транспортом общего пользования, характеризует развитие маршрутных сетей и инфраструктуры наиболее экологически безопасных видов транспорта.

Сведения о целевых показателях подпрограммы 2 и их значениях приведены в приложении 1.

## **ГЛАВА 8**

### **ПОДПРОГРАММА 3 «ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ И МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ»**

Перевозки грузов и пассажиров в Республике Беларусь осуществляются по внутренним водным путям общей протяженностью 2074 км.

Из общей протяженности участки с гарантированными глубинами составляют 1126,7 км.

Внутренние водные пути в последние пять лет не обеспечивают габаритов, необходимых для устойчивого судоходства. Это связано с низкой водностью водотоков, формирующихся на протяжении долгого периода, и отсутствием на внутренних водных путях достаточного количества водорегулирующих сооружений, которые могут обеспечить поддержание необходимого для судоходства уровня режима.

Инфраструктура внутренних водных путей включает навигационное оборудование, водорегулирующие сооружения на зарегистрированных участках рек и искусственных каналах, судоходные шлюзы, выправительные сооружения.

В целях развития инфраструктуры в соответствии с обязательствами Республики Беларусь в рамках Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения от 19 января 1996 года в 2016–2020 годах продолжалась работа по ликвидации узких мест внутреннего водного пути международного значения Е 40 путем реконструкции судоходных шлюзов восточного склона Днепро-Бугского канала. В 2019 году завершена реконструкция судоходного шлюза № 3 «Рагодош» Днепро-Бугского канала и шлюз введен в эксплуатацию, разработана проектно-сметная документация на реконструкцию судоходного шлюза № 2 «Переруб», и в настоящее время ведется работа по его реконструкции.

В 2016–2020 годах продолжалось строительство выправительных сооружений на реке Припять. В 2019 году заключен инвестиционный договор с открытым акционерным обществом «Белпорт Нижние Жары», предусматривающий строительство порта на р. Днепр в Гомельской области на границе с Украиной.

Портовая инфраструктура сконцентрирована в восьми портах, расположенных в бассейне р. Днепр. Общая протяженность причалов составляет более 2500 м. В портах, расположенных в городах Бобруйске (р. Березина), Гомеле (р. Сож), Мозыре (р. Припять), имеется возможность осуществлять перевалку грузов железнодорожным транспортом.

На 1 сентября 2020 г. в Государственном судовом реестре Республики Беларусь зарегистрировано 827 судов, том числе 333 самоходных, 494 несамоходных. Общий дедвейт грузовых судов составляет более 240 тыс. тонн.

Функционирование внутреннего водного транспорта в настоящее время осуществляется в условиях низкой водности водотоков. С учетом недостаточности средств, выделяемых на выполнение путевых работ, это является негативным фактором, оказавшим значительное влияние на развитие водного транспорта.

Для решения поставленной задачи предусмотрены следующие ключевые направления деятельности.

В части внутреннего водного транспорта работа будет осуществляться по следующим направлениям:

реформирование водного транспорта как в части законодательства, так и в части структурных преобразований. Указанная работа будет вестись с учетом того, что в 2020 году создано государственное учреждение «Государственная администрация водного транспорта»;

обеспечение общего доступа к инфраструктуре внутреннего водного транспорта посредством реализации полномочий Государственной администрации по государственному регулированию деятельности портов;

создание рынка перевозчиков водным транспортом и портовых операторов путем реформирования республиканского транспортного унитарного предприятия «Белорусское речное пароходство»;

осуществление международного сотрудничества с сопредельными странами в целях развития судоходства по внутренним водным путям.

В сфере морского транспорта планируется осуществление деятельности по следующим направлениям:

организация исполнения обязательств, вытекающих из членства в Международной морской организации и международных договоров Республики Беларусь в сфере безопасности морского судоходства и предотвращения загрязнения морской среды;

приведение нормативной правовой базы в соответствие с нормами Международной морской организации и международных договоров Республики Беларусь в сфере безопасности морского судоходства и предотвращения загрязнения морской среды;

участие в работе Международной морской организации по вопросам разработки и принятия норм, правил и стандартов безопасности торгового мореплавания и предотвращения загрязнения окружающей среды;

подготовка и обеспечение проведения в 2022 году Международной морской организацией обязательного аудита государственной системы управления торговым мореплаванием Республики Беларусь;

совершенствование процедур регистрации морских судов и порядка ведения Государственного реестра морских судов Республики Беларусь;

обеспечение передачи Государственной администрации водного транспорта функций по организации оказания судовладельцам возмездных услуг освидетельствования и сертификации соответствия судов требованиям обеспечения безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения окружающей среды;

привлечение международной технической помощи в виде консультаций и финансовых ресурсов для обучения и повышения квалификации персонала органов государственного управления, предприятий, учреждений, организаций в сфере морского транспорта в учебных заведениях стран – членов Международной морской организации;

заключение с иностранными классификационными обществами соглашений о делегировании полномочий на проведение освидетельствований, проверок и аудитов, выдачу свидетельств и выполнение других работ в соответствии с международными договорами Республики Беларусь;

обеспечение координации деятельности органов государственного управления и организаций, к компетенции которых относятся вопросы контроля, регулирования, осуществления и применения норм и стандартов Международной морской организации в сфере безопасности морского судоходства и предотвращения загрязнения морской среды.

Комплекс мероприятий, направленных на реализацию задач подпрограммы 3, приведен в приложении 5. Организационно-технические мероприятия подпрограммы 3, необходимые для реализации Государственной программы, приведены в приложении 6.

Подпрограммой 3 планируется достижение следующих целевых показателей:

рост грузооборота в 9,8 раза;

увеличение количества судов, зарегистрированных в Государственном реестре морских судов.

При этом для выполнения показателя по грузообороту потребность в бюджетных средствах на выполнение путевых работ на внутренних водных путях составляет в 2021 году – 9 500 000 рублей, в 2022 году – 15 000 000 рублей, в 2023 году – 18 000 000 рублей, в 2024 году – 20 000 000 рублей, в 2025 году – 22 000 000 рублей.

Сведения о целевых показателях подпрограммы 3 и их значениях приведены в приложении 1.

## **ГЛАВА 9 ПОДПРОГРАММА 4 «ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ»**

На протяжении 2016–2019 годов гражданская авиация являлась динамично развивающейся сферой транспортной деятельности с высокой инвестиционной активностью и экспортным потенциалом (темпы развития гражданской авиации превышали в 2 раза международные показатели).

За четыре года пассажирооборот вырос в 1,9 раза к уровню 2015 года, объем перевезенных пассажиров – в 2 раза, обслуженных пассажиров в аэропортах – в 1,9 раза, объем инвестиций в основной капитал – в 5,8 раза. Экспорт услуг в 2019 году составил 457 млн. долларов США, или 126,2 процента к уровню 2015 года.

Последствия распространения в 2020 году вирусной инфекции COVID-19 негативно отразились на авиационной индустрии Республики Беларусь, которая испытывает

тяжелейший кризис за всю историю. Введение ограничительных и карантинных мер привело к резкому сокращению спроса на авиаперевозки. В результате по итогам 2020 года пассажирооборот воздушного транспорта по республике снизился на 9,7 процента к уровню 2015 года, объем перевезенных пассажиров – на 18,3 процента, объем оказанных аэронавигационных услуг на маршруте (полеты) – на 47,6 процента, грузооборот по республике выполнен практически на уровне 2015 года – 99,6 процента.

В республике зарегистрировано 7 авиакомпаний, выполняющих международные воздушные перевозки, пять из которых грузовые. Авиакомпания «Белавиа», являющаяся основным пассажирским авиаперевозчиком, имеет в эксплуатации современные воздушные суда западного производства, приобретенные в собственность или с задействованием схем лизинга.

В Республике Беларусь действует 11 сертифицированных аэродромов, из них – 6 международных. Лидером по объему обслуженных пассажирских перевозок является Национальный аэропорт Минск (96 процентов). Регулярные рейсы в Национальный аэропорт Минск выполняли 22 авиакомпании. Расширение направлений маршрутной сети авиакомпаний в совокупности с применяемыми технологиями обслуживания пассажиров способствовало увеличению в 2016–2019 годах в 2 раза транзитного и трансфертного пассажиропотока в сравнении с 2015 годом. За 2020 год общий пассажиропоток аэропортов республики составил 2 млн. человек, или 70,6 процента к уровню 2015 года (количество обслуженных пассажиров в аэропортах в 2019 году – более 5,3 млн. человек).

Значительному укреплению позиций на существующих рынках и освоению новых способствовала работа по расширению международного сотрудничества. На сегодняшний день заключено 47 межправительственных соглашений о воздушном сообщении.

За период 2016–2020 годов в рамках совершенствования имеющейся инфраструктуры и обновления парка воздушных судов проведена следующая работа.

Обновлен пассажирский парк воздушных судов за счет приобретения новых типов воздушных судов, в том числе бизнес-класса. Это позволило освоить новые рынки перевозок, значительно увеличить частоту выполнения полетов в Европу и страны СНГ, расширить чартерные программы, а также снизить эксплуатационные затраты на авиаперевозки и обеспечить значительную экономию авиатоплива.

Построена вторая взлетно-посадочная полоса в Национальном аэропорту Минск с объектами вспомогательного назначения под расчетный тип самолета А-380 и оборудованием системой точного захода на посадку IIIA категории ИКАО, что позволяет принимать все воздушные суда без ограничений по взлетной массе и погодным условиям.

В рамках развития мультимодального промышленно-логистического комплекса «Брежино-Орша» завершена реализация инвестиционного проекта по реконструкции аэродрома Орша.

Введен в эксплуатацию основной ангар технического обслуживания и ремонта нового авиаремонтного завода на территории Национального аэропорта Минск.

Построен новый центр управления воздушным движением на землях Смолевичского района, начата его опытная эксплуатация. Это позволит обеспечить повышение уровня безопасности полетов в воздушном пространстве Республики Беларусь, совершенствование управления воздушным движением.

Созданное государственное учреждение «Авиационная инспекция» обеспечивает контроль за безопасностью полетов воздушных судов и авиационной безопасностью в области гражданской авиации.

Сформирована разветвленная сеть регулярных международных маршрутов, которая позволяет обеспечивать выполнение полетов из г. Минска и областных аэропортов в 53 аэропорта, расположенных в 27 странах мира.

Внедрены новые технологии, способствующие развитию сервиса и повышению качества обслуживания пассажиров (услуга «предварительный выбор места в салоне воздушного судна», возможность перелета с остановкой (стоповер) в г. Минске, введение безбагажных тарифов, автоматизированные стойки самостоятельной сдачи багажа,

продажа товаров Duty Free на бортах воздушных судов авиакомпании «Белавиа» и другое).

Важный шаг в развитии услуг – переход на новую «брендовую» тарифную концепцию, что позволяет на постоянной основе предлагать пассажирам более привлекательные цены на авиаперевозки, в том числе благодаря введению безбагажных тарифов.

Завершены работы по реконструкции искусственных покрытий взлетно-посадочных полос в областных аэропортах городов Гомеля, Могилева и Витебска.

В аэропортовых комплексах продолжаются обновление специальной техники, технологического оборудования и средств механизации, техническое переоснащение служб авиационной безопасности современным досмотровым оборудованием. Обновлены средства радиолокации, радионавигации и связи.

Для решения поставленной задачи предусмотрены следующие ключевые направления деятельности.

В части развития авиационных перевозок предусмотрено:

- совершенствование международной правовой базы в области гражданской авиации;
- создание экономических условий, направленных на стимулирование спроса на перевозки;

- создание условий для привлечения частного капитала к выполнению региональных перевозок, в том числе за счет выработки стимулирующих механизмов для развития воздушных перевозок из регионов;

- совершенствование тарифной политики авиационных перевозчиков;

- обновление парка топливозэффективными воздушными судами;

- развитие маршрутной сети, в том числе освоение трансконтинентальных направлений;

- внедрение передовых информационных технологий для продажи авиаперевозок;

- развитие бизнес-авиации;

- внедрение упрощенных схем оформления и таможенного декларирования при транзите грузов через территорию республики в третьи страны с внедрением программы e-Freight (электронный груз).

В части развития аэропортов и аэродромов предусмотрено:

- дальнейшее развитие Национального аэропорта Минск по хабовой технологии обслуживания пассажиров;

- развитие регулярного и чартерного авиационного сообщения из областных аэропортов отечественными и иностранными авиационными перевозчиками, в том числе низкобюджетными авиакомпаниями;

- открытие дальнемагистральных рейсов через Национальный аэропорт Минск между Соединенными Штатами Америки и Республикой Беларусь;

- дальнейшая модернизация и строительство объектов аэропортов;

- оснащение территорий, прилегающих к аэропортам, необходимой туристической инфраструктурой, включая гостиничные комплексы, паркинг, скоростное транспортное сообщение и другое;

- повышение качества обслуживания пассажиров и развитие стандартов обслуживания пассажиров, грузов, почты, включая внедрение услуги «FastTrack» (ускоренное прохождение предполетных формальностей) в Национальном аэропорту Минск;

- разработка и реализация комплексов мероприятий по вхождению областных аэропортов в действующие и перспективные логистические схемы доставки грузов.

Развитие аэронавигации будет обеспечено за счет:

- разработки и реализации национальной программы развития аэронавигационного обеспечения в воздушном пространстве Республики Беларусь;

- совершенствования законодательства и приведения национальных требований в области аэронавигации в соответствие с международными стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО;

повышения оперативности и координации мероприятий при планировании использования воздушного пространства и управлении воздушным движением;

внедрения маршрутов зональной навигации, обеспечивающих устранение узких мест в пропускной способности международных воздушных трасс путем дооснащения соответствующих наземных органов управления воздушным движением необходимыми техническими средствами контроля и управления;

внедрения методов обслуживания воздушного движения «от перрона до перрона» и «свободных полетов»;

сотрудничества гражданских и военных органов при обслуживании воздушного движения.

Обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности является важнейшей приоритетной задачей государства и будет реализовываться посредством:

регулярного совершенствования нормативной правовой базы с учетом принимаемых ИКАО новых стандартов и рекомендуемой практики, а также возникновения новых угроз деятельности гражданской авиации;

внедрения международного передового опыта, новых технологий и технических разработок в области авиационной безопасности и безопасности полетов;

обеспечения областных аэропортов современным досмотровым оборудованием, системами безопасности, охраны и контроля;

расширения перечня (видов) образовательных программ в области авиационной безопасности в учебном центре авиационной безопасности ИКАО республиканского унитарного предприятия «Национальный аэропорт Минск» и учреждении образования «Белорусская государственная академия авиации»;

совершенствования системы управления качеством и рисками безопасности полетов и авиационной безопасности;

создания автоматизированной системы электронных контрольных карт инспекционных проверок;

создания технической библиотеки и базы данных по расследованию авиационных происшествий;

развития информационных технологий реализации административных процедур.

Для развития технического обслуживания и ремонта авиационной техники предусмотрено:

освоение новых видов технического обслуживания и ремонта воздушных судов западного и современного российского производства;

строительство современного комплекса по смывке и покраске наружной поверхности воздушных судов на базе ОАО «Минский завод гражданской авиации № 407».

Снижение негативного воздействия воздушного транспорта на окружающую среду будет обеспечиваться путем:

введения ограничений на поставку в парк воздушных судов Республики Беларусь, имеющих низкие показатели экологичности;

реализации системы сокращения выбросов диоксида углерода для международной авиации (CORSIA);

экономического стимулирования экологической модернизации эксплуатируемых воздушных судов или их замены;

оптимизации конфигураций воздушных трасс, воздушных коридоров, планирования территорий, организации рационального землепользования вблизи аэропортов;

внедрения оптимальных по шуму приемов пилотирования при взлете и посадке самолетов в условиях повседневной эксплуатации;

введения ограничений на полеты отдельных типов самолетов, наносящих наибольший вред окружающей среде, вплоть до запрета полетов;

совершенствования систем обеспечения контроля соблюдения экологических стандартов и норм при деятельности воздушного транспорта.

В области подготовки авиационного персонала планируются:

- сертификация учебного процесса согласно требованиям международных стандартов учебных программ;
- усиление подготовки выпускников по вопросам эксплуатации авиасудов;
- модернизация системы подготовки кадров, ее инновационное обновление в части разработки новых учебных программ, приведения их в соответствие с международными стандартами;
- расширение связей с производственными предприятиями отрасли;
- развитие системы академического обмена между вузами Республики Беларусь и зарубежных стран в сфере гражданской авиации;
- дальнейшее обновление материально-технической базы, приобретение современных тренажерных устройств;
- открытие новых специальностей и специализаций;
- развитие научных исследований в интересах отрасли.

Комплекс мероприятий, направленных на реализацию задачи подпрограммы 4, приведен в приложении 5.

Реализация подпрограммы 4 позволит:

- увеличить вклад воздушного транспорта в развитие экономики и повышение качества жизни населения, обеспечить транспортную доступность и повысить авиационную подвижность населения;
- повысить эффективность использования аэропортов в соответствии с требованиями растущего авиатранспортного рынка;
- повысить конкурентоспособность белорусских авиаперевозчиков за счет пополнения парка воздушными судами, обеспечивающими экономию ресурсов и высокий уровень сервиса для потребителей;
- обеспечить соответствие парка воздушных судов современным и перспективным экологическим требованиям.

Сведения о целевых показателях подпрограммы 4 и их значениях приведены в приложении 1.

## **ГЛАВА 10**

### **ПОДПРОГРАММА 5 «ОБЕСПЕЧЕНИЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА»**

В целях проведения единой государственной транспортной политики Минтранс координирует деятельность различных видов транспорта.

Минтранс осуществляет в соответствии с законодательством государственное регулирование и управление в области автомобильного, морского, внутреннего водного, железнодорожного, городского электрического транспорта и метрополитена, гражданской авиации и использования части воздушного пространства, которая в установленном порядке определена для воздушных трасс, местных воздушных линий, районов выполнения авиационных работ, аэродромов гражданской авиации и аэропортов, дорожной деятельности, деятельности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

В целях обеспечения устойчивого функционирования транспортного комплекса осуществляют деятельность государственные учреждения «Транспортная инспекция Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь», «Белорусская инспекция речного судоходства», «Государственная администрация водного транспорта», «Авиационная инспекция».

Основной задачей государственного учреждения «Транспортная инспекция Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь» является обеспечение контроля за соблюдением производителями транспортных работ и услуг законодательства в области транспортной деятельности.

Работниками данного учреждения ежегодно по результатам проверок выявляются более 10 тыс. нарушений законодательства в области автомобильного транспорта. Доходы бюджета от проведения контрольных мероприятий и привлечения лиц к административной ответственности составляют около 40 млн. рублей в год.

Государственное учреждение «Белорусская инспекция речного судоходства» обеспечивает безопасность судоходства на внутренних водных путях Республики Беларусь в целях защиты и охраны жизни и здоровья граждан, членов экипажей судов.

В 2020 году создано государственное учреждение «Государственная администрация водного транспорта», к основным функциям которого отнесены развитие внутренних водных путей и транспортной инфраструктуры на них, обеспечение содержания внутренних водных путей, государственное регулирование деятельности портов.

Созданное в 2019 году государственное учреждение «Авиационная инспекция» осуществляет контроль за деятельностью в области гражданской авиации в части обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов и авиационной безопасности, соответствием аэродромов предъявляемым к ним требованиям, выполнением правил международных полетов в части воздушного пространства Республики Беларусь, деятельностью авиационного персонала в рамках надзора за безопасностью полетов воздушных судов и авиационной безопасностью в области гражданской авиации.

Одним из важнейших факторов развития транспортного комплекса Беларуси и его интеграции в мировую экономическую систему являются развитие научно-исследовательского потенциала отрасли, участие в международных выставках и мероприятиях.

В системе Минтранса функционируют 4 организации, имеющие свидетельство об аккредитации научной организации: республиканское унитарное предприятие «Белорусский научно-исследовательский институт транспорта «Транстехника», республиканское дочернее унитарное предприятие «Белорусский дорожный научно-исследовательский институт «БелдорНИИ», учреждение образования «Белорусский государственный университет транспорта», учреждение образования «Белорусская государственная академия авиации».

За 2016–2020 годы на финансирование научной, научно-технической и инновационной деятельности направлено 19,4 млн. рублей, в том числе за счет средств республиканского бюджета – 9,2 млн. рублей, внебюджетного централизованного инвестиционного фонда Минтранса – 10,2 млн. рублей. Проведены исследования в области автомобильного, городского электрического, железнодорожного, внутреннего водного, авиационного транспорта, на основе которых разработаны технические нормативные правовые акты, инструкции, правила, внесены предложения по совершенствованию законодательства, разработано специализированное программное обеспечение. Усовершенствована материально-техническая база государственных научных организаций отрасли за счет приобретения оборудования, приборов и комплектующих изделий для осуществления научной деятельности и выполнения инновационных разработок.

Проводимая государством политика в области социальных льгот, прав и гарантий предусматривает предоставление отдельным категориям граждан определенных законодательством преимуществ, в том числе в виде льгот и скидок по оплате проезда на транспорте общего пользования.

Социальная поддержка населения обеспечивается нормативными правовыми актами, регламентирующими вопросы предоставления льгот и скидок на транспорте общего пользования для определенных категорий населения:

Закон Республики Беларусь от 14 июня 2007 г. № 239-З «О государственных социальных льготах, правах и гарантиях для отдельных категорий граждан»;

Соглашение о взаимном признании прав на льготный проезд для инвалидов и участников Великой Отечественной войны, а также лиц, приравненных к ним, от 12 марта 1993 года;

Указ Президента Республики Беларусь от 1 марта 2010 г. № 126 «О государственной поддержке инвалидов»;

Указ Президента Республики Беларусь от 29 апреля 2011 г. № 176 «О государственной поддержке пенсионеров»;

иные нормативные правовые акты.

Насчитывается около 40 категорий граждан, имеющих льготы по оплате проезда на транспорте общего пользования.

В 2016–2020 годах из республиканского бюджета на компенсацию потерь доходов организаций транспорта общего пользования от предоставления льгот и скидок направлено более 68 млн. рублей.

Эффективное и динамичное развитие транспортного комплекса неразрывно связано с совершенствованием нормативного правового регулирования в этой сфере. За 2016–2020 годы Минтрансом разработано более 400 нормативных правовых актов. Проводится работа по оказанию поддержки организаций за счет средств внебюджетного централизованного инвестиционного фонда Минтранса на финансирование инвестиционных проектов, в том числе выполняемых в рамках реализации программ (проектов) комплексной модернизации производств, обновления транспортных средств и оборудования. В целях реализации крупных инфраструктурных проектов проводится работа по привлечению средств международных финансовых институтов.

Дальнейшее обеспечение функционирования транспортного комплекса будет осуществляться с учетом развития информационного и научно-технического обеспечения, совершенствования нормативной правовой базы с учетом оценки регулирующего воздействия нормативных правовых актов. Меры правового регулирования в сфере реализации Государственной программы определены согласно приложению 8.

В рамках совершенствования контрольной деятельности государственного учреждения «Транспортная инспекция Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь» и эффективной реализации возложенных на нее функций планируются:

разработка и сопровождение программного продукта для реализации электронного обмена данными в рамках многосторонней квоты ЕКМТ и применения разрешений ЕКМТ в электронном формате;

модернизация автоматизированной информационной системы по ведению реестра специальных разрешений (лицензий) Минтранса на право осуществления деятельности в области автомобильного транспорта в части создания модуля информационного взаимодействия с Единым реестром лицензий;

модернизация автоматизированной информационной системы по контролю в части создания модуля по передаче результатов контрольных мероприятий (мероприятий технического (технологического, поверочного) характера, мониторингов и проверок) в интегрированную автоматизированную систему контрольной (надзорной) деятельности в Республике Беларусь;

другие мероприятия в сфере информатизации.

За счет развития научно-технической деятельности прогнозируется увеличение объемов реализуемых научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в области транспортной деятельности в 2021–2025 годах будут проводиться по следующим основным направлениям:

совершенствование нормативного правового обеспечения;

развитие информатизации и цифровых технологий;

совершенствование системы управления безопасностью транспортной деятельности и общественной безопасности;

разработка энергоэффективных технологий и экологических мероприятий для совершенствования работы организаций;

совершенствование системы нормирования транспортной деятельности и актуализация технических нормативных правовых актов.

Ключевые направления деятельности по реализации задачи подпрограммы 5 по повышению научного потенциала и обеспечению функционирования транспортного комплекса отражены в комплексе мероприятий, приведенном в приложении 5, включающем научно-техническое обеспечение деятельности, обеспечение деятельности центрального аппарата Минтранса и государственных учреждений, компенсацию потерь доходов организаций транспорта общего пользования от предоставления льгот и скидок на транспорте.

Реализация подпрограммы 5 позволит достичь следующих результатов:

развитие научно-технического потенциала отрасли;

принятие управленческих решений на основе применения результатов научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, а также разработка нормативных правовых актов с использованием международного опыта и передовых практик;

развитие информатизации и повышение уровня цифровизации организаций транспортного комплекса;

обеспечение модернизации информационных систем и разработка программных продуктов для повышения эффективности выполнения функций государственного учреждения «Транспортная инспекция Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь»;

совершенствование законодательства;

обеспечение предоставления государственных социальных льгот и скидок на транспорте и компенсация организациям транспорта потерь доходов.

Для устойчивого функционирования транспортного комплекса требуется поддержание научно-технического потенциала отрасли на уровне, необходимом для ее инновационного развития. В связи с этим целевым показателем подпрограммы 5 определено количество завершенных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ за счет бюджетных средств, выполняемых в рамках Государственной программы.

Указанный показатель определен в качестве целевого ввиду его значимости в обеспечении экономической безопасности Республики Беларусь. Так, Директивой Президента Республики Беларусь от 14 июня 2007 г. № 3 «О приоритетных направлениях укрепления экономической безопасности государства» определена необходимость принятия системных мер по наращиванию бюджетных расходов на научную, научно-техническую и инновационную деятельность до 1 процента от валового внутреннего продукта.

Данный целевой показатель сопоставим с индикатором достижения Цели устойчивого развития 9 «Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям».

Ожидается, что в 2021–2025 годах в рамках подпрограммы 5 будет выполнено 9 научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ за счет средств республиканского бюджета.

Сведения о целевом показателе подпрограммы 5 и его значении приведены в приложении 1.

Приложение 1  
к Государственной программе  
«Транспортный комплекс»  
на 2021–2025 годы

## СВЕДЕНИЯ

о сводных целевых показателях, характеризующих цель Государственной программы, целевых показателях, характеризующих задачи, и их значениях

Наименование показателя	Заказчик	Единица измерения	Значения показателей по годам				
			2021	2022	2023	2024	2025
Сводные целевые показатели Государственной программы							
1. Грузооборот*	Минтранс	процентов к 2020 году	101,2	104,2	108,6	114,4	120,6
2. Пассажиροоборот	»	процентов к 2020 году	108,8	113,8	119,3	125,2	131,7
3. Экспорт транспортных услуг	»	процентов к 2020 году	103,5	107,8	112,7	118,4	125,0
Целевые показатели							
Подпрограмма 1 «Железнодорожный транспорт»							
Задача «Комплексное развитие железнодорожного транспорта, включая развитие инфраструктуры, обновление железнодорожного подвижного состава, технические и технологические мероприятия на железнодорожном транспорте»							
4. Грузооборот	Минтранс	процентов к 2020 году	101,0	103,7	108,1	113,6	120,0
5. Пассажиροоборот	»	процентов к 2020 году	105,5	105,6	105,7	106,8	107,9
6. Экспорт транспортных услуг	»	процентов к 2020 году	103,0	106,1	109,3	112,5	115,9
7. Доля электрифицированных железнодорожных путей от всей протяженности железнодорожных путей Белорусской железной дороги	»	процентов	24,9	25,0	25,0	25,0	25,0
Подпрограмма 2 «Автомобильный, городской электрический транспорт и метрополитен»							
Задача «Обеспечение доступности, повышение качества и безопасности услуг автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена, повышение эффективности работы транспортных организаций»							
8. Грузооборот	облисполкомы, Минский горисполком, Минтранс	процентов к 2020 году	101,5	104,8	108,7	114,0	118,2
в том числе:							
Брестская область			101,5	104,8	108,7	113,8	118,0
Витебская область			102,8	107,4	111,3	117,6	122,2
Гомельская область			102,2	105,8	109,7	116,0	120,3

Гродненская область			101,2	104,3	108,2	113,2	117,5
Минская область			100,9	104,1	108,0	113,1	117,3
Могилевская область			101,3	104,5	108,4	113,5	117,6
г. Минск			101,5	104,8	108,8	113,9	118,1
9. Пассажирооборот автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена	»	процентов к 2020 году	108,0	108,3	108,9	110,7	112,5
в том числе:							
Брестская область			103,5	103,9	104,2	105,2	107,2
Витебская область			103,5	104,2	104,5	105,7	107,7
Гомельская область			105,0	105,7	106,0	107,8	109,8
Гродненская область			106,6	107,0	107,4	109,3	113,5
Минская область			101,3	101,4	101,6	103,0	105,2
Могилевская область			105,3	106,1	106,7	108,2	110,5
г. Минск			114,2	114,2	115,4	117,6	118,4
10. Экспорт транспортных услуг	»	процентов к 2020 году	103,5	107,4	112,3	117,9	125,0
11. Доля электрифицированных транспортных средств, выполняющих городские перевозки пассажиров в регулярном сообщении, в общем количестве подвижного состава, осуществляющего перевозки пассажиров городским электрическим транспортом, метрополитеном и автомобильным транспортом общего пользования	облисполкомы, Минский горисполком	процентов	27,4	27,5	28,0	29,0	30,0
Подпрограмма 3 «Внутренний водный и морской транспорт»							
Задача «Повышение эффективности использования внутреннего водного транспорта, включая развитие его инфраструктуры, повышение привлекательности Государственного реестра морских судов Республики Беларусь»							
12. Грузооборот	Минтранс	процентов к 2020 году	108,9	169,9	284,6	527,0	980,0
13. Количество судов, зарегистрированных в Государственном реестре морских судов Республики Беларусь	»	единиц	7	8	10	15	20
Подпрограмма 4 «Гражданская авиация»							
Задача «Обеспечение доступности и качества авиаперевозок, безопасности полетов и авиационной безопасности»							
14. Пассажирооборот	Минтранс	процентов к 2020 году	117,7	151,8	187,6	220,4	257,0
15. Грузооборот	»	процентов к 2020 году	120,0	206,4	366,6	670,8	1244,4

16. Объем обслуженных пассажиров в аэропортах	»	процентов к 2020 году	116,1	132,1	148,2	163,2	179,8
17. Объем оказанных аэронавигационных услуг на маршруте (полеты)	»	процентов к 2020 году	136,1	181,3	229,2	231,3	233,3
18. Экспорт транспортных услуг	»	процентов к 2020 году	115,0	132,2	150,8	171,9	195,9

Подпрограмма 5 «Обеспечение функционирования системы транспортного комплекса»

Задача «Повышение научного потенциала и общее обеспечение функционирования транспортного комплекса»

19. Количество завершенных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ за счет бюджетных средств, выполняемых в рамках программы	Минтранс	единиц	2	1	—	—	4
--	----------	--------	---	---	---	---	---

\* Без учета трубопроводного транспорта.

Приложение 2  
к Государственной программе  
«Транспортный комплекс»  
на 2021–2025 годы

## СВЕДЕНИЯ

**о сопоставимости сводных целевых и целевых показателей Государственной программы с индикаторами достижения Целей устойчивого развития на период до 2030 года**

Наименование Цели устойчивого развития	Задача	Индикаторы	Соответствующая задача Государственной программы	Сопоставимые показатели Государственной программы
Цель 9. Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям	Задача 9.1. Развивать качественную, надежную, устойчивую и стойкую инфраструктуру, включая региональную и трансграничную инфраструктуру, в целях поддержки экономического развития и благополучия людей, уделяя особое внимание обеспечению недорогого и равноправного доступа для всех	9.1.2. Объем пассажирских и грузовых перевозок в разбивке по видам транспорта	комплексное развитие железнодорожного транспорта, включая развитие инфраструктуры, обновление железнодорожного подвижного состава, развитие железнодорожных путей от всей протяженности железнодорожных	грузооборот пассажирооборот экспорт транспортных услуг  доля электрифицированных железнодорожных путей от всей протяженности железнодорожных

		состава, технические и технологические мероприятия на железнодорожном транспорте (задача подпрограммы 1 «Железнодорожный транспорт»)	путей Белорусской железной дороги
		обеспечение доступности, повышение качества и безопасности услуг автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена, повышение эффективности работы транспортных организаций (задача подпрограммы 2 «Автомобильный, городской электрический транспорт и метрополитен»)	доля электрифицированных транспортных средств, выполняющих городские перевозки пассажиров в регулярном сообщении, в общем количестве подвижного состава, осуществляющего перевозки пассажиров городским электрическим транспортом, метрополитеном и автомобильным транспортом общего пользования
		повышение эффективности использования внутреннего водного транспорта, включая развитие его инфраструктуры, повышение привлекательности Государственного реестра морских судов Республики Беларусь (задача подпрограммы 3 «Внутренний водный и морской транспорт»)	количество судов, зарегистрированных в Государственном реестре морских судов Республики Беларусь
		обеспечение доступности и качества авиаперевозок, безопасности полетов и авиационной безопасности (задача подпрограммы 4 «Гражданская авиация»)	объем обслуженных пассажиров в аэропортах объем оказанных аэронавигационных услуг на маршруте (полеты)
Задача 9.5. Активизировать научные исследования, наращивать технологический потенциал промышленных секторов во всех странах, особенно развивающихся странах, в том числе путем стимулирования к 2030 году инновационной деятельности и значительного увеличения числа работников в сфере научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в расчете на 1 млн. человек, а также государственных и частных расходов на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	9.5.1. Расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в процентном отношении к ВВП	повышение научного потенциала и общее обеспечение функционирования транспортного комплекса (задача подпрограммы 5 «Обеспечение функционирования системы транспортного комплекса»)	количество завершенных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ за счет бюджетных средств, выполняемых в рамках Государственной программы

Приложение 3  
к Государственной программе  
«Транспортный комплекс»  
на 2021–2025 годы

## СВЕДЕНИЯ

### о методике расчета сводных целевых и целевых показателей Государственной программы

Наименование показателя	Единица измерения	Определение показателя	Временные характеристики показателя	Алгоритм формирования (формула) и методологические пояснения к показателю	Показатели, используемые в формуле	Метод сбора информации, формы отчетности	Ответственный за сбор данных по показателю
Сводные целевые показатели Государственной программы							
1. Грузооборот	миллионов тонно-километров	объем транспортной работы по перевозкам грузов	ежемесячно			12-тр (авто), 12-тр (электро) (Минтранс), 12-тр (вт), 12-тр (авиа)	Белстат
2. Пассажиروоборот	миллионов пассажиро-километров	объем транспортной работы по перевозкам пассажиров	»			12-тр (авто), 12-тр (электро) (Минтранс), 12-тр (вт), 12-тр (авиа)	»
3. Экспорт транспортных услуг	процентов к 2020 году	выручка от предоставления резидентами Республики Беларусь транспортных услуг по перевозкам грузов и пассажиров нерезидентам	»			12-вэс (услуги)	»
Целевые показатели							
Подпрограмма 1 «Железнодорожный транспорт»							
4. Грузооборот	миллионов тонно-километров	объем транспортной работы по перевозкам грузов	ежемесячно			административные данные Белорусской железной дороги	Белстат
5. Пассажируоборот	миллионов пассажиро-километров	объем транспортной работы по перевозкам пассажиров	»			»	»

6. Экспорт транспортных услуг	процентов к 2020 году	выручка от предоставления резидентами Республики Беларусь транспортных услуг по перевозкам грузов и пассажиров нерезидентам	»			12-вэс (услуги)	»
7. Доля электрифицированных железнодорожных путей от всей протяженности железнодорожных путей Белорусской железной дороги	процентов	отношение эксплуатационной длины электрифицированных участков к эксплуатационной длине всей протяженности железнодорожных путей Белорусской железной дороги	»			АГО-1 ведомственная отчетность, АГО-9 выходные формы	Белорусская железная дорога
Подпрограмма 2 «Автомобильный, городской электрический транспорт и метрополитен»							
8. Грузооборот автомобильного транспорта	миллионов тонно-километров	объем транспортной работы по автомобильным перевозкам грузов	ежемесячно			12-тр (авто)	Белстат
9. Пассажирооборот автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена	миллионов пассажиро-километров	объем транспортной работы по автомобильным перевозкам пассажиров, перевозкам пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном	»			12-тр (авто), 12-тр (электро) (Минтранс)	»
10. Экспорт транспортных услуг	процентов к 2020 году	выручка от предоставления резидентами Республики Беларусь транспортных услуг по автомобильным перевозкам грузов и пассажиров нерезидентам	»			12-вэс (услуги)	»
11. Доля электрифицированных транспортных средств,	процентов	доля общего количества электрифицированных транспортных средств,	на 31 декабря отчетного года	$D_3 = \frac{K_{элс} + K_{трам} + K_{трол} + K_{метро}}{K_{авто} + K_{элс} + K_{трам} + K_{трол} + K_{метро}} \times 100$	$K_{элс}$ – списочное количество электробусов;	1-электро (Минтранс), административная	Белстат, Минтранс, облисполкомы,

выполняющих городские перевозки пассажиров в регулярном сообщении, в общем количестве подвижного состава, осуществляющего перевозки пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном, автомобильным транспортом общего пользования	выполняющих городские перевозки пассажиров в регулярном сообщении (трамваев, троллейбусов, электробусов, вагонов электропоездов метрополитена), в общем количестве подвижного состава, осуществляющего перевозки пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном, автомобильным транспортом общего пользования (д <sub>3</sub> )	К <sub>трам</sub> – списочное количество трамваев; К <sub>трол</sub> – списочное количество троллейбусов; К <sub>метро</sub> – списочное количество вагонов электропоездов метрополитена; К <sub>авто</sub> – списочное количество автобусов, эксплуатируемых автомобильными перевозчиками, включенными в перечни автомобильных перевозчиков, обязанных выполнять автомобильные перевозки транспортом общего пользования	информация о количестве автобусов	Минский горисполком
Подпрограмма 3 «Внутренний водный и морской транспорт»				
12. Грузооборот	тысяч тонно-километров	количество грузов, перевозимых за определенный период на определенное расстояние	ежемесячно	12-тр (вт) Белстат
13. Количество судов, зарегистрированных в Государственном реестре морских судов Республики Беларусь	единиц	количество судов, зарегистрированных в Государственном реестре морских судов Республики Беларусь	»	Государственный реестр морских судов Республики Беларусь Минтранс

Подпрограмма 4 «Гражданская авиация»

14. Пассажирооборот	процентов к 2020 году	производство количества пассажиров по каждой позиции перевозки на расстояние перевозки с последующим суммированием произведений по всем поездкам	ежемесячно		12-тр (авиа), ведомственная отчетность	Белстат, Минтранс
15. Грузооборот	процентов к 2020 году	производство веса каждой партии перевезенных грузов в тоннах на расстояние перевозки с последующим суммированием произведений по всем поездкам	»		»	»
16. Объем обслуженных пассажиров в аэропортах	процентов к 2020 году	сумма отправленных и прибывших пассажиров в аэропортах	ежеквартально		ведомственная отчетность	Минтранс
17. Объем оказанных аэронавигационных услуг на маршруте (полеты)	процентов к 2020 году	сумма полетов в воздушном пространстве Республики Беларусь, которым предоставлено аэронавигационное обслуживание	ежемесячно		»	»
18. Экспорт транспортных услуг	процентов к 2020 году	выручка от предоставления резидентами Республики Беларусь транспортных услуг по перевозкам грузов и пассажиров нерезидентам	»		12-вэс (услуги)	Белстат

Подпрограмма 5 «Обеспечение функционирования системы транспортного комплекса»

19. Количество завершенных научно- исследовательских и опытно- конструкторских работ за счет бюджетных средств, выполняемых в рамках Государственной программы	единиц	количество научно- исследовательских и опытно- конструкторских работ за счет бюджетных средств, выполняемых в рамках Государственной программы, принятых заказчиком по актам сдачи-приемки	31 декабря отчетного года	акты сдачи-приемки научно- исследовательских и опытно- конструкторских работ	Минтранс
--	--------	---	------------------------------	---	----------

Приложение 4  
к Государственной программе  
«Транспортный комплекс»  
на 2021–2025 годы

**ОБЪЕМЫ И ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ  
комплекса мероприятий Государственной программы**

Источники финансирования	Заказчик	Объемы финансирования (в текущих ценах, белорусских рублей)					
		всего	в том числе по годам				
			2021	2022	2023	2024	2025

Подпрограмма 1 «Железнодорожный транспорт»

Задача «Комплексное развитие железнодорожного транспорта, включая развитие инфраструктуры, обновление железнодорожного подвижного состава, технические и технологические мероприятия на железнодорожном транспорте»

Всего по подпрограмме 1		1 421 315 299,7	442 132 401,0	301 530 676,3	220 302 822,7	206 134 062,2	251 215 337,5
в том числе:							
республиканский бюджет <sup>1</sup> , всего	Минтранс	48 928 949,7	13 045 631,0	13 545 906,3	9 262 052,7	7 853 292,2	5 222 067,5
из него:							
возмещение части процентов за пользование банковскими кредитами, выданными		40 128 949,7	11 545 631,0	9 345 906,3	7 662 052,7	6 353 292,2	5 222 067,5

на инвестиционные  
проекты на условиях  
конкурсного размещения,  
а также процентов  
по внешним займам,  
привлеченным  
под гарантии  
Правительства  
Республики Беларусь, с  
учетом ранее  
привлеченных внешних  
займов под гарантии  
Правительства  
Республики Беларусь  
в соответствии с Указом  
Президента Республики  
Беларусь от 21 марта  
2008 г. № 168  
«О некоторых мерах  
по реализации  
инвестиционных  
проектов,  
финансируемых за счет  
внешних  
государственных займов  
и внешних займов,  
привлеченных  
под гарантии  
Правительства  
Республики Беларусь»  
в рамках реализации  
инвестиционных  
проектов  
Государственной  
программы развития  
железнодорожного  
транспорта Республики  
Беларусь на 2011–  
2015 годы, утвержденной  
постановлением Совета  
Министров Республики  
Беларусь от 20 декабря

2010 г. № 1851, и Государственной программы развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы, утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 28 апреля 2016 г. № 345							
средства на финансирование проектных работ		8 800 000,0	1 500 000,0	4 200 000,0	1 600 000,0	1 500 000,0	—
собственные средства — собственные средства исполнителей мероприятий (Белорусская железная дорога)	Минтранс	442 741 350,0	93 411 770,0	80 634 770,0	101 630 770,0	64 500 770,0	102 563 270,0
кредитные ресурсы	»	929 645 000,0	335 675 000,0	207 350 000,0	109 410 000,0	133 780 000,0	143 430 000,0
Подпрограмма 2 «Автомобильный, городской электрический транспорт и метрополитен»							
Задача «Обеспечение доступности, повышение качества и безопасности услуг автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена, повышение эффективности работы транспортных организаций»							
Всего по подпрограмме 2		4 219 292 147,5	901 213 679,8	871 537 290,2	789 823 596,9	814 815 730,5	841 901 850,1
в том числе:							
местные бюджеты, всего	облисполкомы, Минский горисполком	3 875 457 988,5	695 049 275,8	761 230 651,2	779 688 496,6	806 909 347,4	832 580 217,5
	в том числе:						
	Брестский облисполком	202 615 215,0	32 785 404,0	48 444 103,0	39 745 263,0	40 603 500,0	41 036 945,0
	Витебский облисполком	240 249 282,9	39 100 329,0	46 972 539,0	49 116 279,8	51 357 988,0	53 702 147,1
	Гомельский облисполком	203 786 440,0	37 137 917,0	38 953 021,0	40 705 913,0	42 537 682,0	44 451 907,0

	Гродненский облисполком	176 721 511,8	43 885 091,8	35 701 797,0	30 802 292,0	33 147 465,0	33 184 866,0
	Минский облисполком	174 668 937,0	32 347 291,0	33 779 960,0	34 687 558,0	36 158 498,0	37 695 630,0
	Могилевский облисполком	158 012 817,0	28 815 818,0	30 198 977,0	31 557 932,0	32 978 039,0	34 462 051,0
	Минский горисполком	2 719 403 784,8	480 977 425,0	527 180 254,2	553 073 258,8	570 126 175,4	588 046 671,4
из них:							
средства на финансирование капитальных вложений, всего	облисполкомы, Минский горисполком	1 321 871 440,7	244 358 555,8	265 729 798,0	259 720 211,8	271 377 870,0	280 685 005,1
	в том числе:						
	Брестский облисполком	60 772 593,0	6 918 444,0	21 335 529,0	11 416 803,0	11 000 259,0	10 101 558,0
	Витебский облисполком	77 646 970,9	9 447 552,0	15 896 429,0	16 641 745,8	17 422 100,0	18 239 144,1
	Гомельский облисполком	25 353 636,0	4 623 600,0	4 845 502,0	5 063 555,0	5 291 418,0	5 529 561,0
	Гродненский облисполком	68 964 121,8	24 234 043,8	15 107 499,0	9 281 251,0	10 657 977,0	9 683 351,0
	Минский облисполком	39 475 977,0	7 692 988,0	7 942 251,0	7 687 152,0	7 943 074,0	8 210 512,0
	Могилевский облисполком	27 138 612,0	4 949 100,0	5 186 657,0	5 420 057,0	5 663 960,0	5 918 838,0
	Минский горисполком	1 022 519 530,0	186 492 828,0	195 415 931,0	204 209 648,0	213 399 082,0	223 002 041,0
из них оплата по договорам лизинга	облисполкомы, Минский горисполком	819 376 862,0	151 584 193,2	158 065 266,3	164 058 899,8	170 025 456,5	175 643 046,2
	в том числе:						
	Брестский облисполком	37 937 593,0	6 918 444,0	7 250 529,0	7 576 803,0	7 917 759,0	8 274 058,0

	Витебский облисполком	12 762 595,0	3 739 502,2	3 431 269,3	2 871 357,8	1 978 135,5	742 330,2
	Гомельский облисполком	15 188 436,0	3 611 039,0	3 357 013,0	3 102 989,0	2 848 963,0	2 268 432,0
	Гродненский облисполком	38 690 898,0	7 055 820,0	7 394 499,0	7 727 251,0	8 074 977,0	8 438 351,0
	Минский облисполком	28 475 977,0	5 192 988,0	5 442 251,0	5 687 152,0	5 943 074,0	6 210 512,0
	Могилевский облисполком	27 138 612,0	4 949 100,0	5 186 657,0	5 420 057,0	5 663 960,0	5 918 838,0
	Минский горисполком	659 182 751,0	120 117 300,0	126 003 048,0	131 673 290,0	137 598 588,0	143 790 525,0
иное (субсидии на городские и пригородные перевозки пассажиров, обеспечение выплат социального характера)	облисполкомы, Минский горисполком	2 043 835 640,0	372 527 505,0	390 657 660,0	408 237 255,0	426 607 931,0	445 805 289,0
	в том числе:						
	Брестский облисполком	141 842 622,0	25 866 960,0	27 108 574,0	28 328 460,0	29 603 241,0	30 935 387,0
	Витебский облисполком	162 602 312,0	29 652 777,0	31 076 110,0	32 474 534,0	33 935 888,0	35 463 003,0
	Гомельский облисполком	178 432 804,0	32 514 317,0	34 107 519,0	35 642 358,0	37 246 264,0	38 922 346,0
	Гродненский облисполком	107 757 390,0	19 651 048,0	20 594 298,0	21 521 041,0	22 489 488,0	23 501 515,0
	Минский облисполком	135 192 960,0	24 654 303,0	25 837 709,0	27 000 406,0	28 215 424,0	29 485 118,0
	Могилевский облисполком	130 874 205,0	23 866 718,0	25 012 320,0	26 137 875,0	27 314 079,0	28 543 213,0
	Минский горисполком	1 187 133 347,0	216 321 382,0	226 921 130,0	237 132 581,0	247 803 547,0	258 954 707,0

компенсация (уплата) и возмещение процентов по кредитам банков	Минский горисполком	509 750 907,8	78 163 215,0	104 843 193,2	111 731 029,8	108 923 546,4	106 089 923,4
собственные средства, всего	облисполкомы	29 219 855,0	3 801 904,0	7 046 014,0	6 750 444,0	5 171 494,0	6 449 999,0
	в том числе:						
	Гомельский облисполком	14 771 200,0	1 896 800,0	3 143 600,0	3 193 600,0	3 243 600,0	3 293 600,0
	Гродненский облисполком	6 151 135,0	235 800,0	2 128 110,0	1 671 540,0	483 590,0	1 632 095,00
	Минский облисполком	3 221 520,0	644 304,0	644 304,0	644 304,0	644 304,0	644 304,0
	Могилевский облисполком	5 076 000,0	1 025 000,0	1 130 000,0	1 241 000,0	800 000,0	880 000,0
из них собственные средства исполнителей мероприятий (государственные транспортные организации)	облисполкомы	29 219 855,0	3 801 904,0	7 046 014,0	6 750 444,0	5 171 494,0	6 449 999,0
	в том числе:						
	Гомельский облисполком	14 771 200,0	1 896 800,0	3 143 600,0	3 193 600,0	3 243 600,0	3 293 600,0
	Гродненский облисполком	6 151 135,0	235 800,0	2 128 110,0	1 671 540,0	483 590,0	1 632 095,0
	Минский облисполком	3 221 520,0	644 304,0	644 304,0	644 304,0	644 304,0	644 304,0
	Могилевский облисполком	5 076 000,0	1 025 000,0	1 130 000,0	1 241 000,0	800 000,0	880 000,0
кредитные ресурсы	облисполкомы, Минский горисполком	314 614 304,0	202 362 500,0	103 260 625,0	3 384 656,3	2 734 889,1	2 871 633,6
	в том числе:						
	Витебский облисполком	13 054 304,0	2 362 500,0	2 480 625,0	2 604 656,3	2 734 889,1	2 871 633,6
	Минский облисполком	1 560 000,0	—	780 000,0	780 000,0	—	—

	Минский горисполком	300 000 000,0	200 000 000,0	100 000 000,0	—	—	—
Подпрограмма 3 «Внутренний водный и морской транспорт»							
Задача «Повышение эффективности использования внутреннего водного транспорта, включая развитие его инфраструктуры, повышение привлекательности Государственного реестра морских судов Республики Беларусь»							
Всего по подпрограмме 3		94 700 000,0	14 100 000,0	17 000 000,0	25 000 000,0	19 500 000,0	19 100 000,0
в том числе:							
республиканский бюджет <sup>2</sup> , всего	Минтранс	79 800 000,0	12 100 000,0	15 000 000,0	21 400 000,0	15 900 000,0	15 400 000,0
из него:							
средства на финансирование капитальных вложений, всего		27 600 000,0	2 600 000,0	5 000 000,0	11 000 000,0	5 000 000,0	4 000 000,0
в том числе средства на финансирование капитальных вложений (Государственная инвестиционная программа)		12 600 000,0	2 600 000,0	4 000 000,0	6 000 000,0	—	—
иное (бюджетные средства на выполнение путевых работ)		52 200 000,0	9 500 000,0	10 000 000,0	10 400 000,0	10 900 000,0	11 400 000,0
собственные средства — собственные средства заказчиков (внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Минтранса)	Минтранс	14 900 000,0	2 000 000,0	2 000 000,0	3 600 000,0	3 600 000,0	3 700 000,0
Подпрограмма 4 «Гражданская авиация»							
Задача «Обеспечение доступности и качества авиaperевозок, безопасности полетов и авиационной безопасности»							
Всего по подпрограмме 4		1 548 569 879,0	271 513 726,0	326 718 802,0	324 437 535,0	341 000 553,0	284 899 263,0

в том числе:

республиканский бюджет, Минтранс всего	615 116 400,0	113 464 580,0	134 816 275,0	122 935 725,0	122 695 185,0	121 204 635,0
из него:						
средства государственных целевых бюджетных фондов (республиканский фонд гражданской авиации)	74 090 640,0	10 500 000,0	13 465 160,0	15 600 160,0	17 125 160,0	17 400 160,0
средства на финансирование капитальных вложений <sup>3</sup> , всего	549 925 760,0	102 964 580,0	123 451 115,0	110 635 565,0	108 070 025,0	104 804 475,0
в том числе:						
средства на финансирование капитальных вложений (Государственная инвестиционная программа)	43 250 000,0	12 000 000,0	17 000 000,0	4 750 000,0	4 750 000,0	4 750 000,0
иное (бюджетные средства на погашение кредитов и процентов по ним согласно распоряжению Президента Республики Беларусь от 9 марта 2017 г. № 36рп «О финансировании инвестиционных проектов»)	497 775 760,0	90 964 580,0	104 351 115,0	102 585 565,0	100 820 025,0	99 054 475,0

собственные средства, всего Минтранс	455 579 479,0	64 959 146,0	77 271 527,0	91 951 810,0	105 980 368,0	115 416 628,0
из них:						
собственные средства заказчиков (внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Минтранса)	7 200 000,0	1 200 000,0	1 900 000,0	1 700 000,0	1 400 000,0	1 000 000,0
собственные средства исполнителей мероприятий (ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт», ОАО «Авиакомпания «Белавиа», ОАО «Авиакомпания Гродно», РУП «Национальный аэропорт Минск», ГП «Белаэронавигация», ОАО «Минский завод гражданской авиации № 407»)	448 379 479,0	63 759 146,0	75 371 527,0	90 251 810,0	104 580 368,0	114 416 628,0
кредитные ресурсы <sup>4</sup> »	477 874 000,0	93 090 000,0	114 631 000,0	109 550 000,0	112 325 000,0	48 278 000,0
Подпрограмма 5 «Обеспечение функционирования системы транспортного комплекса»						
Задача «Повышение научного потенциала и общее обеспечение функционирования транспортного комплекса»						
Всего по подпрограмме 5	268 063 784,0	49 097 097,0	51 236 985,0	53 540 128,0	55 876 040,0	58 313 534,0
в том числе:						
республиканский бюджет, Минтранс всего	255 328 998,0	46 837 097,0	48 869 105,0	50 956 838,0	53 175 152,0	55 490 806,0
из него:						
средства государственных целевых бюджетных фондов (республиканский фонд гражданской авиации)	13 000 000,0	2 500 000,0	2 550 000,0	2 600 000,0	2 650 000,0	2 700 000,0

средства на финансирование научной, научно-технической и инновационной деятельности		3 470 220,0	777 000,0	669 280,0	652 770,0	674 400,0	696 770,0
иное (бюджетные средства на обеспечение функционирования бюджетных учреждений, финансирование центрального аппарата Минтранса, обеспечение государственных социальных льгот на транспорте)		238 858 778,0	43 560 097,0	45 649 825,0	47 704 068,0	49 850 752,0	52 094 036,0
собственные средства – собственные средства заказчиков (внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Минтранса)	Минтранс	12 734 786,0	2 260 000,0	2 367 880,0	2 583 290,0	2 700 888,0	2 822 728,0
Всего по Государственной программе		7 551 941 110,2	1 678 056 903,8	1 568 023 753,5	1 413 104 082,6	1 437 326 385,7	1 455 429 984,6
в том числе:							
республиканский бюджет, всего	Минтранс	999 174 347,7	185 447 308,0	212 231 286,3	204 554 615,7	199 623 629,2	197 317 508,5
из него:							
средства на финансирование проектных работ		8 800 000,0	1 500 000,0	4 200 000,0	1 600 000,0	1 500 000,0	—
возмещение части процентов за пользование банковскими кредитами, выданными на инвестиционные проекты на условиях конкурсного размещения,		40 128 949,7	11 545 631,0	9 345 906,3	7 662 052,7	6 353 292,2	5 222 067,5

а также процентов  
по внешним займам,  
привлеченным  
под гарантии  
Правительства  
Республики Беларусь, с  
учетом ранее  
привлеченных внешних  
займов под гарантии  
Правительства  
Республики Беларусь  
в соответствии с Указом  
Президента Республики  
Беларусь от 21 марта  
2008 г. № 168 в рамках  
реализации  
инвестиционных  
проектов  
Государственной  
программы развития  
железнодорожного  
транспорта Республики  
Беларусь на 2011–  
2015 годы  
и Государственной  
программы развития  
транспортного комплекса  
Республики Беларусь  
на 2016–2020 годы

средства государственных целевых бюджетных фондов (республиканский фонд гражданской авиации)	87 090 640,0	13 000 000,0	16 015 160,0	18 200 160,0	19 775 160,0	20 100 160,0
средства на финансирование капитальных вложений, всего	553 287 696,0	95 014 436,0	121 258 315,0	116 588 315,0	111 028 315,0	109 398 315,0

в том числе:

средства на финансирование капитальных вложений (Государственная инвестиционная программа)	55 850 000,0	14 600 00,0	21 000 000,0	10 750 000,0	4 750 000,0	4 750 000,0
иное (бюджетные средства на погашение кредитов и процентов по ним согласно распоряжению Президента Республики Беларусь от 9 марта 2017 г. № 36рп «О финансировании инвестиционных проектов»)	497 775 760,0	90 964 580,0	104 351 115,0	102 585 565,0	100 820 025,0	99 054 475,0
иное (бюджетные средства на выполнение путевых работ)	52 200 000,0	9 500 000,0	10 000 000,0	10 400 000,0	10 900 000,0	11 400 000,0
средства на финансирование научной, научно- технической и инновационной деятельности	3 470 220,0	777 000,0	669 280,0	652 770,0	674 400,0	696 770,0
иное (бюджетные средства на обеспечение функционирования бюджетных учреждений, финансирование центрального	238 858 778,0	43 560 097,0	45 649 825,0	47 704 068,0	49 850 752,0	52 094 036,0

аппарата Минтранса, обеспечение государственных социальных льгот на транспорте)							
местные бюджеты, всего	облисполкомы, Минский горисполком	3 875 457 988,5	695 049 275,8	761 230 651,2	779 688 496,6	806 909 347,4	832 580 217,5
	в том числе:						
	Брестский облисполком	202 615 215,0	32 785 404,0	48 444 103,0	39 745 263,0	40 603 500,0	41 036 945,0
	Витебский облисполком	240 249 282,9	39 100 329,0	46 972 539,0	49 116 279,8	51 357 988,0	53 702 147,1
	Гомельский облисполком	203 786 440,0	37 137 917,0	38 953 021,0	40 705 913,0	42 537 682,0	44 451 907,0
	Гродненский облисполком	176 721 511,8	43 885 091,8	35 701 797,0	30 802 292,0	33 147 465,0	33 184 866,0
	Минский облисполком	174 668 937,0	32 347 291,0	33 779 960,0	34 687 558,0	36 158 498,0	37 695 630,0
	Могилевский облисполком	158 012 817,0	28 815 818,0	30 198 977,0	31 557 932,0	32 978 039,0	34 462 051,0
	Минский горисполком	2 719 403 784,8	480 977 425,0	527 180 254,2	553 073 258,8	570 126 175,4	588 046 671,4
из них:							
средства на финансирование капитальных вложений, всего	облисполкомы, Минский горисполком	1 321 871 440,7	244 358 555,8	265 729 798,0	259 720 211,8	271 377 870,0	280 685 005,1
	в том числе:						
	Брестский облисполком	60 772 593,0	6 918 444,0	21 335 529,0	11 416 803,0	11 000 259,0	10 101 558,0
	Витебский облисполком	77 646 970,9	9 447 552,0	15 896 429,0	16 641 745,8	17 422 100,0	18 239 144,1
	Гомельский облисполком	25 353 636,0	4 623 600,0	4 845 502,0	5 063 555,0	5 291 418,0	5 529 561,0

	Гродненский облисполком	68 964 121,8	24 234 043,8	15 107 499,0	9 281 251,0	10 657 977,0	9 683 351,0
	Минский облисполком	39 475 977,0	7 692 988,0	7 942 251,0	7 687 152,0	7 943 074,0	8 210 512,0
	Могилевский облисполком	27 138 612,0	4 949 100,0	5 186 657,0	5 420 057,0	5 663 960,0	5 918 838,0
	Минский горисполком	1 022 519 530,0	186 492 828,0	195 415 931,0	204 209 648,0	213 399 082,0	223 002 041,0
из них оплата по договорам лизинга	облисполкомы, Минский горисполком	819 376 862,0	151 584 193,2	158 065 266,3	164 058 899,8	170 025 456,5	175 643 046,2
	в том числе:						
	Брестский облисполком	37 937 593,0	6 918 444,0	7 250 529,0	7 576 803,0	7 917 759,0	8 274 058,0
	Витебский облисполком	12 762 595,0	3 739 502,2	3 431 269,3	2 871 357,8	1 978 135,5	742 330,2
	Гомельский облисполком	15 188 436,0	3 611 039,0	3 357 013,0	3 102 989,0	2 848 963,0	2 268 432,0
	Гродненский облисполком	38 690 898,0	7 055 820,0	7 394 499,0	7 727 251,0	8 074 977,0	8 438 351,0
	Минский облисполком	28 475 977,0	5 192 988,0	5 442 251,0	5 687 152,0	5 943 074,0	6 210 512,0
	Могилевский облисполком	27 138 612,0	4 949 100,0	5 186 657,0	5 420 057,0	5 663 960,0	5 918 838,0
	Минский горисполком	659 182 751,0	120 117 300,0	126 003 048,0	131 673 290,0	137 598 588,0	143 790 525,0
иное (субсидии на городские и пригородные перевозки пассажиров, обеспечение выплат социального характера)	облисполкомы, Минский горисполком	2 043 835 640,0	372 527 505,0	390 657 660,0	408 237 255,0	426 607 931,0	445 805 289,0
	в том числе:						
	Брестский облисполком	141 842 622,0	25 866 960,0	27 108 574,0	28 328 460,0	29 603 241,0	30 935 387,0

	Витебский облисполком	162 602 312,0	29 652 777,0	31 076 110,0	32 474 534,0	33 935 888,0	35 463 003,0
	Гомельский облисполком	178 432 804,0	32 514 317,0	34 107 519,0	35 642 358,0	37 246 264,0	38 922 346,0
	Гродненский облисполком	107 757 390,0	19 651 048,0	20 594 298,0	21 521 041,0	22 489 488,0	23 501 515,0
	Минский облисполком	135 192 960,0	24 654 303,0	25 837 709,0	27 000 406,0	28 215 424,0	29 485 118,0
	Могилевский облисполком	130 874 205,0	23 866 718,0	25 012 320,0	26 137 875,0	27 314 079,0	28 543 213,0
	Минский горисполком	1 187 133 347,0	216 321 382,0	226 921 130,0	237 132 581,0	247 803 547,0	258 954 707,0
компенсация (уплата) и возмещение процентов по кредитам банков	Минский горисполком	509 750 907,8	78 163 215,0	104 843 193,2	111 731 029,8	108 923 546,4	106 089 923,4
собственные средства, всего		955 175 470,0	166 432 820,0	169 320 191,0	206 516 314,0	181 953 520,0	230 952 625,0
из них:							
собственные средства заказчиков (внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Минтранса)	Минтранс	34 834 786,0	5 460 000,0	6 267 880,0	7 883 290,0	7 700 888,0	7 522 728,0
собственные средства исполнителей мероприятий, всего		920 340 684,0	160 972 820,0	163 052 311,0	198 633 024,0	174 252 632,0	223 429 897,0
в том числе:							
Белорусская железная дорога	Минтранс	442 741 350,0	93 411 770,0	80 634 770,0	101 630 770,0	64 500 770,0	102 563 270,0
ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт», ОАО «Авиакомпания «Белавиа», ОАО «Авиакомпания Гродно»,	»	448 379 479,0	63 759 146,0	75 371 527,0	90 251 810,0	104 580 368,0	114 416 628,0

РУП «Национальный аэропорт Минск», ГП «Белаэронавигация», ОАО «Минский завод гражданской авиации № 407»							
государственные транспортные организации	облисполкомы	29 219 855,0	3 801 904,0	7 046 014,0	6 750 444,0	5 171 494,0	6 449 999,0
	в том числе:						
	Гомельский облисполком	14 771 200,0	1 896 800,0	3 143 600,0	3 193 600,0	3 243 600,0	3 293 600,0
	Гродненский облисполком	6 151 135,0	235 800,0	2 128 110,0	1 671 540,0	483 590,0	1 632 095,0
	Минский облисполком	3 221 520,0	644 304,0	644 304,0	644 304,0	644 304,0	644 304,0
	Могилевский облисполком	5 076 000,0	1 025 000,0	1 130 000,0	1 241 000,0	800 000,0	880 000,0
кредитные ресурсы	Минтранс, Витебский, Минский облисполкомы, Минский горисполком	1 722 133 304,0	631 127 500,0	425 241 625,0	222 344 656,3	248 839 889,1	194 579 633,6
	в том числе:						
	Минтранс	1 407 519 000,0	428 765 000,0	321 981 000,0	218 960 000,0	246 105 000,0	191 708 000,0
	Витебский облисполком	13 054 304,0	2 362 500,0	2 480 625,0	2 604 656,3	2 734 889,1	2 871 633,6
	Минский облисполком	1 560 000,0	—	780 000,0	780 000,0	—	—
	Минский горисполком	300 000 000,0	200 000 000,0	100 000 000,0	—	—	—

<sup>1</sup> Общая стоимость проекта по электрификации 581 000 000 рублей (мероприятие 2 приложения 5 Государственной программы). Источники и объемы финансирования будут уточняться с учетом графика производства работ на соответствующий отчетный год. В рамках выполнения мероприятия 3 приложения 5 Государственной программы также планируется приобретение электропоездов городских линий (174 300 000 рублей). Источники финансирования будут уточняться с учетом графика приобретения подвижного состава на соответствующий отчетный год.

<sup>2</sup> Отражены объемы финансирования выполнения путевых работ на внутренних водных путях (мероприятие 19 приложения 5 Государственной программы), предусмотренные в республиканском бюджете на 2021 год, и далее расчетные объемы финансирования с учетом прогнозного индекса роста потребительских цен. Фактическая потребность в бюджетных средствах на выполнение путевых работ на внутренних водных путях для выполнения показателей и задачи подпрограммы 3 Государственной программы составляет в 2022 году – 15 000 000 рублей, в 2023 году – 18 000 000 рублей, в 2024 году – 20 000 000 рублей, в 2025 году – 22 000 000 рублей.

<sup>3</sup> В средствах на финансирование капитальных вложений учтены средства на финансирование капитальных вложений за счет средств государственных целевых бюджетных фондов (республиканский фонд гражданской авиации) по мероприятиям 24 и 39 приложения 5 Государственной программы в 2022 году – 2 100 000 рублей, в 2023 году – 3 300 000 рублей, в 2024 году – 2 500 000 рублей, в 2025 году – 1 000 000 рублей.

<sup>4</sup> Условия погашения и обслуживания кредитов (по мероприятиям 30 и 37 приложения 5 Государственной программы) в соответствии с отдельным решением Президента Республики Беларусь.

Приложение 5  
к Государственной программе  
«Транспортный комплекс»  
на 2021–2025 годы

## КОМПЛЕКС МЕРОПРИЯТИЙ Государственной программы

Название мероприятия	Сроки реализации, годы	Заказчики	Источники финансирования
Подпрограмма 1 «Железнодорожный транспорт»			
Задача «Комплексное развитие железнодорожного транспорта, включая развитие инфраструктуры, обновление железнодорожного подвижного состава, технические и технологические мероприятия на железнодорожном транспорте»			
1. Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта	2021–2025	Минтранс	республиканский бюджет, собственные средства, кредитные ресурсы
2. Электрификация железнодорожных участков и модернизация систем электроснабжения	2021–2025	»	республиканский бюджет <sup>1</sup> , собственные средства, кредитные ресурсы
3. Обновление подвижного состава <sup>2</sup>	2021–2025	»	республиканский бюджет, кредитные ресурсы
4. Укрепление материально-технической базы путевого хозяйства	2021–2025	»	собственные средства
5. Развитие информационно-управляющих систем автоматизации перевозочного процесса, грузовой и коммерческой работы, обеспечение информационной безопасности	2021–2025	»	»
6. Мероприятия по подготовке и переподготовке персонала	2021–2025	»	»

Подпрограмма 2 «Автомобильный, городской электрический транспорт и метрополитен»

Задача «Обеспечение доступности, повышение качества и безопасности услуг автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена, повышение эффективности работы транспортных организаций»

7. Обеспечение окупаемости перевозок собственными доходами транспортных организаций к концу 2025 года	2021–2025	облисполкомы, Минский горисполком	местные бюджеты
8. Обеспечение выплат социального характера	2021–2025	»	»
9. Обновление парка подвижного состава автомобильного (с учетом приоритетов закупок транспортных средств отечественных производителей, их соответствия экологическим классам 5 и выше), городского электрического транспорта и метрополитена <sup>3</sup>	2021–2025	»	местные бюджеты, собственные средства, кредитные ресурсы
10. Развитие коммуникаций городского электрического транспорта	2021–2025	»	местные бюджеты
11. Строительство станций для зарядки электробусов	2021–2025	»	»
12. Строительство линий метрополитена	2021–2025	Минский горисполком	местные бюджеты, кредитные ресурсы
13. Погашение кредитов, привлеченных на строительство линий метрополитена, и уплата процентов по ним	2021–2025	»	местные бюджеты
14. Развитие производственно-технической базы технического обслуживания, ремонта и хранения автобусов, электробусов, троллейбусов и трамваев	2021–2025	облисполкомы, Минский горисполком	»
15. Реконструкция (ремонт) пассажирских терминалов	2021–2025	облисполкомы	»

Подпрограмма 3 «Внутренний водный и морской транспорт»

Задача «Повышение эффективности использования внутреннего водного транспорта, включая развитие его инфраструктуры, повышение привлекательности Государственного реестра морских судов Республики Беларусь»

16. Повышение технико-экономических характеристик судов	2021–2025	Минтранс	собственные средства
17. Обновление (реновация) судов, использующихся для выполнения государственных функций, в том числе при обеспечении экологической безопасности	2023–2025	»	»
18. Создание портовой инфраструктуры на реке Днепр	2021–2025	»	средства инвестора <sup>4</sup>
19. Организация выполнения путевых работ на внутренних водных путях	2021–2025	»	республиканский бюджет <sup>5</sup>
20. Развитие портовой инфраструктуры речного порта Мозырь	2023–2025	»	собственные средства
21. Реконструкция сооружений восточного склона Днепро-Бугского канала. Гидроузел № 2 «Переруб» Ивановского района Брестской области (включая проектно-изыскательские работы)	2021	»	республиканский бюджет

22. Реконструкция сооружений восточного склона Днепро-Бугского канала. Гидроузел № 4 «Овзичи» Ивановского района (включая проектно-изыскательские работы)	2021–2023	»	»
23. Реконструкция сооружений восточного склона Днепро-Бугского канала. Гидроузел № 11 «Качановичи» Пинского района (включая проектно-изыскательские работы)	2022–2025	»	»
Подпрограмма 4 «Гражданская авиация»			
Задача «Обеспечение доступности и качества авиаперевозок, безопасности полетов и авиационной безопасности»			
24. Обновление (увеличение) парка воздушных судов, в том числе посредством лизинга	2021–2025	Минтранс	республиканский бюджет, собственные средства, кредитные ресурсы
25. Погашение кредитов, привлеченных на обновление (увеличение) парка воздушных судов, и уплата процентов по ним	2021–2025	»	республиканский бюджет, собственные средства
26. Модернизация, восстановление и поддержание летной годности парка воздушных судов	2021–2025	»	»
27. Уплата взносов в Межгосударственный авиационный комитет	2021–2025	»	республиканский бюджет
28. Создание автоматизированной информационной системы персональных данных пассажиров воздушных судов, включающее гарантийное сопровождение и послегарантийное обслуживание и сопровождение	2021–2025	»	»
29. Поддержание в надлежащем состоянии объектов социальной сферы авиационных организаций	2021–2025	»	»
30. Реконструкция сооружения специализированного воздушного транспорта – аэродром с водоотводной дренажной системой в части реконструкции взлетно-посадочной полосы, магистральной рулежной дорожки, рулежных дорожек, перрона, строительства рулежных дорожек и перрона	2021–2025	»	кредитные ресурсы <sup>6</sup>
31. Строительство комплекса паркингов и наземных автомобильных стоянок на прилегающей территории Национального аэропорта Минск	2021–2022	»	собственные средства, кредитные ресурсы
32. Возведение западной галереи с реконструкцией части помещения транспортного назначения № 1 здания аэровокзального комплекса для посадки и высадки пассажиров	2023–2025	»	»
33. Возведение терминала № 2 аэровокзального комплекса на территории Национального аэропорта Минск (при достижении пассажиропотока 10 млн. пассажиров в год) (включая выполнение проектно-изыскательских работ)	2025	»	собственные средства

34. Возведение перрона к терминалу № 2 аэровокзального комплекса на территории Национального аэропорта Минск (при достижении пассажиропотока 10 млн. пассажиров в год) (включая выполнение проектно-изыскательских работ)	2025	»	»
35. Погашение кредитов, привлеченных на строительство второй искусственной взлетно-посадочной полосы в Национальном аэропорту Минск, и уплата процентов по ним	2021–2025	»	республиканский бюджет, собственные средства
36. Погашение кредитов, привлеченных на реконструкцию аэродрома Орша с капитальным ремонтом существующей взлетно-посадочной полосы, реконструкцией рулежных дорожек, строительство административного здания на территории аэродрома Орша, и уплата процентов по ним	2021–2025	»	»
37. Строительство авиаремонтного завода на территории Национального аэропорта Минск	2021–2022	»	кредитные ресурсы <sup>6</sup>
38. Погашение кредитов, привлеченных на строительство авиаремонтного завода на территории Национального аэропорта Минск, и уплата процентов по ним	2021–2025	»	республиканский бюджет
39. Техническое переоснащение (модернизация) и обновление (приобретение) специальной техники, оборудования, транспортных средств авиационных организаций	2021–2025	»	республиканский бюджет, собственные средства
40. Реконструкция (модернизация), поддержание эксплуатационной годности объектов инфраструктуры аэропортов, в том числе областных	2021–2025	»	собственные средства
41. Техническое переоснащение (модернизация) и обновление средств аэронавигационного и радиолокационного обеспечения, средств связи	2021–2025	»	»

Подпрограмма 5 «Обеспечение функционирования системы транспортного комплекса»

Задача «Повышение научного потенциала и общее обеспечение функционирования транспортного комплекса»

42. Финансирование центрального аппарата Минтранса	2021–2025	Минтранс	республиканский бюджет
43. Обеспечение функционирования государственных учреждений, входящих в систему Минтранса	2021–2025	»	»
44. Информационное обеспечение инвестиционной деятельности Минтранса	2021–2025	»	собственные средства
45. Обеспечение государственных социальных льгот и скидок на транспорте	2021–2025	»	республиканский бюджет

46. Исследование рынка транспортных услуг Республики Беларусь и разработка рекомендаций по развитию транспортного комплекса (мероприятие по научному обеспечению)	2021–2025	»	»
47. Исследование тенденций развития логистической системы и транзитного потенциала Республики Беларусь и разработка предложений по повышению их эффективности (мероприятие по научному обеспечению)	2021–2025	»	»
48. Исследование структуры потребления топливно-энергетических ресурсов в организациях Минтранса и разработка отраслевых мероприятий по выполнению показателей энергосбережения (мероприятие по научному обеспечению)	2021–2025	»	»
49. Проведение анализа рынка автомобильных перевозок пассажиров и разработка предложений по совершенствованию условий транспортной деятельности (мероприятие по научному обеспечению)	2021–2025	»	»
50. Анализ форм и методов государственного регулирования и управления в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок и разработка предложений по их совершенствованию (мероприятие по научному обеспечению)	2021	»	»
51. Исследование перспективных обводов корпуса несамоходного судна грузоподъемностью 2300 тонн для перевозки широкой номенклатуры грузов, разработка конструкторской документации на опытное судно (мероприятие по научному обеспечению)	2021	»	»
52. Исследование и разработка норм затрат труда при выполнении путевых работ на внутренних водных путях Республики Беларусь (мероприятие по научному обеспечению)	2021–2022	»	»
53. Исследование и подготовка предложений в области транспортной деятельности для совершенствования Национальной системы квалификаций, разработка профессиональных стандартов	2021–2025	»	собственные средства
54. Разработка информационно-коммуникативных технологий обучения дисциплинам в области транспорта и транспортной деятельности для учащихся учреждений среднего специального и высшего образования	2021–2025	»	»
55. Имплементация положений международного права в области водного транспорта в национальное законодательство	2021–2025	»	»

56. Исследование уровня режима внутренних водных путей Республики Беларусь и разработка рекомендаций по обоснованию их габаритов	2021–2022	»	»
57. Выполнение опытно-конструкторских работ, направленных на повышение эффективности судов	2022–2025	»	»
58. Создание нормативного правового механизма, обеспечивающего подтверждение эффективности деятельности государства в части соответствия регистрируемых морских судов требованиям Международной морской организации по организации безопасного судоходства	2022	»	»
59. Разработка системы управления безопасностью на внутреннем водном транспорте	2022–2024	»	»
60. Исследование порядка проведения дефектации и методов ремонта корпусов судов внутреннего плавания и разработка технического кодекса установившейся практики «Дефектация корпусов судов внутреннего плавания и методы ремонта»	2021	»	»
61. Исследование европейских инструментов, формирующих правовую основу деятельности внутреннего водного транспорта, и разработка рекомендаций по их совершенствованию и внедрению	2021–2025	»	»
62. Развитие функционала системы показателей финансово-хозяйственной деятельности транспортной отрасли в веб-приложении для анализа форм отчетности	2021–2025	»	»
63. Исследование направлений развития Глобальной и Региональной систем организации воздушного движения и разработка Национального аэронавигационного плана в целях реализации модулей блочной модернизации авиационной системы ИКАО	2021	»	»
64. Исследование концепций обеспечения безопасности систем информационных и связанных технологий, включая кибербезопасность	2021	»	»
65. Разработка порядка организации профессиональной подготовки авиационного персонала по обслуживанию воздушного движения	2021	»	»
66. Исследование процедур предоставления диспетчерского обслуживания и обмена информацией между экипажем воздушного судна и диспетчером по управлению воздушным движением в воздушном пространстве и управления спецтранспортом на рабочей площади аэродрома	2021	»	»

67. Анализ правоприменительной практики законодательства о железнодорожном транспорте и разработка предложений по его совершенствованию	2021–2022	»	»
68. Исследование цифрового развития транспортно-логистической системы с учетом анализа мирового опыта в данной сфере и подготовка предложений по совершенствованию цифровизации и информатизации транспортного комплекса	2021–2022	»	»
69. Совершенствование системы управления безопасностью транспортной деятельности и общественной безопасности	2021–2022	»	»

<sup>1</sup> Общая стоимость проекта по электрификации 581 000 000 рублей. Источники и объемы финансирования будут уточняться с учетом графика производства работ на соответствующий отчетный год.

<sup>2</sup> В том числе приобретение электропоездов городских линий (174 300 000 рублей). Источники финансирования будут уточняться с учетом графика приобретения подвижного состава на соответствующий отчетный год.

<sup>3</sup> В том числе приобретение вагонов метро (377 365 010 рублей). Источники финансирования будут уточняться с учетом графика приобретения подвижного состава на соответствующий отчетный год.

<sup>4</sup> Объем средств на период реализации Государственной программы не определен, так как реализация проекта предусмотрена до 2027 года включительно и инвестор приступит к строительству только после выполнения украинской стороной дноуглубительных работ.

<sup>5</sup> Отражены объемы финансирования выполнения путевых работ на внутренних водных путях, предусмотренные в республиканском бюджете на 2021 год, и далее расчетные объемы финансирования с учетом прогнозного индекса роста потребительских цен.

Фактическая потребность в бюджетных средствах на выполнение путевых работ на внутренних водных путях для выполнения показателей и задачи подпрограммы 3 составляет в 2022 году – 15 000 000 рублей, в 2023 году – 18 000 000 рублей, в 2024 году – 20 000 000 рублей, в 2025 году – 22 000 000 рублей.

<sup>6</sup> Условия погашения и обслуживания кредитов в соответствии с отдельным решением Президента Республики Беларусь.

Приложение 6  
к Государственной программе  
«Транспортный комплекс»  
на 2021–2025 годы

## ОРГАНИЗАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКИЕ МЕРОПРИЯТИЯ Государственной программы

Название мероприятия	Сроки реализации, годы	Заказчики	Источники финансирования
Подпрограмма 2 «Автомобильный, городской электрический транспорт и метрополитен»			
Задача «Обеспечение доступности, повышение качества и безопасности услуг автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена, повышение эффективности работы транспортных организаций»			
1. Реализация проектов «Умная остановка»	2021–2025	облисполкомы, Минский горисполком	—
2. Расширение применения систем оплаты проезда	2021–2025	»	—
3. Создание условий для обновления парка подвижного состава современными экологически безопасными транспортными средствами для выполнения международных автомобильных перевозок	2021	Минтранс	—
4. Оценка целесообразности применения цифровых тахографов на отдельных категориях транспортных средств при выполнении внутриреспубликанских перевозок грузов и пассажиров	2021–2022	»	—
5. Совершенствование контроля за обеспечением безопасности транспортной деятельности в области городского электрического транспорта и метрополитена	2021–2022	»	—
6. Внедрение международной товарно-транспортной накладной «CMR» в виде электронного документа (e-CMR)	2021–2025	»	—
7. Внедрение экономического механизма определения стоимости транспортной работы при выполнении городских и пригородных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, а также перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном	2022–2025	Минтранс, облисполкомы, Минский горисполком	—
8. Разработка пилотных планов устойчивой городской мобильности (не менее одного пилотного плана для городов с населением не менее 30 тыс. человек по каждой области)	2023–2025	облисполкомы	—

9. Реализация пилотных планов устойчивой городской мобильности	2024–2025	»	–
Подпрограмма 3 «Внутренний водный и морской транспорт»			
Задача «Повышение эффективности использования внутреннего водного транспорта, включая развитие его инфраструктуры, повышение привлекательности Государственного реестра морских судов Республики Беларусь»			
10. Взаимодействие в рамках Евразийского экономического союза по вопросам формирования нормативной правовой базы Союза и создания равных условий хозяйствования для субъектов стран – участниц Союза	2021–2025	Минтранс	–
11. Актуализация заключенных соглашений в области водного транспорта	2021–2025	»	–
12. Присоединение Республики Беларусь к международным договорам в сфере обеспечения безопасности морского судоходства и предотвращения загрязнения морской среды	2023–2025	»	–
13. Взаимодействие в рамках Международной морской организации по вопросам разработки и принятия норм, правил и стандартов безопасности торгового мореплавания и предотвращения загрязнения окружающей среды	2021–2025	»	–

Приложение 7  
к Государственной программе  
«Транспортный комплекс»  
на 2021–2025 годы

## ОБЪЕМЫ закупки и финансирования товаров, производимых в Республике Беларусь

Наименование товаров	Количество, единиц						Объем финансирования, рублей					
	всего	в том числе по годам					всего	в том числе по годам				
		2021	2022	2023	2024	2025		2021	2022	2023	2024	2025
Подпрограмма 2 «Автомобильный, городской электрический транспорт и метрополитен»*												
1. Автобусы, всего	309	117	40	45	43	64	576 664 155,1	110 125 105,0	116 991 350,3	116 825 828,9	115 515 274,9	117 206 596,0
в том числе:												
Брестский облисполком	26	26	—	—	—	—	34 589 544,0	6 307 881,0	6 610 659,0	6 908 139,0	7 219 005,0	7 543 860,0

Витебский облисполком	64	9	9	9	12	25	32 051 381,7	5 845 012,0	6 125 572,3	6 401 223,3	6 689 278,3	6 990 295,8
Гомельский облисполком	38	4	7	8	9	10	32 435 936,0	5 115 600,0	6 548 102,0	6 730 555,0	6 921 218,0	7 120 461,0
Гродненский облисполком	67	14	9	13	12	19	35 376 886,0	5 565 520,0	7 713 656,0	7 508 435,0	6 583 145,0	8 006 130,0
Минский облисполком	20	4	4	4	4	4	31 697 497,0	5 837 292,0	6 086 555,0	6 331 456,0	6 587 378,0	6 854 816,0
Могилевский облисполком	90	56	11	11	6	6	25 841 090,0	4 811 800,0	5 098 567,0	5 388 153,0	5 133 775,0	5 408 795,0
Минский горисполком	4	4	—	—	—	—	384 671 820,4	76 642 000,0	78 808 239,0	77 557 867,6	76 381 475,6	75 282 238,2
в том числе:												
1.1. местные бюджеты, всего	212	102	17	21	29	43	550 994 300,1	106 973 201,0	110 595 336,3	110 775 384,9	111 093 780,9	111 556 597,0
из них:												
Брестский облисполком	26	26	—	—	—	—	34 589 544,0	6 307 881,0	6 610 659,0	6 908 139,0	7 219 005,0	7 543 860,0
Витебский облисполком	64	9	9	9	12	25	32 051 381,7	5 845 012,0	6 125 572,3	6 401 223,3	6 689 278,3	6 990 295,8
Гомельский облисполком	15	1	2	3	4	5	21 214 736,0	3 868 800,0	4 054 502,0	4 236 955,0	4 427 618,0	4 626 861,0
Гродненский облисполком	33	12	1	4	8	8	29 225 751,0	5 329 720,0	5 585 546,0	5 836 895,0	6 099 555,0	6 374 035,0
Минский облисполком	—	—	—	—	—	—	28 475 977,0	5 192 988,0	5 442 251,0	5 687 152,0	5 943 074,0	6 210 512,0
Могилевский облисполком	70	50	5	5	5	5	20 765 090,0	3 786 800,0	3 968 567,0	4 147 153,0	4 333 775,0	4 528 795,0
Минский горисполком	4	4	—	—	—	—	384 671 820,4	76 642 000,0	78 808 239,0	77 557 867,6	76 381 475,6	75 282 238,2
из них:												
1.1.1. оплата по договорам лизинга, всего	133	92	6	9	13	13	344 888 053,6	81 747 390,8	69 810 931,9	67 417 655,8	64 713 247,8	61 198 827,3
в том числе:												
Брестский облисполком	26	26	—	—	—	—	34 589 544,0	6 307 881,0	6 610 659,0	6 908 139,0	7 219 005,0	7 543 860,0

Витебский облисполком	—	—	—	—	—	—	9 881 455,2	2 736 962,8	2 514 434,9	2 294 543,2	1 719 752,2	615 762,1
Гомельский облисполком	—	—	—	—	—	—	15 188 436,0	3 611 039,0	3 357 013,0	3 102 989,0	2 848 963,0	2 268 432,0
Гродненский облисполком	33	12	1	4	8	8	29 225 751,0	5 329 720,0	5 585 546,0	5 836 895,0	6 099 555,0	6 374 035,0
Минский облисполком	—	—	—	—	—	—	28 475 977,0	5 192 988,0	5 442 251,0	5 687 152,0	5 943 074,0	6 210 512,0
Могилевский облисполком	70	50	5	5	5	5	20 765 090,0	3 786 800,0	3 968 567,0	4 147 153,0	4 333 775,0	4 528 795,0
Минский горисполком	4	4	—	—	—	—	206 761 800,4	54 782 000,0	42 332 461,0	39 440 784,6	36 549 123,6	33 657 431,2
1.1.2. прямые закупки, всего	79	10	11	12	16	30	28 196 226,5	3 365 810,2	4 308 626,4	5 240 646,1	6 548 181,1	8 732 962,7
в том числе:												
Витебский облисполком	64	9	9	9	12	25	22 169 926,5	3 108 049,2	3 611 137,4	4 106 680,1	4 969 526,1	6 374 533,7
Гомельский облисполком	15	1	2	3	4	5	6 026 300,0	257 761,0	697 489,0	1 133 966,0	1 578 655,0	2 358 429,0
1.1.3. компенсация (уплата) и возмещение процентов по кредитам банков на закупку автобусов в прошлые годы, всего	—	—	—	—	—	—	177 910 020,0	21 860 000,0	36 475 778,0	38 117 083,0	3 983 2352,0	41 624 807,0
в том числе Минский горисполком	—	—	—	—	—	—	177 910 020,0	21 860 000,0	36 475 778,0	38 117 083,0	39 832 352,0	41 624 807,0
1.2. собственные средства, всего	97	15	23	24	14	21	25 669 855,0	3 151 904,0	6 396 014,0	6 050 444,0	4 421 494,0	5 649 999,0

в том числе:													
Гомельский облисполком	23	3	5	5	5	5	11 221 200,0	1 246 800,0	2 493 600,0	2 493 600,0	2 493 600,0	2 493 600,0	2 493 600,0
Гродненский облисполком	34	2	8	9	4	11	6 151 135,0	235 800,0	2 128 110,0	1 671 540,0	483 590,0	1 632 095,0	1 632 095,0
Минский облисполком	20	4	4	4	4	4	3 221 520,0	644 304,0	644 304,0	644 304,0	644 304,0	644 304,0	644 304,0
Могилевский облисполком	20	6	6	6	1	1	5 076 000,0	1 025 000,0	1 130 000,0	1 241 000,0	800 000,0	880 000,0	880 000,0
2. Троллейбусы (электробусы), всего	54	13	10	10	10	11	499 051 255,9	73 841 603,0	92 553 961,7	101 536 387,1	110 790 524,1	120 328 780,0	120 328 780,0
в том числе:													
Брестский облисполком	1	1	—	—	—	—	3 348 049,0	610 563,0	639 870,0	668 664,0	698 754,0	730 198,0	730 198,0
Витебский облисполком	14	2	3	3	3	3	19 754 687,3	3 602 540,0	3 775 461,7	3 945 357,7	4 122 898,7	4 308 429,2	4 308 429,2
Гомельский облисполком	10	2	2	2	2	2	7 688 900,0	1 404 800,0	1 441 000,0	1 526 600,0	1 613 800,0	1 702 700,0	1 702 700,0
Гродненский облисполком	10	1	2	2	2	3	9 465 147,0	1 726 100,0	1 808 953,0	1 890 356,0	1 975 422,0	2 064 316,0	2 064 316,0
Могилевский облисполком	15	3	3	3	3	3	6 373 522,0	1 162 300,0	1 218 090,0	1 272 904,0	1 330 185,0	1 390 043,0	1 390 043,0
Минский горисполком	4	4	—	—	—	—	452 420 950,6	65 335 300,0	83 670 587,0	92 232 505,4	101 049 464,4	110 133 093,8	110 133 093,8
в том числе:													
2.1. местные бюджеты, всего	49	12	9	9	9	10	495 501 255,9	73 191 603,0	91 903 961,7	100 836 387,1	110 040 524,1	119 528 780,0	119 528 780,0
в том числе:													
Брестский облисполком	1	1	—	—	—	—	3 348 049,0	610 563,0	639 870,0	668 664,0	698 754,0	730 198,0	730 198,0
Витебский облисполком	14	2	3	3	3	3	19 754 687,3	3 602 540,0	3 775 461,7	3 945 357,7	4 122 898,7	4 308 429,2	4 308 429,2
Гомельский облисполком	5	1	1	1	1	1	4 138 900,0	754 800,0	791 000,0	826 600,0	863 800,0	902 700,0	902 700,0
Гродненский облисполком	10	1	2	2	2	3	9 465 147,0	1 726 100,0	1 808 953,0	1 890 356,0	1 975 422,0	2 064 316,0	2 064 316,0

Могилевский облисполком	15	3	3	3	3	3	6 373 522,0	1 162 300,0	1 218 090,0	1 272 904,0	1 330 185,0	1 390 043,0
Минский горисполком	4	4	—	—	—	—	452 420 950,6	65 335 300,0	83 670 587,0	92 232 505,4	101 049 464,4	110 133 093,8
из них:												
2.1.1. оплата по договорам лизинга, всего	30	9	5	5	5	6	474 488 808,4	69 836 802,4	88 254 334,4	96 641 244,0	105 312 208,7	114 444 218,9
в том числе:												
Брестский облисполком	1	1	—	—	—	—	3 348 049,0	610 563,0	639 870,0	668 664,0	698 754,0	730 198,0
Витебский облисполком	—	—	—	—	—	—	2 881 139,8	1 002 539,4	916 834,4	576 814,6	258 383,3	126 568,1
Гродненский облисполком	10	1	2	2	2	3	9 465 147,0	1 726 100,0	1 808 953,0	1 890 356,0	1 975 422,0	2 064 316,0
Могилевский облисполком	15	3	3	3	3	3	6 373 522,0	1 162 300,0	1 218 090,0	1 272 904,0	1 330 185,0	1 390 043,0
Минский горисполком	4	4	—	—	—	—	452 420 950,6	65 335 300,0	83 670 587,0	92 232 505,4	101 049 464,4	110 133 093,8
2.1.2. прямые закупки, всего	19	3	4	4	4	4	21 012 447,5	3 354 800,6	3 649 627,3	4 195 143,1	4 728 315,4	5 084 561,1
в том числе:												
Витебский облисполком	14	2	3	3	3	3	16 873 547,5	2 600 000,6	2 858 627,3	3 368 543,1	3 864 515,4	4 181 861,1
Гомельский облисполком	5	1	1	1	1	1	4 138 900,0	754 800,0	791 000,0	826 600,0	863 800,0	902 700,0
2.2. собственные средства, всего	5	1	1	1	1	1	3 550 000,0	650 000,0	650 000,0	700 000,0	750 000,0	800 000,0
в том числе Гомельский облисполком	5	1	1	1	1	1	3 550 000,0	650 000,0	650 000,0	700 000,0	750 000,0	800 000,0
3. Вагоны трамвайные и вагоны метро, всего	88	—	20	28	20	20	390 276 963,0	12 911 953,0	79 561 130,0	119 531 150,0	87 132 320,0	91 140 410,0

*Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 27.03.2021, 5/48904*

в том числе Минский горисполком	88	—	20	28	20	20	390 276 963,0	12 911 953,0	79 561 130,0	119 531 150,0	87 132 320,0	91 140 410,0
в том числе:												
3.1. местные бюджеты, всего	—	—	—	—	—	—	12 911 953,0	12 911 953,0	—	—	—	—
в том числе Минский горисполком	—	—	—	—	—	—	12 911 953,0	12 911 953,0	—	—	—	—
из них компенсация (уплата) и возмещение процентов по кредитам банков на закупку вагонов метро в прошлые годы, всего	—	—	—	—	—	—	12 911 953,0	12 911 953,0	—	—	—	—
в том числе Минский горисполком	—	—	—	—	—	—	12 911 953,0	12 911 953,0	—	—	—	—
3.2. иные источники, всего	88	—	20	28	20	20	377 365 010,0	—	79 561 130,0	119 531 150,0	87 132 320,0	91 140 410,0
в том числе Минский горисполком	88	—	20	28	20	20	377 365 010,0	—	79 561 130,0	119 531 150,0	87 132 320,0	91 140 410,0
Итого							1 465 992 374,0	196 878 661,0	289 106 442,0	337 893 366,0	313 438 119,0	328 675 786,0
в том числе:												
местные бюджеты, всего							1 059 407 509,0	193 076 757,0	202 499 298,0	211 611 772,0	221 134 305,0	231 085 377,0
в том числе оплата по договорам лизинга							819 376 862,0	151 584 193,2	158 065 266,3	164 058 899,8	170 025 456,5	175 643 046,2
собственные средства							29 219 855,0	3 801 904,0	7 046 014,0	6 750 444,0	5 171 494,0	6 449 999,0
иные источники							377 365 010,0	—	79 561 130,0	119 531 150,0	87 132 320,0	91 140 410,0

\* Финансовые средства, выделяемые на закупку подвижного состава, объем закупки подвижного состава и источники финансирования уточняются на очередной финансовый год с учетом наличия необходимых для этого ресурсов.

Приложение 8  
к Государственной программе  
«Транспортный комплекс»  
на 2021–2025 годы

## МЕРЫ правового регулирования в сфере реализации Государственной программы

Вид и тематика нормативного правового акта	Цель разработки	Сроки внесения нормативного правового акта, годы	Ответственный
Подпрограмма 2 «Автомобильный, городской электрический транспорт и метрополитен»			
1. Указ Президента Республики Беларусь о мерах по развитию международных автомобильных перевозок	создание условий для обновления парка подвижного состава современными экологически безопасными транспортными средствами для выполнения международных автомобильных перевозок	2021	Минтранс
2. Указы Президента Республики Беларусь о проведении переговоров по проекту международного договора и (или) подписании международного договора в области международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов	совершенствование договорно-правовой базы двустороннего сотрудничества в области международных автомобильных перевозок	2022–2025	»
3. Указ Президента Республики Беларусь по вопросам совершенствования контрольной (надзорной) деятельности в сфере городского электрического транспорта и метрополитена	организация контроля в области транспортной деятельности на городском электрическом транспорте и метрополитене	2022	»
Подпрограмма 3 «Внутренний водный и морской транспорт»			
4. Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь	совершенствование законодательства в области внутреннего водного транспорта с учетом практики применения, а также изменение структуры функционирования отрасли и полномочий государственных органов и организаций	2021	Минтранс
5. Нормативные правовые акты в области внутреннего водного транспорта	совершенствование законодательства в области внутреннего водного транспорта с учетом принятия Закона Республики Беларусь «Об изменении Кодекса внутреннего водного транспорта Республики Беларусь»	2022–2025	»

6. Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь	приведение в соответствие с нормами и стандартами Международной морской организации	2025	»
7. Постановление Совета Министров Республики Беларусь о правилах выбора, признания, предоставления и оформления полномочий на проведение признанными организациями и назначенными инспекторами освидетельствований, проверок, сертификации и выполнения других работ в соответствии с международными договорами Республики Беларусь	»	2022	»
8. Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь о правилах государственной регистрации судов и прав на них в Государственном реестре морских судов Республики Беларусь	совершенствование законодательства по регистрации судов	2022	»

---