

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

23 марта 2021 г. № 165

О Государственной программе «Транспортный комплекс» на 2021-2025 годы

Изменения и дополнения:

[Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 11 августа 2022 г. № 521](#) (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 13.08.2022, 5/50565);

[Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 30 декабря 2022 г. № 988](#) (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 26.01.2023, 5/51291);

[Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 10 мая 2023 г. № 301](#) (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 14.05.2023, 5/51653);

[Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 29 декабря 2023 г. № 1001](#) (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 13.01.2024, 5/52682)

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;

заказчиками подпрограммы 1 «Железнодорожный транспорт» - Министерство транспорта и коммуникаций, Министерство архитектуры и строительства, Государственный таможенный комитет, Государственный комитет по имуществу и Белорусский государственный концерн по нефти и химии;

заказчиками подпрограммы 2 «Автомобильный, городской электрический

транспорт и метрополитен» - Министерство транспорта и коммуникаций, облисполкомы и Минский горисполком;

заказчиком подпрограмм 3 «Внутренний водный и морской транспорт», 4 «Гражданская авиация», 5 «Обеспечение функционирования системы транспортного комплекса» - Министерство транспорта и коммуникаций.

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 авиaperевозок, 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 86,2 млрд. тонно-километров, или 120,6 процента к уровню 2020 года;

пассажирооборот - до 23,8 млрд. пассажиро-километров, или 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 10 119 752 942,8 рубля, в том числе на 2021 год - 1 678 056 903,8 рубля, на 2022 год - 1 830 523 733,66 рубля, на 2023 год - 2 472 994 233,04 рубля, на 2024 год - 2 051 186 799,7 рубля, на 2025 год - 2 086 991 272,6 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 3 219 132 149,61 рубля.

Источниками финансирования данной подпрограммы являются:

средства республиканского бюджета - 61 436 864,31 рубля;

собственные средства исполнителей мероприятий - 1 184 912 612,3 рубля;

кредитные ресурсы - 1 972 782 673 рубля.

На финансовое обеспечение реализации подпрограммы 2 требуется 5 148 949 939,46 рубля.

Источниками финансирования этой подпрограммы являются:

средства местных бюджетов - 4 761 417 975,76 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) - 24 187 286 рублей;

кредитные ресурсы - 363 344 677,7 рубля.

На финансовое обеспечение реализации подпрограммы 3 требуется 87 855 724,73 рубля.

Источниками финансирования этой подпрограммы являются:

средства республиканского бюджета - 72 955 724,73 рубля;

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

На финансовое обеспечение реализации подпрограммы 4 требуется 1 383 792 330,87 рубля.

Источниками финансирования данной подпрограммы являются:

средства республиканского бюджета - 598 508 261,87 рубля, из них республиканский фонд гражданской авиации - 59 005 320 рублей;

собственные средства заказчиков (внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Минтранса) - 8 327 505 рублей;

собственные средства исполнителей мероприятий - 429 577 564 рубля;

кредитные ресурсы - 347 379 000 рублей.

На финансовое обеспечение реализации подпрограммы 5 требуется 280 022 798,13 рубля.

Источниками финансирования этой подпрограммы являются:

средства республиканского бюджета - 265 967 681,43 рубля, из них республиканский фонд гражданской авиации - 12 268 000 рублей;

собственные средства заказчиков (внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Минтранса) - 14 025 116,7 рубля;

собственные средства исполнителей мероприятий - 30 000 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 потребуется 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 рассчитывается по формуле

$$CP_M = \sum_1^M CB_M / M,$$

где CP_M - степень реализации мероприятий;

$СВ_M$ - степень выполнения мероприятия;

M - 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

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

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

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

$СР_{м}$ - степень реализации мероприятий;

$\Phi_{фп}$ - 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

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

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

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

$M_{цп}$ - 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

$$ЭР_{гп} = \frac{СР_{гп} + \sum_i СР_{п/п} / j + \sum_i СР_{м} / j}{3 \times \Phi_{ф} / \Phi_{п}},$$

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

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

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

$СР_{м}$ - степень реализации мероприятий;

$\Phi_{ф}$ - объем фактически освоенных финансовых средств на реализацию Государственной программы в отчетном году;

$\Phi_{п}$ - 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 рассчитывается по формуле

$$СР_{НМ} = \sum_{i}^{M_{Н}} СВ_{НМ} / M_{Н},$$

где $СР_{НМ}$ - степень реализации мероприятий;

$СВ_{НМ}$ - степень выполнения мероприятия;

$M_{Н}$ - 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 [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;

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

$ЗП_{\text{нп/пп}}$ - 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

$$СР_{\text{нп/п}} = \sum СД_{\text{нп/ппз}} / N_{\text{н}}$$

где $СР_{\text{нп/п}}$ - степень решения задач подпрограммы;

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

$N_{\text{н}}$ - количество целевых показателей, характеризующих задачи подпрограммы.

Если значение $СД_{\text{нп/ппз}}$ 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

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

где $ЭР_{\text{нп/п}}$ - эффективность реализации подпрограммы;

$СР_{\text{нп/п}}$ - степень решения задач подпрограммы;

$СР_{\text{нм}}$ - степень реализации мероприятий;

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

$\Phi_{\text{нпп}}$ - 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 $ЭР_{\text{нп/п}}$ 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 $ЭР_{\text{нп/п}}$ составляет не менее 0,9, то эффективность реализации подпрограммы признается средней.

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

Эффективность реализации подпрограммы признается удовлетворительной, если значение $ЭР_{\text{нп/п}}$ 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

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

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

$$СР_{нгп} = \sum_l^{М_{нгп}} СД_{нгппз} / М_{нгп},$$

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

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

$М_{нгп}$ - 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

$$ЭР_{нгп} = \frac{СР_{нгп} + \sum_l^j СР_{нгпн} / J_n + \sum_l^j СР_{пн} / J_n}{3 \times \Phi_{пф} / \Phi_{пн}},$$

где $\mathcal{E}_{\text{нп}}$ - эффективность реализации Государственной программы;

$\text{СР}_{\text{нп}}$ - степень достижения цели Государственной программы;

$\text{СР}_{\text{нп/п}}$ - степень решения задач подпрограммы;

$\text{СР}_{\text{нм}}$ - степень реализации мероприятий;

$\Phi_{\text{нф}}$ - объем фактически освоенных финансовых средств на реализацию Государственной программы в анализируемом периоде;

$\Phi_{\text{нп}}$ - объем запланированных финансовых средств на реализацию Государственной программы в анализируемом периоде;

$j_{\text{н}}$ - 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 $\mathcal{E}_{\text{нп}}$ составляет не менее 0,9. Если значение $\mathcal{E}_{\text{нп}}$ 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 $\mathcal{E}_{\text{нп}}$ составляет не менее 0,8.

Эффективность реализации Государственной программы признается удовлетворительной, если значение $\mathcal{E}_{\text{нп}}$ 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, получат дальнейшее развитие перевозки в пересадочном сообщении с железнодорожными администрациям 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 сообщениях;

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: электровозов 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](#).

Объемы закупки и финансирования железнодорожных вагонов, производимых в Республике Беларусь, приведены в [приложении 7](#).

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 пассажиров городским электрическим 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 потребуется 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) третьи 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 внутривнутриреспубликанских 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 потребуются 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;

поэтапное 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 «Рагодоц» 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 оборудованной системой точного захода на посадку IIIА категории ИКАО, что позволяет принимать все воздушные суда без ограничений по взлетной массе и погодным условиям.

В рамках развития мультимодального промышленно-логистического комплекса «Бремино-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 (стопвер) 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 топливоэффективными 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 организациям 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 лицензий Минтранса на осуществление 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 7 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. Пассажиروоборот	»	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. Пассажируоборот	»	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. Пассажируоборот 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	облсполкомы, 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, технические и технологические мероприятия на железнодорожном транспорте (задача подпрограммы 1 «Железнодорожный транспорт») 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»)	грузооборот пассажирооборот экспорт транспортных услуг доля электрифицированных железнодорожных путей от всей протяженности железнодорожных путей Белорусской железной дороги 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

<p>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</p>	<p>9.5.1. Расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в процентном отношении к ВВП</p>	<p>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») обеспечение доступности и качества авиаперевозок, безопасности полетов и авиационной безопасности (задача подпрограммы 4 «Гражданская авиация») повышение научного потенциала и общее обеспечение функционирования транспортного комплекса (задача подпрограммы 5 «Обеспечение функционирования системы транспортного комплекса»)</p>	<p>количество судов, зарегистрированных в Государственном реестре морских судов Республики Беларусь объем обслуженных пассажиров в аэропортах объем оказанных аэронавигационных услуг на маршруте (полеты) количество завершенных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ за счет бюджетных средств, выполняемых в рамках Государственной программы</p>
---	--	--	---

Приложение 3
к Государственной
программе
«Транспортный
комплекс»
на 2021–2025 годы
(в редакции
постановления
Совета Министров
Республики Беларусь
11.08.2022 № 521)

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	процентов к 2020 году	объем работы транспорта по перевозкам грузов	ежемесячно	государственная статистическая отчетность по формам: 12-тр (авто) «Отчет о наличии и использовании автомобильного транспорта» 4-тр (автотранс) «Отчет об использовании автомобильного транспорта» 12-тр (вт) «Отчет о перевозках внутренним водным транспортом общего пользования» 12-тр (авиа) «Отчет о воздушных перевозках» административные данные Белорусской железной дороги	Белстат, Минтранс
2. Пассажирооборот	процентов к 2020 году	объем работы транспорта по перевозкам пассажиров	»	государственная статистическая отчетность по формам: 12-тр (авто) «Отчет о наличии и использовании автомобильного транспорта» 4-тр (автотранс) «Отчет об использовании автомобильного транспорта» 12-тр (электро) (Минтранс) «Отчет о работе городского электрического транспорта, метрополитена» 12-тр (вт) «Отчет о перевозках внутренним водным транспортом общего пользования» 12-тр (авиа) «Отчет о воздушных перевозках» административные данные Белорусской железной дороги	»
3. Экспорт транспортных услуг	процентов к 2020 году	выручка от предоставления резидентами Республики Беларусь транспортных услуг по перевозкам грузов и пассажиров нерезидентам	»	государственная статистическая отчетность по форме 12-вэс (услуги) «Отчет об экспорте и импорте услуг»	Белстат
Целевые показатели					
Подпрограмма 1 «Железнодорожный транспорт»					
4. Грузооборот	процентов к 2020 году	объем работы железнодорожного транспорта по перевозкам грузов	ежемесячно	административные данные Белорусской железной дороги	Минтранс, Белорусская железная дорога
5. Пассажирооборот	процентов к 2020 году	объем работы железнодорожного транспорта 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	»	государственная статистическая отчетность по форме 12-вэс (услуги) «Отчет об экспорте и импорте услуг»	Белстат
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	»	ведомственная отчетность Минтранса по форме № АГО-1 «Отчет о путевом хозяйстве» выходная форма № АГО-9 «Отчет о наличии технических средств хозяйства электрификации и электроснабжения»	Минтранс, Белорусская железная дорога
Подпрограмма 2 «Автомобильный, городской электрический транспорт и метрополитен»					

8. Грузооборот автомобильного транспорта	процентов к 2020 году	объем работы автомобильного транспорта по перевозкам грузов	ежемесячно				государственная статистическая отчетность по формам: 12-тр (авто) «Отчет о наличии и использовании автомобильного транспорта» 4-тр (автотранс) «Отчет об использовании автомобильного транспорта» государственная статистическая отчетность по формам: 12-тр (авто) «Отчет о наличии и использовании автомобильного транспорта» 4-тр (автотранс) «Отчет об использовании автомобильного транспорта»	Белстат
9. Пассажиروоборот автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена	процентов к 2020 году	объем работы автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена по перевозкам пассажиров	»				государственная статистическая отчетность по формам: 12-тр (авто) «Отчет о наличии и использовании автомобильного транспорта» 4-тр (автотранс) «Отчет об использовании автомобильного транспорта» 12-тр (электро) (Минтранс) «Отчет о работе городского электрического транспорта, метрополитена» государственная статистическая отчетность по форме 12-вэс (услуги) «Отчет об экспорте и импорте услуг»	Белстат, Минтранс
10. Экспорт транспортных услуг	процентов к 2020 году	выручка от предоставления резидентами Республики Беларусь транспортных услуг по автомобильным перевозкам грузов и пассажиров нерезидентам	»					Белстат
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	процентов	доля общего количества электрифицированных транспортных средств, выполняющих городские перевозки пассажиров в регулярном сообщении (трамваев, троллейбусов, электробусов, вагонов электропоездов метрополитена), в общем количестве подвижного состава, осуществляющего перевозки пассажиров городским электрическим транспортом, метрополитеном и автомобильным транспортом общего пользования (д.)	на 31 декабря д. = отчетного года	$K_{элс} + K_{трам} + K_{трол} + K_{метро}$	$x 100$	$K_{элс}$ - списочное количество электробусов $K_{трам}$ - списочное количество трамваев $K_{трол}$ - списочное количество троллейбусов $K_{метро}$ - списочное количество вагонов электропоездов метрополитена $K_{авто}$ - списочное количество автобусов, эксплуатируемых автомобильными перевозчиками, включенными в перечни автомобильных перевозчиков, обязанных выполнять автомобильные перевозки транспортом общего пользования	государственная статистическая отчетность по формам: 1-электро (Минтранс) «Отчет о финансовых показателях деятельности городского электрического транспорта, метрополитена» 12-тр (авто) «Отчет о наличии и использовании автомобильного транспорта»	Белстат, Минтранс, облисполкомы, Минский горисполком
Подпрограмма 3 «Внутренний водный и морской транспорт»								
12. Грузооборот автомобильного транспорта	процентов к 2020 году	объем работы внутреннего водного транспорта по перевозкам грузов	ежемесячно				государственная статистическая отчетность по форме 12-тр (вт) «Отчет о перевозках внутренним водным транспортом общего пользования» Государственный реестр морских судов Республики Беларусь	Белстат
13. Количество судов, зарегистрированных в Государственном реестре морских судов Республики Беларусь	единиц	количество судов, зарегистрированных в Государственном реестре морских судов Республики Беларусь	»					Минтранс
Подпрограмма 4 «Гражданская авиация»								
14. Пассажирооборот	процентов к 2020 году	объем работы воздушного транспорта по перевозкам пассажиров	ежемесячно				государственная статистическая отчетность по форме 12-тр (авиа) «Отчет о воздушных перевозках»	Белстат
15. Грузооборот	процентов к 2020 году	объем работы воздушного транспорта по перевозкам грузов	»				»	»
16. Объем обслуженных пассажиров в аэропортах	процентов к 2020 году	сумма отправленных и прибывших пассажиров в аэропортах	ежеквартально				ведомственная отчетность Минтранса «Отчет об объемах перевозок через аэропорт»	Минтранс

17. Объем оказанных авиационных услуг на маршруте (полеты)	процентов к 2020 году	сумма полетов в воздушном пространстве Республики Беларусь, которым предоставлено авиационное обслуживание	»	ведомственная отчетность Минтранса «Отчет об авиационном обслуживании»
18. Экспорт транспортных услуг к 2020 году	процентов	выручка от предоставления резидентами Республики Беларусь транспортных услуг по перевозкам грузов и пассажиров нерезидентам	»	государственная статистическая отчетность по форме 12-вэс (услуги) «Отчет об экспорте и импорте услуг»
Подпрограмма 5 «Обеспечение функционирования системы транспортного комплекса»	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
19. Количество завершенных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ за счет бюджетных средств, выполняемых в рамках Государственной программы				Минтранс

Приложение 4
к
Государственной
программе
«Транспортный
комплекс»
на 2021-2025 годы
(в редакции
постановления
Совета Министров
Республики
Беларусь
29.12.2023
№ 1001)

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		3 219 132 149,61	442 132 401,0	265 273 657,0	837 044 989,9	790 231 476,884 449 625,5
в том числе:						
республиканский бюджет ¹ , всего	Минтранс	61 436 864,31	13 045 631,0	15 384 887,0	21 430 986,6	16 353 292,2 5 222 067,5
из него:						

возмещение части процентов за пользование банковскими кредитами, выданными 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 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	52 012 198,7	11 545 631,0	10 337 270,0	18 553 938,0	6 353 292,2	5 222 067,5
средства на финансирование проектных работ	9 424 665,61	1 500 000,0	5 047 617,0	2 877 048,61	-	-
собственные средства исполнителей мероприятий, всего	1 184 912 612,3	93 411 770,0	85 138 770,0	638 124 013,3	205 225 501,0	163 012 558,0
в том числе:						
собственные средства - собственные средства исполнителей мероприятий (Белорусская железная дорога) ²	631 345 400,3	93 411 770,0	85 138 770,0	131 808 447,3	172 926 143,0	148 060 270,0
собственные средства - собственные средства исполнителей мероприятий (ГП «Управляющая компания холдинга «БЦК») ²	24 735 000,0	-	-	24 735 000,0	-	-
собственные средства - собственные средства исполнителей мероприятий (ОАО «Беларуськалий») ²	464 009 500,0	-	-	464 009 500,0	-	-
собственные средства - собственные средства исполнителей мероприятий (РУП «Белтаможсервис») ²	9 250 000,0	-	-	-	9 250 000,0	-
собственные средства - собственные средства исполнителей мероприятий (ОАО «Гродно Азот») ²	55 572 712,0	-	-	17 571 066,0	23 049 358,0	14 952 288,0
кредитные ресурсы						
Минтранс	1 972 782 673,0	335 675 000,0	164 750 000,0	177 489 990,0	578 652 683,0	716 215 000,0
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	5 148 949 939,46	901 213 679,8	1 287 606 625,62	1 303 412 053,44	814 815 730,5	841 901 850,1
в том числе:						
местные бюджеты ³ , всего						
облисполкомы, Минский горисполком	4 761 417 975,76	695 049 275,8	1 133 593 857,02	1 293 285 278,04	806 909 347,4	832 580 217,5
в том числе:						
Брестский облисполком	236 775 568,0	32 785 404,0	55 857 869,0	66 491 850,0	40 603 500,0	41 036 945,0
Витебский облисполком	251 954 427,1	39 100 329,0	55 816 246,0	51 977 717,0	51 357 988,0	53 702 147,1
Гомельский облисполком	246 229 228,92	37 137 917,0	56 912 843,88	65 188 879,04	42 537 682,0	44 451 907,0
Гродненский облисполком	197 057 037,55	43 885 091,8	45 230 949,75	41 608 665,0	33 147 465,0	33 184 866,0
Минский облисполком	213 354 550,5	32 347 291,0	46 493 664,5	60 659 467,0	36 158 498,0	37 695 630,0
Могилевский облисполком	191 752 475,0	28 815 818,0	46 393 160,0	49 103 407,0	32 978 039,0	34 462 051,0
Минский горисполком	3 424 294 688,69	480 977 425,0	826 889 123,89	958 255 293,05	570 126 175,4	588 046 671,4
из них:						
средства на финансирование капитальных вложений, всего						
облисполкомы, Минский горисполком	1 753 577 261,7	244 358 555,8	389 413 420,3	567 742 410,7	6271 377 870,0	280 685 005,1
в том числе:						
Брестский облисполком	63 684 383,0	6 918 444,0	20 493 433,0	15 170 689,0	11 000 259,0	10 101 558,0
Витебский облисполком	75 240 684,1	9 447 552,0	18 928 495,0	11 203 393,0	17 422 100,0	18 239 144,1
Гомельский облисполком	36 426 724,88	4 623 600,0	13 531 346,88	7 450 799,0	5 291 418,0	5 529 561,0

	Гродненский облисполком	73 747 639,55	24 234 043,8	18 118 799,75	11 053 468,0	10 657 977,0	9 683 351,0
	Минский облисполком	60 177 229,5	7 692 988,0	12 532 034,5	23 798 621,0	7 943 074,0	8 210 512,0
	Могилевский облисполком	44 567 761,0	4 949 100,0	14 820 311,0	13 215 552,0	5 663 960,0	5 918 838,0
	Минский горисполком	1 399 732 839,67	186 492 828,0	290 989 000,0	485 849 888,67	213 399 082,0	223 002 041,0
из них оплата по договорам лизинга	облисполкомы, Минский горисполком	817 522 558,82	151 584 193,2	161 495 357,8	158 774 505,12	1170 025 456,5	175 643 046,2
	в том числе:						
	Брестский облисполком	51 204 383,0	6 918 444,0	12 923 433,0	15 170 689,0	7 917 759,0	8 274 058,0
	Витебский облисполком	26 790 960,5	3 739 502,2	9 127 599,6	11 203 393,0	1 978 135,5	742 330,2
	Гомельский облисполком	19 756 757,2	3 611 039,0	5 082 804,2	5 945 519,0	2 848 963,0	2 268 432,0
	Гродненский облисполком	45 046 143,0	7 055 820,0	10 423 527,0	11 053 468,0	8 074 977,0	8 438 351,0
	Минский облисполком	33 662 808,0	5 192 988,0	10 041 683,0	6 274 551,0	5 943 074,0	6 210 512,0
	Могилевский облисполком	37 754 761,0	4 949 100,0	8 007 311,0	13 215 552,0	5 663 960,0	5 918 838,0
	Минский горисполком	603 306 746,12	120 117 300,0	105 889 000,0	95 911 333,12	137 598 588,0	143 790 525,0
иное (субсидии на городские и пригородные перевозки пассажиров, обеспечение выплат социального характера)	облисполкомы, Минский горисполком	2 438 032 596,37	372 527 505,0	536 363 752,0	656 728 119,34	26 607 931,0	445 805 289,0
	в том числе:						
	Брестский облисполком	173 091 185,0	25 866 960,0	35 364 436,0	51 321 161,0	29 603 241,0	30 935 387,0
	Витебский облисполком	176 713 743,0	29 652 777,0	36 887 751,0	40 774 324,0	33 935 888,0	35 463 003,0
	Гомельский облисполком	209 802 504,04	32 514 317,0	43 381 497,0	57 738 080,04	37 246 264,0	38 922 346,0
	Гродненский облисполком	123 309 398,0	19 651 048,0	27 112 150,0	30 555 197,0	22 489 488,0	23 501 515,0
	Минский облисполком	153 177 321,0	24 654 303,0	33 961 630,0	36 860 846,0	28 215 424,0	29 485 118,0
	Могилевский облисполком	147 184 714,0	23 866 718,0	31 572 849,0	35 887 855,0	27 314 079,0	28 543 213,0
	Минский горисполком	1 454 753 731,33	216 321 382,0	328 083 439,0	403 590 656,33	247 803 547,0	258 954 707,0
компенсация (уплата) и возмещение процентов по кредитам банков собственные средства, всего	Минский горисполком	533 332 432,8	78 163 215,0	171 341 000,0	68 814 748,0	108 923 546,4	106 089 923,4
	облисполкомы	24 187 286,0	3 801 904,0	4 012 768,6	4 751 120,4	5 171 494,0	6 449 999,0
	в том числе:						
	Витебский облисполком	224 864,6	-	224 864,6	-	-	-
	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	2 886 580,4	235 800,0	-	535 095,4	483 590,0	1 632 095,0
	Минский облисполком	3 599 641,0	644 304,0	644 304,0	1 022 425,0	644 304,0	644 304,0
	Могилевский облисполком	2 705 000,0	1 025 000,0	-	-	800 000,0	880 000,0
из них собственные средства исполнителей мероприятий (государственные транспортные организации)	облисполкомы	24 187 286,0	3 801 904,0	4 012 768,6	4 751 120,4	5 171 494,0	6 449 999,0
	в том числе:						
	Витебский облисполком	224 864,6	-	224 864,6	-	-	-
	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	2 886 580,4	235 800,0	-	535 095,4	483 590,0	1 632 095,0
	Минский облисполком	3 599 641,0	644 304,0	644 304,0	1 022 425,0	644 304,0	644 304,0
	Могилевский облисполком	2 705 000,0	1 025 000,0	-	-	800 000,0	880 000,0
кредитные ресурсы	облисполкомы, Минский горисполком	363 344 677,7	202 362 500,0	150 000 000,0	5 375 655,0	2 734 889,1	2 871 633,6
	в том числе:						
	Витебский облисполком	7 969 022,7	2 362 500,0	-	-	2 734 889,1	2 871 633,6
	Минский облисполком	5 375 655,0	-	-	5 375 655,0	-	-
	Минский горисполком	350 000 000,0	200 000 000,0	150 000 000,0	-	-	-
в том числе кредитные ресурсы ОАО «Банк развития Республики Беларусь»	Минский горисполком	40 000 000,0	-	40 000 000,0	-	-	-
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		87 855 724,73	14 100 000,0	13 573 258,13	21 582 466,6	19 500 000,0	19 100 000,0
в том числе:							
республиканский бюджет ⁴ , всего	Минтранс	72 955 724,73	12 100 000,0	11 573 258,13	17 982 466,6	15 900 000,0	15 400 000,0
из него:							
средства на финансирование капитальных вложений, всего		17 153 258,13	2 600 000,0	1 553 258,13	4 000 000,0	5 000 000,0	4 000 000,0
в том числе средства на финансирование капитальных вложений (государственная инвестиционная программа)		8 153 258,13	2 600 000,0	1 553 258,13	4 000 000,0	-	-
иное (бюджетные средства на выполнение путевых работ)		55 802 466,6	9 500 000,0	10 020 000,0	13 982 466,6	10 900 000,0	11 400 000,0

собственные средства - собственные »	14 900 000,0	2 000 000,0	2 000 000,0	3 600 000,0	3 600 000,0	3 700 000,0
средства заказчиков (внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Минтранса)						
Подпрограмма 4 «Гражданская авиация»						
Задача «Обеспечение доступности и качества авиаперевозок, безопасности полетов и авиационной безопасности»						
Всего по подпрограмме 4	1 383 792 330,87	271 513 726,0	211 797 626,7	247 395 162,0	370 000 553,0	283 085 263,0
в том числе:						
республиканский бюджет, всего	598 508 261,87	113 464 580,0	121 677 099,7	119 466 762,0	122 695 185,0	121 204 635,0
Минтранс						
из него:						
средства государственных целевых бюджетных фондов (республиканский фонд гражданской авиации)	59 005 320,0	10 500 000,0	1 700 000,0	12 280 000,0	17 125 160,0	17 400 160,0
средства на финансирование капитальных вложений ⁵ , всего	543 002 941,87	102 964 580,0	119 977 099,7	107 186 762,0	108 070 025,0	104 804 475,0
в том числе:						
средства на финансирование капитальных вложений (государственная инвестиционная программа)	27 500 000,0	12 000 000,0	6 000 000,0	-	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»)	512 002 941,87	90 964 580,0	113 977 099,7	107 186 762,0	100 820 025,0	99 054 475,0
собственные средства, всего	437 905 069,0	64 959 146,0	52 120 527,0	97 928 400,0	106 980 368,0	115 916 628,0
из них:						
собственные средства заказчиков (внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Минтранса)	8 327 505,0	1 200 000,0	1 000 000,0	2 227 505,0	2 400 000,0	1 500 000,0
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»)	429 577 564,0	63 759 146,0	51 120 527,0	95 700 895,0	104 580 368,0	114 416 628,0
кредитные ресурсы ⁶ , всего	347 379 000,0	93 090 000,0	38 000 000,0	30 000 000,0	140 325 000,0	45 964 000,0
Подпрограмма 5 «Обеспечение функционирования системы транспортного комплекса»						
Задача «Повышение научного потенциала и общее обеспечение функционирования транспортного комплекса»						
Всего по подпрограмме 5	280 022 798,13	49 097 097,0	52 272 566,04	63 559 561,09	56 639 040,0	58 454 534,0
в том числе:						
республиканский бюджет, всего	265 967 681,43	46 837 097,0	49 574 686,04	60 889 940,39	53 175 152,0	55 490 806,0
Минтранс						
из него:						
средства государственных целевых бюджетных фондов (республиканский фонд гражданской авиации)	12 268 000,0	2 500 000,0	2 200 000,0	2 218 000,0	2 650 000,0	2 700 000,0
средства на финансирование научной, научно-технической и инновационной деятельности	3 521 794,0	777 000,0	720 854,0	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)	250 177 887,43	43 560 097,0	46 653 832,04	58 019 170,39	49 850 752,0	52 094 036,0
собственные средства, всего	14 055 116,7	2 260 000,0	2 697 880,0	2 669 620,7	3 463 888,0	2 963 728,0
из них:						
собственные средства - собственные »	14 025 116,7	2 260 000,0	2 667 880,0	2 669 620,7	3 463 888,0	2 963 728,0
средства заказчиков (внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Минтранса)						
собственные средства исполнителей » мероприятий (УП «Белтехосмотр»)	30 000,0	-	30 000,0	-	-	-
Всего по Государственной программе	10 119 752 942,8	1 678 056 3,8	1 830 523 66	2 472 994 ,04	2 332 051 9,7	2 186 79 2,6
в том числе:						
республиканский бюджет, всего	998 868 532,34	185 447 308,0	198 209 931,4	219 770 155,6	198 123 629,2	197 317 508,5
Минтранс						
из него:						
средства на финансирование проектных работ	9 424 665,61	1 500 000,0	5 047 617,0	2 877 048,61	-	-

возмещение части процентов за пользование банковскими кредитами, выданными 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 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	52 012 198,7	11 545 631,0	10 337 270,0	18 553 938,0	6 353 292,2	5 222 067,5
средства государственных целевых бюджетных фондов (республиканский фонд гражданской авиации)	71 273 320,0	13 000 000,0	3 900 000,0	14 498 000,0	19 775 160,0	20 100 160,0
средства на финансирование капитальных вложений, всего в том числе:	549 606 056,0	95 014 436,0	121 530 358,0	111 186 762,0	113 070 025,0	108 804 475,0
средства на финансирование капитальных вложений (государственная инвестиционная программа)	35 653 258,13	14 600 000,0	7 553 258,13	4 000 000,0	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)	512 002 941,87	90 964 580,0	113 977 099,87	107 186 762,0	100 820 025,0	99 054 475,0
иное (бюджетные средства на выполнение путевых работ)	55 802 466,6	9 500 000,0	10 020 000,0	13 982 466,6	10 900 000,0	11 400 000,0
средства на финансирование научной, научно-технической и инновационной деятельности	3 521 794,0	777 000,0	720 854,0	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)	250 177 887,43	43 560 097,0	46 653 832,04	58 019 170,39	49 850 752,0	52 094 036,0
местные бюджеты, всего	4 761 417 975,76	695 049 275,8	1 133 593 857,02	1 293 285 278,04	806 909 347,4	832 580 217,5
в том числе:						
Брестский облисполком	236 775 568,0	32 785 404,0	55 857 869,0	66 491 850,0	40 603 500,0	41 036 945,0
Витебский облисполком	251 954 427,1	39 100 329,0	55 816 246,0	51 977 717,0	51 357 988,0	53 702 147,1
Гомельский облисполком	246 229 228,92	37 137 917,0	56 912 843,88	65 188 879,04	42 537 682,0	44 451 907,0
Гродненский облисполком	197 057 037,55	43 885 091,8	45 230 949,75	41 608 665,0	33 147 465,0	33 184 866,0
Минский облисполком	213 354 550,5	32 347 291,0	46 493 664,5	60 659 467,0	36 158 498,0	37 695 630,0
Могилевский облисполком	191 752 475,0	28 815 818,0	46 393 160,0	49 103 407,0	32 978 039,0	34 462 051,0
Минский горисполком	3 424 294 688,69	480 977 425,0	826 889 123,89	958 255 293,05	70 126 175,4	588 046 671,4
из них:						
средства на финансирование капитальных вложений, всего	1 753 577 261,7	244 358 555,8	389 413 420,13	567 742 410,67	271 377 870,0	280 685 005,1
в том числе:						
Брестский облисполком	63 684 383,0	6 918 444,0	20 493 433,0	15 170 689,0	11 000 259,0	10 101 558,0
Витебский облисполком	75 240 684,1	9 447 552,0	18 928 495,0	11 203 393,0	17 422 100,0	18 239 144,1
Гомельский облисполком	36 426 724,88	4 623 600,0	13 531 346,88	7 450 799,0	5 291 418,0	5 529 561,0
Гродненский облисполком	73 747 639,55	24 234 043,8	18 118 799,75	11 053 468,0	10 657 977,0	9 683 351,0
Минский облисполком	60 177 229,5	7 692 988,0	12 532 034,5	23 798 621,0	7 943 074,0	8 210 512,0
Могилевский облисполком	44 567 761,0	4 949 100,0	14 820 311,0	13 215 552,0	5 663 960,0	5 918 838,0
Минский горисполком	1 399 732 839,67	186 492 828,0	290 989 000,0	485 849 888,67	213 399 082,0	223 002 041,0
из них оплата по договорам лизинга	817 522 558,82	151 584 193,2	161 495 357,8	158 774 505,12	170 025 456,5	175 643 046,2
в том числе:						
Брестский облисполком	51 204 383,0	6 918 444,0	12 923 433,0	15 170 689,0	7 917 759,0	8 274 058,0
Витебский облисполком	26 790 960,5	3 739 502,2	9 127 599,6	11 203 393,0	1 978 135,5	742 330,2

	Гомельский облисполком	19 756 757,2	3 611 039,0	5 082 804,2	5 945 519,0	2 848 963,0	2 268 432,0
	Гродненский облисполком	45 046 143,0	7 055 820,0	10 423 527,0	11 053 468,0	8 074 977,0	8 438 351,0
	Минский облисполком	33 662 808,0	5 192 988,0	10 041 683,0	6 274 551,0	5 943 074,0	6 210 512,0
	Могилевский облисполком	37 754 761,0	4 949 100,0	8 007 311,0	13 215 552,0	5 663 960,0	5 918 838,0
	Минский горисполком	603 306 746,12	120 117 300,0	105 889 000,0	95 911 333,12	137 598 588,0	143 790 525,0
иное (субсидии на городские и пригородные перевозки пассажиров, обеспечение выплат социального характера)	облисполкомы, Минский горисполком	2 438 032 596,37	372 527 505,0	536 363 752,0	656 728 119,37	426 607 931,0	445 805 289,0
	в том числе:						
	Брестский облисполком	173 091 185,0	25 866 960,0	35 364 436,0	51 321 161,0	29 603 241,0	30 935 387,0
	Витебский облисполком	176 713 743,0	29 652 777,0	36 887 751,0	40 774 324,0	33 935 888,0	35 463 003,0
	Гомельский облисполком	209 802 504,04	32 514 317,0	43 381 497,0	57 738 080,04	37 246 264,0	38 922 346,0
	Гродненский облисполком	123 309 398,0	19 651 048,0	27 112 150,0	30 555 197,0	22 489 488,0	23 501 515,0
	Минский облисполком	153 177 321,0	24 654 303,0	33 961 630,0	36 860 846,0	28 215 424,0	29 485 118,0
	Могилевский облисполком	147 184 714,0	23 866 718,0	31 572 849,0	35 887 855,0	27 314 079,0	28 543 213,0
	Минский горисполком	1 454 753 731,33	216 321 382,0	328 083 439,0	403 590 656,33	247 803 547,0	258 954 707,0
компенсация (уплата) и возмещение процентов по кредитам банков собственных средства, всего	Минский горисполком	533 332 432,8	78 163 215,0	171 341 000,0	68 814 748,0	108 923 546,4	106 089 923,4
из них:		1 675 960 084,0	166 432 820,0	145 969 945,6	747 073 154,4	324 441 251,0	292 042 913,0
собственные средства заказчиков (внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Минтранса)	Минтранс	37 352 621,7	5 460 000,0	5 667 880,0	8 497 125,7	9 463 888,0	8 163 728,0
собственные средства исполнителей мероприятий, всего		1 638 707 462,3	160 972 820,0	140 302 065,6	738 576 028,7	314 977 363,0	283 879 185,0
в том числе:							
Белорусская железная дорога	»	631 345 400,3	93 411 770,0	85 138 770,0	131 808 447,3	172 926 143,0	148 060 270,0
ГП «Управляющая компания холдинга «БЦК»	Минстройархитектуры	24 735 000,0	-	-	24 735 000,0	-	-
ОАО «Беларуськалий»	Госкомимущество	464 009 500,0	-	-	464 009 500,0	-	-
РУП «Белтаможсервис»	ГТК	9 250 000,0	-	-	-	9 250 000,0	-
ОАО «Гродно Азот»	Белнефтехим	55 572 712,0	-	-	17 571 066,0	23 049 358,0	14 952 288,0
ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт», ОАО «Авиакомпания «Белавиа», ОАО «Авиакомпания Гродно», РУП «Национальный аэропорт Минск», ГП «Белаэронавигация», ОАО «Минский завод гражданской авиации № 407»	Минтранс	429 577 564,0	63 759 146,0	51 120 527,0	95 700 895,0	104 580 368,0	114 416 628,0
УП «Белтехосмотр»	»	30 000,0	-	30 000,0	-	-	-
государственные транспортные организации	облисполкомы	24 187 286,0	3 801 904,0	4 012 768,6	4 751 120,4	5 171 494,0	6 449 999,0
	в том числе:						
	Витебский облисполком	224 864,6	-	224 864,6	-	-	-
	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	2 886 580,4	235 800,0	-	535 095,4	483 590,0	1 632 095,0
	Минский облисполком	3 599 641,0	644 304,0	644 304,0	1 022 425,0	644 304,0	644 304,0
	Могилевский облисполком	2 705 000,0	1 025 000,0	-	-	800 000,0	880 000,0
кредитные ресурсы	Минтранс, Витебский, Минский облисполкомы, Минский горисполком	2 683 506 350,7	631 127 500,0	352 750 000,0	212 865 645,0	721 712 572,1	765 050 633,6
	в том числе:						
	Минтранс	2 320 161 673,0	428 765 000,0	202 750 000,0	207 489 990,0	718 977 683,0	762 179 000,0
	Витебский облисполком	7 969 022,7	2 362 500,0	-	-	2 734 889,1	2 871 633,6
	Минский облисполком	5 375 655,0	-	-	5 375 655,0	-	-
	Минский горисполком	350 000 000,0	200 000 000,0	150 000 000,0	-	-	-
в том числе кредитные ресурсы ОАО «Банк развития Республики Беларусь»	Минский горисполком	40 000 000,0	-	40 000 000,0	-	-	-

¹ Общая стоимость проекта по электрификации 581 000 000 рублей (мероприятие 2 приложения 5 к Государственной программе). Источники и объемы финансирования будут уточняться с учетом

графика производства работ на соответствующий отчетный год. В рамках выполнения мероприятия 3 [приложения 5](#) к Государственной программе также планируется приобретение электропоездов городских линий (174 300 000 рублей). Источники финансирования будут уточняться с учетом графика приобретения подвижного состава на соответствующий отчетный год.

² Финансовые средства, выделяемые на закупку железнодорожных вагонов, объем закупки подвижного состава и источники финансирования уточняются на очередной финансовый год с учетом наличия необходимых для этого ресурсов. Также финансовые средства, выделяемые на закупку железнодорожных вагонов, могут быть изменены при смещении сроков поставки и перерасчете в белорусские рубли (имеются обязательства по оплате в иностранной валюте).

³ Местные бюджеты отражены с учетом средств в объеме 37 093 000 рублей, переданных регионам в 2022 году из республиканского централизованного инновационного фонда, на приобретение троллейбусов с автономным ходом (мероприятие 9 [приложения 5](#) к Государственной программе).

⁴ Отражены объемы финансирования выполнения путевых работ на внутренних водных путях (мероприятие 19 [приложения 5](#) к Государственной программе), 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.

⁵ 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 38 [приложения 5](#) к Государственной программе в 2023 году - 3 300 000 рублей, в 2024 году - 2 500 000 рублей, в 2025 году - 1 000 000 рублей.

⁶ Условия погашения и обслуживания кредитов (по мероприятиям 30 и 36 [приложения 5](#) к Государственной программе) в соответствии с отдельным решением Президента Республики Беларусь.

Приложение 5
к
Государственной
программе
«Транспортный
комплекс»
на 2021-2025 годы
(в редакции
постановления
Совета Министров
Республики
Беларусь
29.12.2023
№ 1001)

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 ¹ , собственные средства, кредитные ресурсы
3. Обновление подвижного состава ²	2021–2025 Минтранс, Минстройархитектуры, Госкомимущество, ГТК, Белнефтехим	республиканский бюджет, собственные средства, кредитные ресурсы
4. Укрепление материально-технической базы и усиление инфраструктуры путевого хозяйства	2021–2025 Минтранс	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 Минтранс	»

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 ³	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 ⁴
19. Организация выполнения путевых работ на внутренних водных путях и работ по содержанию судоходных гидротехнических сооружений	2021–2025 »	республиканский бюджет ⁵
20. Реконструкция сооружений восточного склона Днепро-Бугского канала. Гидроузел № 2 «Переруб» Ивановского района Брестской области (включая проектно-изыскательские работы)	2021 »	республиканский бюджет
21. Реконструкция сооружений восточного склона Днепро-Бугского канала. Гидроузел № 4 «Овзичи» Ивановского района Брестской области (включая проектно-изыскательские работы)	2021–2024 »	»
22. Реконструкция сооружений восточного склона Днепро-Бугского канала. Гидроузел № 11 «Качановичи» Пинского района Брестской области (включая проектно-изыскательские работы)	2023–2025 »	»
23. Реконструкция сооружений восточного склона Днепро-Бугского канала. Гидроузел № 5 «Ляховичи» Дрогичинского района Брестской области (включая проектно-изыскательские работы)	2023–2025 »	»
Подпрограмма 4 «Гражданская авиация» Задача «Обеспечение доступности и качества авиaperевозок, 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 ⁶

31. Многоуровневый паркинг и плоскостная парковка для автомобильного транспорта на прилегающей территории Национального аэропорта Минск	2021-2025 »	собственные средства, кредитные ресурсы
32. 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
33. 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 »	»
34. 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
35. 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 »	»
36. Строительство авиаремонтного завода на территории Национального аэропорта Минск	2021-2023 »	республиканский бюджет, собственные средства, кредитные ресурсы ⁶
37. Погашение кредитов, привлеченных на строительство авиаремонтного завода на территории Национального аэропорта Минск, и уплата процентов по ним	2021-2025 »	республиканский бюджет
38. Техническое переоснащение (модернизация) и обновление (приобретение) специальной техники, оборудования, транспортных средств авиационных организаций	2021-2025 »	республиканский бюджет, собственные средства
39. Реконструкция (модернизация), поддержание эксплуатационной годности объектов инфраструктуры аэропортов, в том числе областных	2021-2025 »	собственные средства
40. Техническое переоснащение (модернизация) и обновление средств аэронавигационного и радиолокационного обеспечения, средств связи	2021-2025 »	»
41. Обеспечение стабильного функционирования авиационных организаций путем оказания финансовой помощи на возвратной основе	2023 »	республиканский бюджет
42. Возведение учебно-тренажерного корпуса по адресу: г. Минск, ул. Уборевича, 77 (включая проектно-изыскательские работы)	2024-2025 »	собственные средства
Подпрограмма 5 «Обеспечение функционирования системы транспортного комплекса»		
Задача «Повышение научного потенциала и общее обеспечение функционирования транспортного комплекса»		

43. Финансирование центрального аппарата Минтранса	2021–2025	Минтранс	республиканский бюджет
44. Обеспечение функционирования государственных учреждений, входящих в систему Минтранса	2021–2025	»	»
45. Информационное обеспечение инвестиционной деятельности Минтранса	2021–2025	»	собственные средства
46. Обеспечение государственных социальных льгот и скидок на транспорте	2021–2025	»	республиканский бюджет
47. Исследование рынка транспортных услуг Республики Беларусь и разработка рекомендаций по развитию транспортного комплекса (мероприятие по научному обеспечению)	2021–2025	»	»
48. Исследование тенденций развития логистической системы и транзитного потенциала Республики Беларусь и разработка предложений по повышению их эффективности (мероприятие по научному обеспечению)	2021–2025	»	»
49. Исследование структуры потребления топливно-энергетических ресурсов в организациях Минтранса и разработка отраслевых мероприятий по выполнению показателей энергосбережения (мероприятие по научному обеспечению)	2021–2025	»	»
50. Проведение анализа рынка автомобильных перевозок пассажиров и разработка предложений по совершенствованию условий транспортной деятельности (мероприятие по научному обеспечению)	2021–2025	»	»
51. 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	»	»
52. 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	»	»
53. Исследование и разработка норм затрат труда при выполнении путевых работ на внутренних водных путях Республики Беларусь (мероприятие по научному обеспечению)	2021–2022	»	»
54. Исследование и подготовка предложений в области транспортной деятельности для совершенствования Национальной системы квалификаций, разработка профессиональных стандартов	2021–2025	»	собственные средства
55. Разработка информационно-коммуникативных технологий обучения дисциплинам в области транспорта и транспортной деятельности для учащихся учреждений среднего специального и высшего образования	2021	»	»

56. Имплементация положений международного права в области водного транспорта в национальное законодательство	2021-2025 »	»
57. Исследование уровня режима внутренних водных путей Республики Беларусь и разработка рекомендаций по обоснованию их габаритов	2021-2022 »	»
58. Выполнение опытно-конструкторских работ, направленных на повышение эффективности судов	2022-2025 »	»
59. Разработка системы управления безопасностью на внутреннем водном транспорте	2024-2025 »	»
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 площадке 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	»	»
70. Исследование технологии погрузочно-разгрузочных работ на различных видах транспорта и разработка требований по охране труда при их выполнении	2022	»	»
71. Исследование порядка информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средствах, действующих требований к субъектам транспортной инфраструктуры и перевозчикам по обеспечению транспортной безопасности и разработка предложений по их совершенствованию	2022	»	»
72. Исследование опыта выполнения дноуглубительных работ при создании судоходных условий на внутренних водных путях. Разработка предложений по организации планирования дноуглубительных работ и контроля за их выполнением в целях повышения эффективности использования бюджетных средств при выполнении путевых работ	2022-2023	»	»
73. Проведение анализа уровня информатизации организаций системы Минтранса и разработка предложений по цифровой трансформации их типовых процессов	2022-2025	»	»
74. Анализ особенностей осуществления перевозок пассажиров в регулярном сообщении транспортом общего пользования на территории г. Минска и разработка рекомендаций по внедрению порядка оплаты транспортной работы при выполнении автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении	2022-2025	»	»
75. Перевод УП «Белтехосмотр» административной процедуры по выдаче (получению) разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении в электронную форму	2022-2023	»	»
76. Исследование причин происшествий и уровня защищенности на объектах транспортной деятельности и в организациях и разработка предложений по повышению уровня общественной безопасности	2023	»	»

77. Разработка стратегических документов в области транспортного комплекса и логистики	2023	»	»
78. Исследование состояния и разработка предложений по совершенствованию государственного регулирования процесса организации перевозок автомобильным и городским электрическим транспортом	2023-2024	»	»
79. Разработка предложений по созданию автоматизированной системы организации и управления воздушным движением беспилотных летательных аппаратов в воздушном пространстве Республики Беларусь	2023	»	»
80. Влияние режимных параметров эксплуатации авиационных масел на их физико-химические свойства	2023-2024	»	»
81. Методы и алгоритмы управления траекторией полета воздушного судна посредством системы предупреждения столкновений	2023-2025	»	»
82. Комплексное исследование технологий выполнения путевых работ и разработка нормативов расхода ресурсов на выполняемые работы	2023-2025	»	»
83. Исследование формирования затрат при выполнении перевозок грузов и пассажиров автомобильным, городским электрическим и внутренним водным транспортом и подготовка рекомендаций по совершенствованию их планирования, калькулирования и учета	2023-2024	»	»
84. Разработка проекта технического нормативного правового акта «Услуги транспортно-экспедиционные. Общие требования»	2023	»	»
85. Проведение исследования порядка выполнения работ по содержанию судоходных гидротехнических сооружений, расположенных на внутренних водных путях Республики Беларусь, и подготовка предложений по внесению изменений в Правила технической эксплуатации судоходных гидротехнических сооружений	2023-2024	»	»
86. Исследование организации и проведения наблюдений в отношении индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки грузов автомобильным транспортом, и разработка предложений по их совершенствованию	2023-2025	»	»
87. Анализ судостроительно-судоремонтных мощностей Республики Беларусь и подготовка предложений по их развитию в контексте имеющихся потребностей	2024	»	»

88. Исследование барьеров, изъятий и ограничений в отношении субъектов хозяйствования Республики Беларусь, оказывающих транспортные услуги в рамках интеграционных объединений (Союзное государство Беларуси и России, СНГ, ЕАЭС, ШОС), а также международных организаций (КВТ ЕЭК ООН) в части применения ЕСТР, и подготовка предложений по устранению существующих препятствий в деятельности международных перевозчиков	2024-2025 »	»
89. Исследование эффективности использования электротранспорта при перевозках пассажиров	2024-2025 »	»

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

² 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.

³ В том числе приобретение вагонов метро (377 365 010 рублей). Источники финансирования будут уточняться с учетом графика приобретения подвижного состава на соответствующий отчетный год, а также с учетом приобретения троллейбусов с автономным ходом за счет средств в объеме 37 093 000 рублей, переданных регионам в 2022 году из республиканского централизованного инновационного фонда.

⁴ 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.

⁵ 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.

⁶ Условия погашения и обслуживания кредитов в соответствии с отдельным решением Президента Республики Беларусь.

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	облсполкомы, 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, облсполкомы, 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	облсполкомы	-
9. Реализация пилотных планов устойчивой городской мобильности	2024-2025	»	-

10. Разработка технико-экономических обоснований реализации проектов по развитию перевозок пассажиров электрическим транспортом, в том числе трамваями	2024	облесполкомы, Минский горисполком	-
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»			
11. 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	-
12. Актуализация заключенных соглашений в области водного транспорта	2021-2025	»	-
13. Присоединение Республики Беларусь к международным договорам в сфере обеспечения безопасности морского судоходства и предотвращения загрязнения морской среды	2023-2025	»	-
14. 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
(в редакции
постановления
Совета Министров
Республики
Беларусь
29.12.2023
№ 1001)

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 1 «Железнодорожный транспорт» ¹														
1. Железнодорожные грузовые вагоны, всего	3994	-	-	794	1600	1600	787	679	990,0	-	-	134 879 990,0	326 400 000,0	326 400 000,0
1.1. собственные средства Белорусской железной дороги	50	-	-	50	-	-	8 300 000,0	-	-	-	-	8 300 000,0	-	-
1.2. кредитные ресурсы	3944	-	-	744	1600	1600	779	379	990,0	-	-	126 579 990,0	326 400 000,0	326 400 000,0
Подпрограмма 2 «Автомобильный, городской электрический транспорт и метрополитен» ¹														
2. Автобусы, всего	627	117	217	186	43	64	563 577 908,69	110 125 105,0	119 207 018,7	101 523 914,0	115 515 274,9	117 206 596,0		
в том числе:														
Брестский облесполком	102	26	32	44	-	-	43 416 932,87	6 307 881,0	9 906 058,0	12 440 128,87	7 219 005,0	7 543 860,0		
Витебский облесполком	153	9	80	27	12	25	35 118 184,8	5 845 012,0	7 676 390,6	7 917 208,1	6 689 278,3	6 990 295,8		

Брестский облисполком	1	1	-	-	-	-	610 563,0	610 563,0	-	-	-	-
Витебский облисполком	2	2	-	-	-	-	3 602 540,0	3 602 540,0	-	-	-	-
Гомельский облисполком	2	2	-	-	-	-	1 404 800,0	1 404 800,0	-	-	-	-
Гродненский облисполком	1	1	-	-	-	-	1 726 100,0	1 726 100,0	-	-	-	-
Могилевский облисполком	3	3	-	-	-	-	1 162 300,0	1 162 300,0	-	-	-	-
Минский горисполком	4	4	-	-	-	-	65 335 300,0	65 335 300,0	-	-	-	-
в том числе:												
3.1. местные бюджеты, всего	12	12	-	-	-	-	73 191 603,0	73 191 603,0	-	-	-	-
в том числе:												
Брестский облисполком	1	1	-	-	-	-	610 563,0	610 563,0	-	-	-	-
Витебский облисполком	2	2	-	-	-	-	3 602 540,0	3 602 540,0	-	-	-	-
Гомельский облисполком	1	1	-	-	-	-	754 800,0	754 800,0	-	-	-	-
Гродненский облисполком	1	1	-	-	-	-	1 726 100,0	1 726 100,0	-	-	-	-
Могилевский облисполком	3	3	-	-	-	-	1 162 300,0	1 162 300,0	-	-	-	-
Минский горисполком	4	4	-	-	-	-	65 335 300,0	65 335 300,0	-	-	-	-
из них:												
3.1.1. оплата по договорам лизинга, всего	9	9	-	-	-	-	69 836 802,4	69 836 802,4	-	-	-	-
в том числе:												
Брестский облисполком	1	1	-	-	-	-	610 563,0	610 563,0	-	-	-	-
Витебский облисполком	-	-	-	-	-	-	1 002 539,4	1 002 539,4	-	-	-	-
Гродненский облисполком	1	1	-	-	-	-	1 726 100,0	1 726 100,0	-	-	-	-
Могилевский облисполком	3	3	-	-	-	-	1 162 300,0	1 162 300,0	-	-	-	-
Минский горисполком	4	4	-	-	-	-	65 335 300,0	65 335 300,0	-	-	-	-
3.1.2. прямые закупки, всего	3	3	-	-	-	-	3 354 800,6	3 354 800,6	-	-	-	-
в том числе:												
Витебский облисполком	2	2	-	-	-	-	2 600 000,6	2 600 000,6	-	-	-	-
Гомельский облисполком	1	1	-	-	-	-	754 800,0	754 800,0	-	-	-	-
3.2. собственные средства, всего	1	1	-	-	-	-	650 000,0	650 000,0	-	-	-	-
в том числе												
Гомельский облисполком	1	1	-	-	-	-	650 000,0	650 000,0	-	-	-	-
4. Троллейбусы, всего	95	-	71	13	5	6	379 932 651,97	-	98 165 156,75	63 655 801,12	103 723 362,7	114 388 331,4
в том числе:												
Брестский облисполком	17	-	17	-	-	-	13 593 651,5	-	10 215 301,0	2 435 224,0	416 288,9	526 837,6
Витебский облисполком	18	-	14	-	2	2	19 555 234,9	-	11 136 793,0	2 987 114,0	2 622 898,7	2 808 429,2
Гомельский облисполком	18	-	12	2	2	2	12 884 845,75	-	8 868 345,75	700 000,0	1 613 800,0	1 702 700,0
Гродненский облисполком	23	-	19	1	1	2	17 353 560,0	-	10 708 717,0	3 090 930,0	1 692 957,0	1 860 956,0
Могилевский облисполком	9	-	9	-	-	-	6 813 000,0	-	6 813 000,0	-	-	-
Минский горисполком	10	-	-	10	-	-	309 732 359,82	-	50 423 000,0	54 442 533,12	97 377 418,1	107 489 408,6
в том числе:												
4.1. местные бюджеты ² , всего	91	-	70	12	4	5	376 970 051,97	-	97 452 556,75	62 955 801,12	102 973 362,7	113 588 331,4
в том числе:												
Брестский облисполком	17	-	17	-	-	-	13 593 651,5	-	10 215 301,0	2 435 224,0	416 288,9	526 837,6
Витебский облисполком	18	-	14	-	2	2	19 492 634,9	-	11 074 193,0	2 987 114,0	2 622 898,7	2 808 429,2
Гомельский облисполком	14	-	11	1	1	1	9 984 845,75	-	8 218 345,75	-	863 800,0	902 700,0
Гродненский облисполком	23	-	19	1	1	2	17 353 560,0	-	10 708 717,0	3 090 930,0	1 692 957,0	1 860 956,0
Могилевский облисполком	9	-	9	-	-	-	6 813 000,0	-	6 813 000,0	-	-	-

Минский горисполком	10	-	-	10	-	-	309 732 359,82	-	50 423 000,0	54 442 533,12	97 377 418,1	107 489 408,6
из них:												
4.1.1. оплата по договорам лизинга, всего	23	-	19	1	1	2	322 472 829,72	-	59 711 211,0	53 012 801,12	99 745 047,3	110 003 770,3
в том числе:												
Брестский облисполком	7	-	7	-	-	-	6 023 651,5	-	2 645 301,0	2 435 224,0	416 288,9	526 837,6
Витебский облисполком	4	-	4	-	-	-	6 876 258,4	-	3 504 193,0	2 987 114,0	258 383,3	126 568,1
Гродненский облисполком	12	-	8	1	1	2	9 783 560,0	-	3 138 717,0	3 090 930,0	1 692 957,0	1 860 956,0
Минский горисполком	-	-	-	-	-	-	299 789 359,82	-	50 423 000,0	44 499 533,12	97 377 418,1	107 489 408,6
4.1.2. прямые закупки, всего	68	-	51	11	3	3	54 497 222,25	-	37 741 345,75	9 943 000,0	3 228 315,4	3 584 561,1
в том числе:												
Брестский облисполком	10	-	10	-	-	-	7 570 000,0	-	7 570 000,0	-	-	-
Витебский облисполком	14	-	10	-	2	2	12 616 376,5	-	7 570 000,0	-	2 364 515,4	2 681 861,1
Гомельский облисполком	14	-	11	1	1	1	9 984 845,75	-	8 218 345,75	-	863 800,0	902 700,0
Гродненский облисполком	11	-	11	-	-	-	7 570 000,0	-	7 570 000,0	-	-	-
Могилевский облисполком	9	-	9	-	-	-	6 813 000,0	-	6 813 000,0	-	-	-
Минский горисполком	10	-	-	10	-	-	9 943 000,0	-	-	9 943 000,0	-	-
4.2. собственные средства, всего	4	-	1	1	1	1	2 962 600,0	-	712 600,0	700 000,0	750 000,0	800 000,0
в том числе:												
Витебский облисполком	-	-	-	-	-	-	62 600,0	-	62 600,0	-	-	-
Гомельский облисполком	4	-	1	1	1	1	2 900 000,0	-	650 000,0	700 000,0	750 000,0	800 000,0
5. Электробусы, всего	12	-	1	1	5	5	40 179 148,94	-	13 988 388,95	13 183 149,99	7 067 161,4	5 940 448,6
в том числе:												
Брестский облисполком	-	-	-	-	-	-	1 153 235,63	-	372 074,0	295 336,13	282 465,1	203 360,4
Витебский облисполком	2	-	-	-	1	1	3 639 246,9	-	340 176,0	299 070,9	1 500 000,0	1 500 000,0
Гомельский облисполком	-	-	-	-	-	-	646 442,25	-	330 629,25	315 813,0	-	-
Гродненский облисполком	4	-	1	1	1	1	1 146 974,46	-	118 881,0	542 268,46	282 465,0	203 360,0
Могилевский облисполком	6	-	-	-	3	3	3 335 918,2	-	315 628,7	300 061,5	1 330 185,0	1 390 043,0
Минский горисполком	-	-	-	-	-	-	30 257 331,5	-	12 511 000,0	11 430 600,0	3 672 046,3	2 643 685,2
в том числе местные бюджеты, всего	12	-	1	1	5	5	40 179 148,94	-	13 988 388,95	13 183 149,99	7 067 161,4	5 940 448,6
в том числе:												
Брестский облисполком	-	-	-	-	-	-	1 153 235,63	-	372 074,0	295 336,13	282 465,1	203 360,4
Витебский облисполком	2	-	-	-	1	1	3 639 246,9	-	340 176,0	299 070,9	1 500 000,0	1 500 000,0
Гомельский облисполком	-	-	-	-	-	-	646 442,25	-	330 629,25	315 813,0	-	-
Гродненский облисполком	4	-	1	1	1	1	1 146 974,46	-	118 881,0	542 268,46	282 465,0	203 360,0
Могилевский облисполком	6	-	-	-	3	3	3 335 918,2	-	315 628,7	300 061,5	1 330 185,0	1 390 043,0
Минский горисполком	-	-	-	-	-	-	30 257 331,5	-	12 511 000,0	11 430 600,0	3 672 046,3	2 643 685,2
из них:												
оплата по договорам лизинга, всего	10	-	1	1	4	4	37 179 148,94	-	13 988 388,95	13 183 149,99	5 567 161,4	4 440 448,6
в том числе:												
Брестский облисполком	-	-	-	-	-	-	1 153 235,63	-	372 074,0	295 336,13	282 465,1	203 360,4
Витебский облисполком	-	-	-	-	-	-	639 246,9	-	340 176,0	299 070,9	-	-
Гомельский облисполком	-	-	-	-	-	-	646 442,25	-	330 629,25	315 813,0	-	-
Гродненский облисполком	4	-	1	1	1	1	1 146 974,46	-	118 881,0	542 268,46	282 465,0	203 360,0
Могилевский облисполком	6	-	-	-	3	3	3 335 918,2	-	315 628,7	300 061,5	1 330 185,0	1 390 043,0
Минский горисполком	-	-	-	-	-	-	30 257 331,5	-	12 511 000,0	11 430 600,0	3 672 046,3	2 643 685,2

прямые закупки, всего	2	-	-	-	1	1	3 000 000,0	-	-	-	1 500 000,0	1 500 000,0
в том числе Витебский облисполком	2	-	-	-	1	1	3 000 000,0	-	-	-	1 500 000,0	1 500 000,0
6. Вагоны трамвайные и вагоны метро, всего	40	-	-	-	20	20	204 010 367,89	12 911 953,0	12 825 684,89	-	87 132 320,0	91 140 410,0
в том числе Минский горисполком	40	-	-	-	20	20	204 010 367,89	12 911 953,0	12 825 684,89	-	87 132 320,0	91 140 410,0
в том числе:												
6.1. местные бюджеты, всего	-	-	-	-	-	-	25 737 637,89	12 911 953,0	12 825 684,89	-	-	-
в том числе Минский горисполком	-	-	-	-	-	-	25 737 637,89	12 911 953,0	12 825 684,89	-	-	-
из них компенсация (уплата) и возмещение процентов по кредитам банков на закупку вагонов метро в прошлые годы, всего	-	-	-	-	-	-	25 737 637,89	12 911 953,0	12 825 684,89	-	-	-
в том числе Минский горисполком	-	-	-	-	-	-	25 737 637,89	12 911 953,0	12 825 684,89	-	-	-
6.2. иные источники, всего	40	-	-	-	20	20	178 272 730,0	-	-	-	87 132 320,0	91 140 410,0
в том числе Минский горисполком	40	-	-	-	20	20	178 272 730,0	-	-	-	87 132 320,0	91 140 410,0
Итого							2 049 221 670,49	196 878 661,0	244 186 249,37	313 242 855,12	639 838 119,0	655 075 786,0
в том числе:												
местные бюджеты, всего							1 060 639 184,89	193 076 757,0	240 173 480,77	175 169 265,12	221 134 305,0	231 085 377,0
в том числе оплата по договорам лизинга							817 522 558,75	151 584 193,2	161 495 357,73	158 774 505,12	170 025 456,5	175 643 046,2
собственные средства, всего							22 628 765,6	3 801 904,0	4 012 768,6	11 493 600,0	5 171 494,0	6 449 999,0
кредитные ресурсы, всего							779 379 990,0	-	-	126 579 990,0	326 400 000,0	326 400 000,0
иные источники, всего							178 272 730,0	-	-	-	87 132 320,0	91 140 410,0

¹ 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.

² Местные бюджеты по позиции «4. Троллейбусы» (подпункт 4.1.2 «прямые закупки, всего») отражены с учетом средств в объеме 37 093 000 рублей, переданных регионам в 2022 году из республиканского централизованного инновационного фонда, на приобретение троллейбусов с автономным ходом.

Приложение 8
к
Государственной
программе
«Транспортный
комплекс»
на 2021-2025 годы
(в редакции
постановления
Совета Министров
Республики
Беларусь
29.12.2023
№ 1001)

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	»
4. Закон Республики Беларусь «Об изменении кодексов по вопросам административной ответственности»	установление размера штрафа за безбилетный проезд на всех видах городского пассажирского транспорта, в автобусе пригородного сообщения, соразмерного стоимости проездного документа на месяц, а также об усилении ответственности в случае неоднократного безбилетного проезда	2024	Минтранс, облисполкомы, Минский горисполком
5. Указ Президента Республики Беларусь «Об изменении указов Президента Республики Беларусь»	совершенствование деятельности Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций	2024	Минтранс
6. Постановление Совета Министров Республики Беларусь «Об изменении постановлений Совета Министров Республики Беларусь»	совершенствование деятельности Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций	2024-2025	»
7. Постановление Совета Министров Республики Беларусь «Об изменении постановления Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 971»	совершенствование порядка подтверждения профессиональной компетентности ответственных лиц и водителей в части требований к организации учебного процесса и контроля знаний	2024-2025	»
Подпрограмма 3 «Внутренний водный и морской транспорт»			

8. 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
9. 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	»
10. Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь	приведение в соответствие с нормами и стандартами Международной морской организации	2025	»
11. 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	приведение в соответствие с нормами и стандартами Международной морской организации	2023	»
