МАТЕРИАЛЫ
для членов информационно-пропагандистских групп
(февраль 2020 г.)

Транспортный комплекс Республики Беларусь: состояние и перспективы его развития

Материал подготовлен
Академией управления при Президенте Республики Беларусь
на основе сведений Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Министерства финансов Республики Беларусь, Министерства антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь и управления Государственной автомобильной инспекции МВД Республики Беларусь

Инфографика по данным материалам разработана Белорусским телеграфным агентством и размещена на его сайте в разделе «Инфографика» (https://www.belta.by/infographica/)

Транспортный комплекс является важнейшим звеном экономико-социальной инфраструктуры страны и призван своевременно и качественно обеспечивать потребности населения в перевозках и услугах, жизнедеятельность всех отраслей экономики и национальную безопасность государства.

Транспортный комплекс объединяет следующие виды транспорта: автомобильный, железнодорожный, водный, воздушный, трубопроводный, городской электрический и метрополитен.

Кроме того, он включает транспортную инфраструктуру, к которой отнесены:

транспортные коммуникации (автомобильные дороги, железнодорожные и водные пути сообщения, трубопроводные трассы, троллейбусные и трамвайные линии, линии метрополитена, транспортные и аэронавигационные системы);

инженерные сооружения, обеспечивающие деятельность транспорта.

Вопросы развития транспортного комплекса страны находятся в постоянном поле зрения Президента Республики Беларусь. Даже его признание **«с давних времен автомобили – это мое хобби, я слежу за развитием этой отрасли»** говорит о многом. Общаясь с водителями в канун II Европейских игр, А.Г.Лукашенко отметил, что **«пора развивать и производство электромобилей и больше использовать на дорогах общественный электротранспорт».**

Транспортный комплекс республики имеет исключительно важное значение в жизнеобеспечении ее многоотраслевой экономики и реализации социальной политики государства. **«Дорога – это главное. Есть дорога, есть экономика – есть жизнь»**, – подчеркнул Президент во время встречи с представителями украинских СМИ в сентябре прошлого года.

Общая характеристика транспортного комплекса Республики Беларусь

Железнодорожный транспорт является одним из важнейших элементов транспортной системы Республики Беларусь.

Белорусская железная дорога – это современная, хорошо развитая транспортная система, в состав которой входят шесть отделений: Минское, Барановичское, Брестское, Гомельское, Могилевское и Витебское. Эксплуатационная длина железнодорожных путей составляет 5,5 тыс. км.

Вниманию выступающих: *в ходе проведения единого дня информирования целесообразно приводить соответствующие сведения и примеры применительно к конкретному региону, территории, населенному пункту.*

В 2019 году железнодорожным транспортом перевезено 79,7 млн пассажиров, а также около 145,5 млн тонн грузов. Поездами городских линий воспользовались 4,0 млн человек, региональных экономкласса – 61,4 млн человек, региональных бизнес-класса и межрегиональных – 10,5 млн человек, международных – 3,8 млн человек.

Справочно.

Каждые сутки по Белорусской железной дороге курсирует более 1000 пассажирских поездов (международных, межрегиональных, региональных линий бизнес-класса, городских линий) и более 700 грузовых поездов. В настоящее время пассажирское железнодорожное сообщение охватывает более 2100 населенных пунктов республики.

Грузовые операции на Белорусской железной дороге осуществляют 228 станций, имеется 6 предприятий по терминальной обработке грузов, 52 грузовых терминала.

В рамках обновления подвижного состава в 2019 году дорогой приобретено 3 дизель-поезда, 2081 грузовой и 30 пассажирских вагонов.

В текущем году запланировано приобретение 3 дизель-поездов, 477 грузовых и 34 пассажирских вагона. Подписано соглашение о поставке на дорогу до 2021 года 10 электропоездов межрегиональных линий серии ЭП^{М}.

Также 2020 году будет продолжена работа по наращиванию объемов перевозок с максимальным использованием возможностей

развития западного маршрута международного транспортного коридора «Север-Юг», контейнерных перевозок «Китай-Европа-Китай».

Водный транспорт. Судоходство в Республике Беларусь осуществляется по внутренним водным путям на реках Днепр, Березина, Сож, Припять, Западная Двина, Неман, Днепровско-Бугском и Микашевичском каналах. Общая протяженность внутренних водных путей Республики Беларусь составляет 2067,4 км, в том числе с гарантированными глубинами – 1128,1 км.

В Государственном судовом реестре Республики Беларусь зарегистрировано 835 судов, в том числе 28 пассажирских. За прошлый год водным транспортом перевезено 200 тыс. пассажиров, а также около 2,24 млн тонн грузов.

В 2020 году основной упор будет сделан на работе по улучшению судоходных условий, развитию инфраструктуры и перевозок водным транспортом, в том числе в рамках договоренностей на Белорусско-Украинском форуме регионов в г.Житомире. Должна быть завершена работа по созданию Государственной администрации водного транспорта, что даст импульс для дальнейшей реализации намеченных планов по реформированию структуры управления организаций водного транспорта.

Воздушный транспорт Беларуси – это комплекс организаций, которые занимаются перевозкой пассажиров и грузов по воздуху как в республике, так и за ее пределами.

В сфере воздушного транспорта Республики Беларусь работают РУП «Национальная авиакомпания «Белавиа», ОАО «Авиакомпания «Гродно», РУП «Национальный аэропорт Минск», ОАО «Авиакомпания «Трансавиаэкспорт» РУП «Белаэронавигация», а также национальные организации негосударственной формы собственности.

В стране действуют 6 международных аэропортов, 9 сертифицированных аэродромов.

В Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Беларусь зарегистрировано более 300 воздушных судов.

В 2019 году воздушным транспортом перевезено более 4 млн пассажиров, а также около 28,2 тыс. тонн грузов.

Количество регулярных рейсов за 2019 год по сравнению с аналогичным периодом 2018 года увеличилось на 13,1%, чартерных рейсов – на 27,2%. Открыты новые регулярные рейсы в Таллин, Мюнхен, возобновлены полеты в аэропорт Шереметьево.

В 2020 году продолжится реализация таких инвестиционных проектов, как строительство авиаремонтного завода на территории, прилегающей к территории Национального аэропорта «Минск», и реконструкция первой искусственной взлетно-посадочной полосы в Национальном аэропорту «Минск». Кроме того, перед Белорусской

государственной академией авиации в текущем году стоит амбициозная задача – организовать подготовку летных специалистов на базе академии.

Автомобильный транспорт занимает лидирующую позицию по объему перевозок пассажиров и грузов в транспортной системе Республики Беларусь. В 2019 году автомобильным транспортом перевезено 161,7 млн тонн грузов и 1 186,5 млн пассажиров.

Удельный вес автомобильного транспорта в общем объеме перевозок грузов всеми видами транспорта (за исключением трубопроводного) за январь–ноябрь 2019 г. составил 52,5%.

Удельный вес в общем объеме перевозок пассажиров всеми видами транспорта за тот же временной отрезок – 60,3%, городского электрического транспорта и метрополитена – 35,4%.

Справочно.

По данным управления ГАИ МВД Республики Беларусь, в структурных подразделениях Госавтоинспекции на 1 января 2020 г. зарегистрировано около 4,4 млн единиц авто-, мототехники и прицепов к ней (88,1% – в личном пользовании граждан, 11,9% – юридических лиц), в том числе около 3,7 млн автомобилей.

В личном пользовании граждан находится 3,1 млн легковых автомобилей, 149 тыс. грузовиков и 11,6 тыс. автобусов.

В ведении юридических лиц – 135 тыс. «легковушек», 262 тыс. грузовых автомобилей и более 32 тыс. автобусов.

Состояние и перспективы развития автомобильного транспорта в Республике Беларусь

Обеспечивая основные потребности городского и сельского населения в перемещениях, **автомобильный транспорт общего пользования** в совокупности **с городским электрическим транспортом и метрополитеном** обладает неоспоримой социальной значимостью.

Справочно.

В 2019 году для дальнейшего обеспечения доступности и высокого качества обслуживания пассажиров организациями транспорта общего пользования ***приобретено свыше 580 автобусов, 38 троллейбусов, 50 электробусов, соответствующих высокому уровню комфортности и безопасности перевозок.***

Однако за последние 30 лет сложилась устойчивая **динамика падения объема перевозок пассажиров и пассажирооборота, выполняемых транспортом общего пользования** (автомобильным, городским электрическим транспортом и метрополитеном).

Спрос на услуги по перевозкам пассажиров автомобильным, городским электрическим транспортом и метрополитеном во многом зависит от общей численности населения, численности занятого населения, численности населения проживающего в сельской местности, количества учащихся в учреждениях профессионально-технического и среднего специального образования, количества студентов учреждений

высшего образования, числа граждан, использующих велосипед для осуществления поездок в трудовых и культурно-бытовых целях. Также **одна из причин этой тенденции заключается в быстром наращивании парка легковых автомобилей в личной собственности граждан**, что оказывает существенное влияние на транспортный баланс городских, пригородных и междугородных пассажирских перевозок.

Расширение автомобильного парка страны (как общественного, так и личного) автоматически приводит к повышению спроса на **моторное топливо. В этой связи представляет интерес динамика цен** на него.

В предыдущие годы цены на топливо на внутреннем рынке сдерживались, в результате чего нефтеперерабатывающие заводы (далее – НПЗ) были вынуждены нарастить кредитную задолженность, ухудшив финансовое состояние. Только в 2018 году было начато выравнивание ценовой ситуации на внутреннем рынке, которое постепенно позволило НПЗ выйти на эффективную работу.

Справочно.

Для Республики Беларусь, как для страны, не имеющей собственного углеводородного сырья в необходимом количестве, крайне важно обеспечить стабильную работу нефтеперерабатывающих заводов.

В настоящее время белорусские НПЗ завершают масштабную модернизацию, которая направлена на повышение эффективности работы нефтехимического комплекса страны и позволит вывести белорусские предприятия на один уровень с мировыми лидерами нефтепереработки. Это – инвестиции в будущее Республики Беларусь.

В новых условиях хозяйствования корректировка цен на моторное топливо необходима для поддержания эффективной работы отечественных заводов.

При этом важно отметить, что с учетом изменения рыночной конъюнктуры **цены на нефтепродукты не только повышались, но и снижались**. Решения об изменении цен производятся на основании комплексной оценки основных ценообразующих факторов – цены на закупаемую нефть, налоговой нагрузки, курса национальной валюты. И это далеко не все факторы, которые определяют экономику НПЗ.

Наша стратегическая цель – сохранить энергетическую безопасность Беларуси. Добиться этого можно только при устойчивом развитии отечественной нефтепереработки. Отсутствие нефтеперерабатывающих мощностей в стране автоматически приводит к подорожанию топлива, поскольку цены и условия диктуют зарубежные поставщики.

Под влиянием изменчивости мировых котировок цены на моторное топливо в соседних европейских странах были скорректированы на 2–7%. **Индексировались и белорусские цены на моторное топливо, но они остаются на 30–40% ниже, чем на сопредельных европейских и украинском рынках.** Таким образом реализуемая концерном стратегия

ценообразования обеспечивает баланс интересов производителей и потребителей.

Справочно.

*Со **2 февраля 2020 г. стоимость топлива** на автозаправочных станциях Республики Беларусь составляет **(цена 1 л в бел. руб)**: бензина АИ-92-К5-Евро – 1,69, АИ-95-К5-Евро – 1,79, АИ-98-К5-Евро – 2,01, ДТ – 1,79.*

***Для сравнения приводим цены на топливо в Беларуси и у соседей** (информация по состоянию на 28.01.2020 г с сайта autotraveler.ru).*

***Бензин АИ-95-К5-Евро (цена 1 л в евро)**: Беларусь – 0,75, Латвия – 1,27, Литва – 1,22, Эстония – 1,42, Польша – 1,17, Украина – 0,98, Россия – 0,68.*

***Дизельное топливо ДТ-К5-Евро (цена 1 л в евро)**: Беларусь – 0,75, Латвия – 1,20, Литва – 1,13, Эстония – 1,40, Польша – 1,23, Украина – 0,93, Россия – 0,69.*

Белорусские НПЗ системно повышают эффективность и снижают затраты на производство за счет модернизации и реконструкции технологических объектов. Экономический эффект от реализации мероприятий по снижению затрат за 2019 год оценивается в 60 млн долл. США.

За 2019 год цены на моторное топливо в республике в среднем были увеличены на 13%, в то время как мировая котировка нефти за указанный период выросла на 17%.

В начале 2020 года котировки нефти продолжают увеличиваться, достигая в отдельные периоды 68 долл. США. При сложившемся уровне мировой котировки только в результате негативного влияния налогового маневра стоимость нефти для белорусских НПЗ по отношению к предыдущему году вырастет более чем на 20 долл. США на 1 тонну, что составляет 5% к уровню цены 2019 года.

В указанных условиях в целях обеспечения стабильной работы белорусской нефтеперерабатывающей отрасли концерн «Белнефтехим» продолжает принятую стратегию поэтапного изменения цен на моторное топливо, которая пока **остается самым оптимальным вариантом для соблюдения соотношения цены и качества продукции белорусской нефтепереработки и для защиты интересов автовладельцев. Выбранная стратегия позволяет смягчить влияние изменения цен на нефтепродукты как на экономику в целом, так и на каждого потребителя в частности.**

Возмещение затрат на перевозки пассажиров общественным транспортом

Услуги городского пассажирского транспорта общего пользования являются социально значимыми и тарифы на эти услуги подлежат государственному ценовому регулированию. При этом **часть затрат на оказание этих услуг субсидируется транспортным организациям из бюджета**. Международный опыт подтверждает схожий подход к

государственной поддержке транспортных организаций при оказании социально значимых услуг городского пассажирского транспорта общего пользования.

Справочно.

В соответствии с Законом Республики Беларусь от 16 декабря 2019 г. № 269-З «О республиканском бюджете на 2020 год» расходы республиканского бюджета на транспорт составляют 164 445 114,0 рублей, в том числе на автомобильный транспорт – 6 819 560,0 рублей.

Регулирование тарифов на перевозки пассажиров всеми видами городского транспорта и пригородным автомобильным транспортом в регулярном сообщении **осуществляется облисполкомами и Минским горисполкомом по согласованию с Министерством антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь**.

В целях повышения окупаемости перевозок пассажиров и сокращения бюджетного финансирования в 2016–2019 годах поэтапно повышались тарифы на городские перевозки пассажиров и пригородные автомобильные перевозки пассажиров в соответствии с решениями Комиссии по вопросам государственного регулирования ценообразования при Совете Министров Республики Беларусь.

Справочно.

В 2019 году тариф в среднем за год повысился на 5 коп. на проезд в городском пассажирском транспорте и составил 60 коп. – в областях, 65 коп. – в г.Минске, в том числе 70 коп. – метрополитен; проезд в пригородном транспорте повысился на 1 коп. в областях и 2 коп. в г.Минске и составил в среднем 7 коп. за 1 км проезда.

Планируется, что в 2020 году уровень возмещения населением затрат городским автомобильным транспортом составит не менее 80% в том числе в областях – не менее 90% и г.Минске – не менее 70%, а пригородным автомобильным транспортом – не менее 65%.

Необходимо отметить, что достижение в 2020 году запланированного уровня возмещения возможно не только за счет повышения тарифов, но и принятия мер по оптимизации затрат, а также **совершенствования существующей системы оплаты проезда**.

Примечателен в этом плане опыт г.Минска. Внедренная в столице автоматизированная система оплаты и контроля проезда обеспечивает положительный социальный эффект для города и его жителей. Основанная на современных технологиях, система является экономически привлекательной и удобной для пассажиров.

Обеспечивается защита проездных документов от ксерокопирования и подделок. Совершенствуется существующая тарифная политика – созданы проездные документы на определенное количество поездок; определенные периоды времени в комбинациях с

поездами городских линий; а также на 1, 2, 3, 90 суток (автобус-троллейбус-трамвай). Введена оплата с помощью транспортных тарифных единиц в автобусах, выполняющих пригородные автомобильные перевозки пассажиров в обычном регулярном сообщении.

Пассажирам предоставляется возможность записывать на одну бесконтактную смарт-карту (далее – БСК) одновременно до шести видов проездных документов (в т. ч. пакеты транспортных тарифных единиц), выбирать проездные документы на определенные периоды времени с произвольной даты активации, не превышающей 30 суток с даты продажи. Повысилась эффективность контроля полноты оплаты проезда пассажирами.

В настоящее время в столице планируется установить 4 терминала по продаже проездных документов. Решение о целесообразности приобретения и установки на главных (каркасных) улицах г.Минска терминалов будет принято по результатам апробации их работы.

Проводится работа по созданию системы удаленного пополнения проездных документов через систему АИС «Расчет» (ЕРИП). В планах на 2020 год – создание функционала удаленного пополнения БСК-Минсктранс проездными документами посредством ЕРИП. Пассажиры смогут оплатить проездной документ через Интернет и пополнить БСК посредством удаленного устройства (для этого в настоящее время проводится работа по заключению договора на приобретение 164 таких устройств).

Обеспечение доступности, высокого качества и безопасности автомобильных перевозок пассажиров

С учетом ситуации, складывающейся на рынке автомобильных перевозок пассажиров, а также поступающих в государственные органы обращений Министерством транспорта и коммуникаций с участием государственных органов подготовлен и на уровне Совета Министров Республики Беларусь утвержден Комплексный план мер по наведению порядка в сфере автомобильных перевозок пассажиров.

Указанным комплексным планом в 2020 году, в частности, предусматриваются к реализации следующие мероприятия:

проработка во взаимодействии с бизнес-сообществом вопроса введения лицензирования деятельности в области автомобильного транспорта при выполнении перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, в том числе при перевозках автомобилями-такси;

проработка вопроса об установлении обязанности по использованию тахографов при выполнении внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров;

внесение изменений в нормативные правовые акты по вопросам проведения конкурсов на право выполнения автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении с учетом практики их применения.

Реализация указанных мероприятий позволит создать условия для устойчивого функционирования рынка автомобильных перевозок пассажиров.

Особенности международных перевозок, совершенствование условий для реализации транзитного потенциала республики

Международные автомобильные перевозки выполняются в соответствии с разрешениями на проезд по территории иностранных государств. Такие разрешения предусматриваются межправительственными соглашениями с иностранными государствами о международном автомобильном сообщении, которые относятся к международным договорам Республики Беларусь и являются обязательными для их соблюдения на ее территории.

Такие соглашения заключены между Республикой Беларусь и 46 государствами. В соглашениях устанавливаются виды разрешений и определяются виды перевозок, для выполнения которых разрешение не требуется.

Справочно.

В 2019 году ратифицированы Соглашения о международных автомобильных перевозках с Китаем, Великобританией, Францией, а также внесены изменения и дополнения в Соглашения о международных автомобильных перевозках с Республикой Молдова, Кыргызской Республикой и Узбекистаном.

По данным Ассоциации международных автомобильных перевозчиков «БАМАП», грузоперевозчики обеспечивают 98% валютных поступлений в объеме экспорта услуг автомобильного транспорта.

Справочно.

Ассоциация «БАМАП» создана в 1992 году по инициативе 24 автотранспортных предприятий республики. В настоящее время она объединяет в своих рядах порядка 1000 автомобильных перевозчиков – членов «БАМАП», пользователей книжек международных дорожных перевозок (книжка международных дорожных перевозок (далее – МДП) – документ таможенного транзита, дающий право перевозить грузы через границы государств в опломбированных таможней кузовах автомобилей или контейнерах с упрощением таможенных процедур). С 1992 года Ассоциация входит в состав Международного союза автомобильного транспорта (Швейцария) на правах действительного члена и в соответствии с постановлением Совмина от 29.12.1998 № 1996 выполняет функции гарантийного объединения на территории Республики Беларусь с предоставлением права выдачи книжек МДП.

Минтранс делает все возможное для улучшения бизнес-среды в отношении белорусских грузоперевозчиков. В частности, активно участвует в различных мероприятиях с целью получения для перевозчиков большего числа разрешений, а в идеале – достижения безразрешительного принципа работы для них. А тот факт, что в

Беларуси созданы все условия для комфортного прохождения границы, отмечают и иностранные перевозчики.

По данным «БАМАП», всего в Беларуси зарегистрировано более 19 тыс. транспортных средств, способных осуществлять международные грузоперевозки (около 3 тыс. субъектов хозяйствования).

Белорусские международные автомобильные перевозчики ежегодно, несмотря на изменяющуюся ситуацию на рынке услуг по международным перевозкам грузов, демонстрируют положительные тенденции по росту объемов перевозок грузов. Так, экспорт услуг по перевозкам грузов автомобильным транспортом за 2019 год составил порядка 1,4 млрд долл. США. При этом **международные грузоперевозки автотранспортом занимают второе место в Беларуси в экспорте услуг, уступая лишь услугам в секторе IT.**

По данным Государственного таможенного комитета, в 2019 году отмечается рост числа оформлений грузовых автомобилей на границе (на 22,5 тыс. больше по сравнению с показателем 2018 года). Связано это, в том числе, с изменениями в работе пункта пропуска «Козловичи» (белорусско-польская граница).

Справочно.

Через грузовой комплекс «Козловичи» проходит практически четверть из более чем 2 млн транспортных средств, которые были оформлены в Беларуси. Увеличению потока грузовых автомобилей способствовало важное нововведение – принцип одного окна: таможня в пункте пропуска оформляет и товаросопроводительные документы, и паспорт водителя, предъявляющего их.

Совершенствование логистической системы

Одним из необходимых условий для наращивания транзитных перевозок и беспрепятственного транзита грузов является развитая логистическая система.

В 2019 году продолжалась реализация мероприятий Республиканской программы развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 годы.

В настоящее время в Республике Беларусь функционирует 59 логистических центров, общая складская площадь которых составляет порядка 700 тыс. м^2.

Ежегодно увеличивается количество услуг, оказываемых логистическими операторами, что позволяет наращивать выручку от этого вида деятельности. Так, в 2019 году объем логистических услуг составил 291 млн руб., что на 31,2% больше запланированного.

Справочно.

В целях интеграции в глобальные логистические схемы товародвижения в Республике Беларусь созданы две особые экономические зоны – Китайско-Белорусский парк «Великий камень» и «Бремино-Орша». В настоящее время на территории Китайско-

Белорусского индустриального парка с участием китайской корпорации «Чайна Мерчантс Групп» сдана в эксплуатацию первая очередь логистического центра, а в пос. Болбасово Оршанского района ООО «Бремино групп» реализуется инвестиционный проект по строительству мультимодального промышленно-логистического комплекса.

В соответствии с Концепцией развития логистической системы Республики Беларусь, в 2020 году в области логистической деятельности планируется:

обеспечить широкое внедрение цифровых технологий и усовершенствовать документооборот;

рассмотреть возможность создания системы экономических преференций для развития инфраструктуры и повышения качества и комплексности предоставляемых услуг;

усовершенствовать систему координации государственных органов-исполнителей Республиканской программы развития логистической системы и транзитного потенциала.

Состояние и перспективы развития дорожного хозяйства Республики Беларусь

Роль автомобильных дорог в транспортной сети Беларуси

По состоянию на 1 января 2019 г. **в Беларуси протяженность сети автомобильных дорог общего пользования составляла 86 967 км** (в том числе республиканских дорог – 15 929 км, местных дорог – 71 038 км). **Практически все республиканские автомобильные дороги имеют усовершенствованное покрытие**. Важнейшие республиканские автомобильные дороги называются магистральными дорогами. В Республике Беларусь таких дорог **13**.

Плотность дорожной сети общего пользования составляет 418 км на 1 тыс. км^2 территории и **является одной из самых высоких среди стран-участниц Содружества Независимых Государств**.

Учитывая выгодное географическое положение Республики Беларусь, территорию нашей страны пересекают **2 трансъевропейских транспортных коридора**, определенных по международной классификации под номером **II (Запад – Восток)** и под номером **IX (Север – Юг) с ответвлением IXB**.

Справочно.

Трансъевропейский транспортный коридор II определен Европейским Союзом как высший приоритет в связи с важным значением проходящих по нему торговых потоков между Востоком и Западом.

Трансъевропейский транспортный коридор IX, а также его ответвление IXB, обеспечивают выход грузовладельцев из областей Восточной Украины и Центральной России к специализированным морским портам Клайпеды, Вентспилса и Калининграда.

Особое внимание в Республике Беларусь уделяется состоянию дорожного покрытия, улучшению качественных показателей автомобильных дорог общего пользования. В этих целях в марте 2019 г. принята новая редакция **Государственной программы по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2017–2020 годы** (далее – Государственная программа), которая определяет мероприятия по улучшению транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования в нашей стране.

В первую очередь Государственной программой предусмотрены:

реконструкция и возведение 415,9 км республиканских автомобильных дорог;

модернизация не менее 555,9 км республиканских автодорог с целью повысить несущую способность их дорожного покрытия до 11,5 т на ось;

увеличение скоростного режима на протяжении не менее 1 617 км дорог республиканского значения;

ремонт и реконструкция не менее 7 тыс. км местных автодорог, в том числе выполнение текущего ремонта 6 384,7 км таких дорог, капитального ремонта 581,3 км дорог, реконструкции и строительства 34 км дорог.

Финансирование Государственной программы оценивается более чем в 5 млрд 410 млн рублей, из которых на республиканские дороги приходится чуть более 4 млрд рублей, на местные – свыше 1,4 млрд. При этом не менее 10% средств будет направлено на содержание мостов и путепроводов.

В целом, реализация Государственной программы позволит улучшить транспортно-эксплуатационное состояние республиканских и местных автомобильных дорог согласно требованиям технических нормативных правовых актов и требованиям по обеспечению безопасных условий для движения транспортных средств.

Вместе с тем безопасность дорожного движения зависит не только от технических характеристик дорог, но и от соблюдения **скоростного режима**. На совещании по административной ответственности 16 декабря 2019 г. А.Г.Лукашенко обратил внимание на нарушения в сфере безопасности дорожного движения, в том числе зафиксированные с применением технических средств. В частности, белорусский лидер отметил, что «фотофиксация семь лет назад была введена для того, чтобы навести порядок на дороге, а не загнать всех поголовно водителей в разряд злостных нарушителей закона. Тем более что нередко нарушения обусловлены перегруженностью дорог, отсутствием достаточного количества парковочных мест и прочими объективными причинами».

Во исполнение поступивших поручений по оптимизации работы системы фото-, видеофиксации нарушений было принято решение о повышении скоростного режима на 10 участках дорог, оснащенных датчиками контроля скорости (автомобильные дороги М-1/Е30 Брест-Минск-граница Российской Федерации, Р-28 Минск-Молодечно-Нарочь,

Р-58 Минск-Калачи-Мядель и другие). Кроме того, пересмотрены критерии выбора мест установки мобильных датчиков контроля скорости.

Справочно.

В настоящее время в большинстве стран Европы ограничение скорости движения для легковых автомобилей на автомагистралях составляет от 120 до 130 км/ч. В Германии на автомагистралях 130 км/ч – это только рекомендуемая скорость. На практике более 50% автомагистралей в Германии ограничения скорости не имеют.

Платные автомобильные дороги Республики Беларусь

В Республике Беларусь функционирует **национальная электронная система взимания платы за проезд по республиканским автомобильным дорогам**. С 1 августа 2013 г. она введена в коммерческую эксплуатацию под торговой маркой **BelToll**.

Справочно.

*В настоящее время общая протяженность сети платных дорог составляет **1 787 км**. С 1 декабря 2019 г. **сеть платных дорог расширена на 62 км** по участкам дороги М-6/Е 28 Минск - Гродно - граница Республики Польша (Брузги).*

Оплачивать за проезд в системе BelToll необходимо при движении по платным дорогам транспортных средств с технически допустимой массой не более 3,5 т, зарегистрированных за пределами территории государств – членов Евразийского экономического союза, и иных транспортных средств с технически допустимой общей массой более 3,5 т.

Средства, вырученные за пользование платными дорогами, направляются в республиканский дорожный фонд. Согласно утвержденному республиканскому бюджету на 2020 год, дорожный фонд в текущем году определен в размере 616 млн 370 тыс. бел. руб., из них около 44% (или 268 млн 900 тыс. бел. руб.) – поступления за проезд транспортными средствами по платным автомобильным дорогам (в 2019 году таких поступлений было на сумму 241,3 млн бел. руб.), примерно 49% (или 301 млн 310 тыс. бел. руб.) – поступления от государственной пошлины за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении.

Значительная часть средств из республиканского дорожного фонда расходуется на содержание, текущий ремонт, строительство и реконструкцию, а также капитальный ремонт автомобильных дорог.

В соответствии с Указом Президента Республики Беларусь от 10.01.2020 г. «О подготовке и проведении чемпионата мира по хоккею с шайбой» **с 1 по 31 мая 2021 года будут освобождены от платы за проезд** по платным автомобильным дорогам Беларуси транспортные средства с технически допустимой общей массой не более 3,5 тонны и буксируемые ими прицепы.

В рамках реализации проекта BelToll **готовы к внедрению новые функции** СМС-оповещения о возможных нарушениях и внесения платы за проезд по специальному тарифу, которые позволят добросовестным пользователям платных автодорог устранять непреднамеренные ошибки, допущенные ими при внесении платы в автоматическом режиме. Возможность внесения платы за проезд по специальному тарифу является мерой экономического стимулирования к соблюдению правил проезда по платным дорогам.

Справочно.

*В настоящий момент **в эксплуатации системы BelToll находится более 303,5 тыс. бортовых устройств**. Действует **51 пункт обслуживания** пользователей, которые расположены во всех областных центрах, на некоторых автозаправочных станциях (далее – АЗС) вдоль платных дорог и вблизи пограничных пунктов пропуска. Их местоположение указывается специальными знаками, установленными вдоль платных дорог. Все пункты обслуживания системы BelToll работают в круглосуточном режиме, без выходных.*

В июле 2019 г. было подписано дополнительное соглашение №7 к инвестиционному договору, закрепившее условия и порядок оснащения системы BelToll новыми бортовыми устройствами, а также восстановления отработавших свой срок службы бортовых устройств.

Для информирования пользователей (в том числе относительно перечня платных сегментов, входящих в систему BelToll, а также карты платных дорог) действует официальный сайт www.beltoll.by.

Развитие сети местных автомобильных дорог

В апреле 2017 г. Президент страны А.Г. Лукашенко на совещании по вопросу развития местных автомобильных дорог дал указание: «В течение трех-четырех лет местная дорожная сеть должна быть приведена в соответствующее состояние. К концу этой пятилетки мы должны закончить ремонт и восстановление дорог».

С целью повышения качества жизни населения за счет совершенствования транспортно-эксплуатационного состояния местных автомобильных дорог в Беларуси реализуется подпрограмма 2 «Реконструкция, ремонт и содержание местных автомобильных дорог в Республике Беларусь» Государственной программы по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2017–2020 годы. **Все аспекты развития местной транспортной сети входят в зону ответственности соответствующих областных исполнительных и распорядительных органов власти.**

Справочно.

*Республика Беларусь имеет достаточно развитую сеть местных автомобильных дорог общего пользования, общая протяженность которых составляет **71 038 км**. Плотность местных автомобильных дорог в Республике Беларусь составляет **343 км на 1000 км^2** площади*

территории – от 250 км на 1000 км^2 в Гомельской области, до 421 км на 1000 км^2 в Гродненской области.

*Местные автомобильные дороги обеспечивают транспортные связи **23 384 населенных пунктов**, в том числе **199** городов и городских поселков, **1 416** агрогородков, **21 769** деревень и сельских населенных пунктов, а также подъезды к промышленным, сельскохозяйственным и другим объектам.*

Усовершенствованное покрытие имеют 31 897 км (**45%**) местных автомобильных дорог, в том числе 30 863 км имеют асфальтобетонное покрытие и 1 034 км – цементобетонное. **Гравийное и щебеночное** покрытие имеют 27 538 км дорог (**39%**). 11 542 км (**16%**) местных автомобильных дорог **не имеют твердых покрытий**, являются грунтовыми, проезд по которым при неблагоприятных погодных условиях проблематичен.

Значительную часть сети местных автомобильных дорог составляют проезды в населенных пунктах. Общая протяженность таких проездов составляет 20 738 км. Удельный вес данных проездов в общей протяженности местных дорог по областям примерно одинаков и находится в пределах 21–25%.

Оценка транспортно-эксплуатационного состояния местных автомобильных дорог проводится по итогам сезонных осмотров, которые ежегодно осуществляются специальными комиссиями.

В настоящее время местные автомобильные дороги финансируются в основном из двух источников:

средства местных бюджетов;

средства из республиканского бюджета от сбора пошлины за допуск к участию в дорожном движении. При этом следует отметить, что после введения пошлины объем средств, направляемых местными бюджетами на дорожное хозяйство, значительно сократился.

Планируемые изменения во взимании государственной пошлины за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении

С 1 января 2014 г. введена и уплачивается государственная пошлина (далее – госпошлина) за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении. Введенная госпошлина является своего рода **минимальным компенсационным платежом за пользование дорожной инфраструктурой**, который солидарно распределяется между владельцами транспортных средств – участниками дорожного движения.

На сегодняшний день государственную пошлину за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении **планируется «отвязать» от прохождения технического**

осмотра транспортных средств и **взимать в виде платы** за участие транспортных средств в дорожном движении (далее – плата).

Проект Указа Президента Республики Беларусь «О плате за пользование автомобильными дорогами Республики Беларусь и отдельными элементами улично-дорожной сети» **в настоящее время находится на рассмотрении в Правительстве**.

Предполагается, что данная **плата будет вноситься по заявительному принципу исходя из планируемого периода участия транспортного средства в дорожном движении** (месяц, квартал, полгода, год и т.д.) до начала его участия в дорожном движении либо не позднее последнего числа месяца, в котором транспортное средство участвовало в дорожном движении по ставкам, предусмотренным в настоящее время при уплате госпошлины.

Таким образом, для граждан, использующих транспортные средства нерегулярно, будет предусмотрена возможность ежемесячного внесения платы. Если автовладельцем будет принято решение не эксплуатировать транспортное средство (например, в зимний период), то плата вноситься не будет.

Одновременно для граждан, круглогодично использующих транспортные средства, будет установлен понижающий коэффициент 0,8 (при единовременном внесении платы за 12 и более месяцев подряд), то есть налоговая нагрузка снижается на 20%. Плата будет уплачиваться через систему ЕРИП в круглосуточном режиме, а также через кассу банка, отделение почтовой связи или через мобильные приложения (м-банкинг и интернет-банкинг).

За участие транспортного средства в дорожном движении без внесения платы будет взиматься плата в двойном размере. Плата, в том числе в двойном размере, будет в полном объеме направляться на формирование республиканского дорожного фонда.

Контроль за внесением платы планируется **осуществлять в автоматическом режиме** специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, либо автоматического распознавания регистрационных знаков транспортных средств.

Госпошлина, уплаченная плательщиками за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении до вступления в силу нового порядка, засчитывается в счет платы до истечения срока действия указанного разрешения.

Развитие придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах

Развитие сферы услуг, в том числе придорожного сервиса, является одним из приоритетных направлений повышения транзитного и туристического потенциала Беларуси.

Например, в рамках ознакомления с благоустройством и развитием территорий под г.Минском в мае 2019 г. **Глава государства А.Г.Лукашенко** заявил, что он **«уделяет большое внимание модернизации дорог и развитию придорожной инфраструктуры, потому что это лицо страны»**. При этом белорусский лидер подчеркнул, что следует начать с основных дорог и идти к границам страны, так как **«надо благоустраивать Беларусь, нельзя останавливаться. Это наша фишка»**.

В 2016 году была утверждена **Генеральная схема развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2020 года**, предусматривающая возведение новых объектов придорожного сервиса в непосредственной близости к крупным населенным пунктам, расположенным вблизи автомобильных дорог. В указанной генеральной схеме объекты соотносятся с планом ввода АЗС, утвержденного в программе развития сети автозаправочных станций в Беларуси на 2016–2020 годы.

Справочно.

По данным Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, на республиканских автомобильных дорогах функционируют 414 автозаправочных станций, 159 газозаправочных пунктов, 72 гостиницы, 45 моек, 101 охраняемая стоянка, 436 предприятий торговли, 586 пунктов питания и 74 пункта технического обслуживания.

За 2019 год на республиканских автомобильных дорогах введено в эксплуатацию после строительства и реконструкции 19 автозаправочных станций, 2 газозаправочных пункта, 15 пунктов общественного питания, 2 гостиницы, 2 охраняемые стоянки, 1 пункт технического обслуживания и 1 мойка автомобилей.

Построенные и реконструированные АЗС отвечают современным технологическим, экологическим, противопожарным и эстетическим требованиям, оборудованы временными автостоянками, магазинами и санитарными блоками. На многих имеются газозаправочные модули, кафе, мойки, станции технического обслуживания и другие объекты придорожного сервиса. Отдельные АЗС оснащаются стоянками для кемперов (т.е. «домов на колесах»), а также зарядными станциями для электромобилей.

В преддверии чемпионата мира по хоккею с шайбой, запланированного на май 2021 года, вопрос развития придорожного сервиса актуализируется. Своевременная и качественная подготовка транспортной инфраструктуры, обеспечение безопасного, быстрого и комфортного перемещения участников и гостей соревнований – одно из ключевых условий успешного проведения крупных массовых спортивных мероприятий. А обеспечение высокого уровня транспортного сервиса позволяет сформировать у гостей и участников соревнований общее позитивное восприятие страны-организатора.

Доступные и качественные услуги придорожного сервиса – гостиниц, станций техобслуживания, автозаправочных станций, пунктов питания, торговли и других объектов – это не только экономическая составляющая (экспорт услуг), но и имидж нашей страны. И за последнее время придорожный сервис в Беларуси претерпел значительные изменения в лучшую сторону.

Справочно.

В январе 2019 года в Беларуси был реализован инвестиционный проект SI COMPLEX «Котловка». Комплекс, сданный в эксплуатацию, включает объекты придорожного сервиса и АЗС около пункта пропуска «Котловка» Островецкого района Гродненской области. Этот объект придорожного сервиса интегрирован в систему электронной очереди транспортных средств для въезда в одноименный автодорожный пункт пропуска через государственную границу. В состав комплекса входят: АЗС, автомобильная газозаправочная станция, автомобильная электрозаправочная станция, электронная очередь транспортных средств и зона ожидания, парковка на 250 машино-мест для грузовых и 50 машино-мест для легковых автомобилей, автомойка для грузовых автомобилей, мотель, кафе-бар, продуктовый магазин и аптека.

Практически целый городок услуг ждет путешественников в 30 км х от г.Минска в сторону г.Бреста на главной транзитной трассе М1: гостиница, ресторан, кафе, медицинский и SPA-центры, спортивные объекты, не говоря об СТО, АЗС, магазинах, автостоянках.

По данным Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, и на магистральных, и на республиканских дорогах выполняются рекомендуемые расстояния для объектов сервиса одного вида. Так, для АЗС это 42 км, для объектов общепита – 30 км. Дальнейшее развитие объектов придорожного сервиса будет ориентировано на комплексные объекты, чтобы человек мог остановиться в дороге, заправить автомобиль, отдохнуть, поесть.

Реконструкция транспортных коридоров в 2020 году

На сегодняшний день продолжается модернизация автомобильных дорог на маршрутах международных транспортных коридоров по европейским нормам, а также нормам Таможенного союза в увязке с развитием транспортной сети сопредельных государств. Как отмечал Глава государства: «Мы транзитная страна и немало от этого имеем».

В текущем году планируется реализовать самый масштабный проект – **реконструкция трассы М-7/Е28 Минск – Ошмяны – граница Литовской Республики (Каменный Лог)**. Последний раз капитальный ремонт на данном участке делали более 20 лет назад. Протяженность реконструируемого участка – 106 км. Проектом предусмотрено, что М7 останется двухполосной. Дополнительно появятся асфальтированные обочины, пешеходные переходы и автобусные остановки с освещением.

Также модернизируют существующие транспортные развязки, усилят мостовые сооружения. Общий объем финансирования проекта – 110 млн евро, из которых 20,5 млн евро – на реконструкцию пункта пропуска «Каменный Лог».

Продолжатся работы на **трассе М3 Минск – Витебск.** Усилия направлены на завершение реконструкции так называемого обхода населенного пункта Плещеницы (участок в 8 км).

В 2020 году планируется закончить реконструкцию участка автомобильной дороги **Р-53 Слобода – Новосады** от Кургана Славы до Смолевичей. Трассу предусмотрено расширить до четырех полос, забетонировать проезжую часть, организовать транспортную развязку с путепроводом и тоннель, установить металлическое ограждение и шумозащитные экраны. Также в планах реконструировать еще 6 км этой трассы после Смолевичей.

Реконструкция моста через реку Пину (участок трассы Р6 Ивацевичи – Пинск – Столин) – немаловажный проект, работу над которым планируется скоро завершить. Это единственный мост, соединяющий Пинский и Столинский районы. Кроме того, это важный транзитный участок из Беларуси в Украину и обратно. На объекте завершили монтаж надвижных пролетов на опоры, уложили асфальт, тротуарные плиты для пешеходов, вмонтировали ограждение и другие элементы.

В текущем году закончится строительство **мостового перехода через реку Сож** (дорога **Р140 Славгород – Краснополье**), а также запланировано приведение в порядок 12 мостов, находящихся на основных транспортных магистралях.

Продолжатся подготовительные работы к реализации инвестиционного проекта по реконструкции автомобильной дороги **Р-46 Лепель – Полоцк – граница России**. Одно из требований к инвестпроекту – строительство обхода Полоцка. Проект будет реализован с привлечением кредитных средств Азиатского банка инфраструктурных инвестиций. Уже проведены встречи с представителями банка для выполнения необходимых условий одобрения финансирования.

Еще один масштабный проект с привлечением инвестиций – **реконструкция трассы М-10** (на участке 109 – 195 км) **граница России – Гомель – Кобрин**. Этот объект включен в список пилотных проектов государственно-частного партнерства. Проект находится в стадии предварительной квалификации и формирования списка из пяти участников, среди которых будет проведен конкурс на реализацию проекта при поддержке Европейского банка реконструкции и развития.

Продолжится работа по привлечению средств международных финансовых организаций на модернизацию автомобильной дороги **М-1/Е 30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации** в целях усиления ее привлекательности, повышения скоростного режима на всем ее протяжении до 120 км/час, увеличения несущей способности до 11,5 тонн на одиночную ось и доведения до требований, предъявляемых к автомагистралям международных транспортных коридоров. Ориентировочная стоимость составляет 475 млн долл. США.

Для привлечения кредита на ее реконструкцию проводятся консультации с международными финансовыми организациями. Так, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций уже выразил готовность проработки вопроса о финансировании реконструкции М-1/Е 30.

***

Работа транспортного комплекса направлена на решение текущих и перспективных задач, поставленных Главой государства и Правительством.

«Наличие развитой транспортной инфраструктуры – очень важный элемент равномерного развития регионов Беларуси», – отметил Глава государства. Более того, ее развитие ведется не только в интересах Беларуси, но играет большую роль в международном плане: «**Мы понимаем, что для Европы, России, Китая это тысячекилометровое окно через Беларусь весьма важно. И то, что мы сегодня здесь с вами делаем, – это не только для Беларуси, это для всего мира важнейшие артерии»**.

Основные усилия концентрируются на совершенствовании условий функционирования транспорта, развитии его инфраструктуры, обеспечении целей устойчивого развития республики и выполнении целевых показателей эффективности. Для этого реализуются меры, предусмотренные государственными программами и соответствующими планами мероприятий.