

УТВЕРЖДЕНО

Постановление Совета Министров
Республики Беларусь
28.04.2016 № 345

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА

развития транспортного комплекса Республики
Беларусь на 2016 – 2020 годы

РАЗДЕЛ I ОБЩИЕ ВОПРОСЫ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ НА 2016 – 2020 ГОДЫ

ГЛАВА 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016 – 2020 годы (далее – Государственная программа) разработана в соответствии с приоритетом социально-экономического развития Республики Беларусь – эффективные инвестиции и ускоренное развитие инновационных секторов экономики.

Ответственным заказчиком Государственной программы является Министерство транспорта и коммуникаций.

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

ГЛАВА 2 ЦЕЛЬ И СВОДНЫЕ ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ

Целью Государственной программы является удовлетворение потребностей населения и экономики республики в транспортных услугах.

Государственной программой предусмотрено достижение следующих сводных целевых показателей работы транспорта согласно приложению 1 при благоприятных внешних условиях:

увеличение грузооборота транспорта до 106,8 процента в 2020 году по отношению к 2015 году*;

рост пассажирооборота транспорта до 102,4 процента в 2020 году по отношению к 2015 году.

* Без учета трубопроводного транспорта.

В результате реализации подпрограмм Государственной программы в 2020 году по отношению к 2015 году будут достигнуты значения целевых показателей в соответствии с приложением 1 к Государственной программе.

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

ГЛАВА 3 НАИМЕНОВАНИЯ И ЗАКАЗЧИКИ ПОДПРОГРАММ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ

Государственная программа включает:

подпрограмму 1 "Развитие железнодорожного транспорта Республики Беларусь";

подпрограмму 2 "Развитие автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена Республики Беларусь";

подпрограмму 3 "Развитие внутреннего водного и морского транспорта Республики Беларусь";

подпрограмму 4 "Развитие гражданской авиации Республики Беларусь".

Заказчик подпрограммы 1 "Развитие железнодорожного транспорта Республики Беларусь" – Министерство транспорта и коммуникаций.

Заказчики подпрограммы 2 "Развитие автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена Республики Беларусь" – Министерство транспорта и коммуникаций, облисполкомы и Минский горисполком.

Заказчик подпрограммы 3 "Развитие внутреннего водного и морского транспорта Республики Беларусь" – Министерство транспорта и коммуникаций.

Заказчик подпрограммы 4 "Развитие гражданской авиации Республики Беларусь" – Министерство транспорта и коммуникаций.

Кроме мероприятий, реализуемых в рамках подпрограмм Государственной программы, планируется проведение работ по следующим направлениям, характерным для всех видов транспорта:

координация развития различных видов транспорта на основе применения или интеграции информационных систем;

улучшение инвестиционной привлекательности транспортного комплекса и развитие государственно-частного партнерства;

формирование адаптированной к международной практике системы электронного документооборота на транспорте, включая единую электронную товарно-транспортную накладную для всех видов транспорта;

проведение работы с компетентными органами иностранных государств по совершенствованию и дальнейшему развитию нормативной правовой базы в области транспорта;

обеспечение взаимодействия с международными транспортными организациями, членом которых является Республика Беларусь, и их рабочими органами, а также международными организациями, образованными в рамках Союзного государства, Содружества Независимых Государств, Евразийского экономического союза, по вопросам деятельности транспорта;

проведение ежегодного анализа выполнения мероприятий Государственной программы и разработка предложений о ее актуализации.

ГЛАВА 4

ФИНАНСИРОВАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ

На финансовое обеспечение реализации Государственной программы согласно приложению 2 при благоприятных внешних условиях необходимо 65,6 трлн. рублей. Источниками финансирования являются средства республиканского и местных бюджетов, республиканский централизованный инновационный фонд, государственный внебюджетный фонд гражданской авиации, внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Министерства транспорта и коммуникаций, собственные средства исполнителей мероприятий Государственной программы, кредитные ресурсы, иные источники, не противоречащие актам законодательства.

На финансирование мероприятий подпрограмм Государственной программы требуется:

подпрограмма 1 – 14 321,2 млрд. рублей;

подпрограмма 2 – 37 813,9 млрд. рублей;

подпрограмма 3 – 1143,1 млрд. рублей;

подпрограмма 4 – 12 292 млрд. рублей.

Конкретные объемы финансирования ежегодно будут корректироваться с учетом тарифной политики, возможностей бюджетов, привлечения внутренних и внешних источников финансирования, а также внедрения 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 5 АНАЛИЗ ОСНОВНЫХ РИСКОВ

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

Основное влияние на развитие внутриреспубликанских перевозок грузов оказывают внутренние факторы макроэкономического характера, такие как объем промышленного и сельскохозяйственного производства, культурно-бытового, жилищного и дорожного строительства. Уменьшение либо замедление промышленного и сельскохозяйственного производства, подрядных работ в строительстве приводит к снижению объема внутриреспубликанских перевозок грузов.

Геополитические риски в развитии внешнеэкономической деятельности в области перевозок обусловлены главным образом взаимоотношениями между Европейским союзом и Российской Федерацией, а также ситуацией в Украине.

Основные риски в выполнении показателей Государственной программы в сфере внутриреспубликанских перевозок пассажиров связаны с увеличением использования личных легковых автомобилей, снижением численности сельского населения республики и проведением государственной социальной политики, направленной на приближение объектов торговли, здравоохранения, бытового обслуживания населения к месту жительства граждан.

Снижение валового внутреннего продукта Республики Беларусь повлечет соответствующий процент снижения грузооборота. Уменьшение реальных денежных доходов населения и неполная занятость отразятся на объемах пассажирооборота.

К рискам, связанным с реализацией Государственной программы, относятся также:

недостаток собственных средств на реализацию крупных инфраструктурных проектов, ограничение возможности привлечения сторонних инвестиций;

быстрое изменение конъюнктуры рынка транспортной деятельности; износ инфраструктуры, подвижного состава;

правовые риски, связанные с изменением законодательства, формированием нормативной правовой базы.

Наиболее значимым финансовым риском является неполное или неритмичное финансирование мероприятий Государственной программы за счет средств бюджета и собственных средств организаций, рост цен на выполнение мероприятий, что может повлечь недофинансирование, сокращение или полное прекращение финансирования программных мероприятий и, как следствие, недостижение значений целевых показателей Государственной программы.

Для минимизации воздействия рисков планируется осуществлять:
 ежегодное уточнение объемов финансовых средств, предусмотренных на реализацию мероприятий Государственной программы;
 определение приоритетов для первоочередного финансирования;
 при отсутствии необходимого финансирования из бюджета – проведение работ по привлечению внебюджетного финансирования;
 диверсификацию рынка перевозок грузов;
 проработку вопросов международного сотрудничества;
 мониторинг изменений в международном законодательстве и законодательстве Республики Беларусь.

ГЛАВА 6 МЕТОДИКА ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ

Оценка эффективности реализации Государственной программы проводится ежегодно. Результаты этой оценки представляются в составе годового отчета Министерства транспорта и коммуникаций о ходе реализации Государственной программы.

Данная оценка осуществляется в два этапа.

На первом этапе оценивается эффективность реализации подпрограмм.

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

$$СР_{м} = М_{в} / М,$$

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

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

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

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 следующим формулам:

для целевых показателей, желаемой тенденцией развития которых является увеличение значений:

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

для целевых показателей, желаемой тенденцией развития которых является снижение значений:

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

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

$$\mathcal{Э}Р_{п/п} = \frac{СР_{п/п} + СР_{м}}{2 \times \Phi_{фп} / \Phi_{пп}},$$

где $\mathcal{Э}Р_{п/п}$ – 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 $\mathcal{Э}Р_{п/п}$ составляет не менее 0,9.

Эффективность реализации подпрограммы признается средней, если значение $\mathcal{Э}Р_{п/п}$ составляет не менее 0,8.

Эффективность реализации подпрограммы признается удовлетворительной, если значение $\text{ЭР}_{\text{п/п}}$ 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

$$\text{СД}_{\text{гппз}} = \text{ЗП}_{\text{гпф}} / \text{ЗП}_{\text{гпп}},$$

где $\text{СД}_{\text{гппз}}$ – степень достижения планового значения целевого показателя, характеризующего цель Государственной программы;

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

$\text{ЗП}_{\text{гпп}}$ – плановое значение целевого показателя, характеризующего цель Государственной программы.

Степень достижения цели Государственной программы рассчитывается по формуле

$$\text{СР}_{\text{гп}} = \sum_1^M \text{СД}_{\text{гппз}} / M,$$

где $\text{СР}_{\text{гп}}$ – степень достижения цели Государственной программы;

$\text{СД}_{\text{гппз}}$ – степень достижения планового значения целевого показателя, характеризующего цель Государственной программы;

M – количество целевых показателей, характеризующих цель Государственной программы.

Если значение $\text{СД}_{\text{гппз}}$ больше 1, то при расчете степени реализации Государственной программы оно принимается равным 1.

Эффективность реализации Государственной программы оценивается в зависимости от значений степени реализации Государственной программы

и эффективности реализации входящих в нее подпрограмм и рассчитывается по формуле

$$\text{ЭР}_{\text{гп}} = \frac{\text{СР}_{\text{гп}} + \sum_1^j \text{СР}_{\text{п/п}} / j + \sum_1^j \text{СР}_{\text{м}} / j}{3 \times \Phi_{\text{ф}} / \Phi_{\text{п}}},$$

где $\text{ЭР}_{\text{гп}}$ – эффективность реализации Государственной программы;

$\text{СР}_{\text{гп}}$ – степень достижения цели Государственной программы;

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

$\text{СР}_{\text{м}}$ – степень реализации мероприятий;

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

$\Phi_{\text{п}}$ – объем запланированных финансовых средств на реализацию Государственной программы в отчетном году;

j – количество подпрограмм.

Эффективность реализации Государственной программы признается высокой, если значение $\text{ЭР}_{\text{гп}}$ составляет не менее 0,9.

Эффективность реализации Государственной программы признается средней, если значение $\text{ЭР}_{\text{гп}}$ составляет не менее 0,8.

Эффективность реализации Государственной программы признается удовлетворительной, если значение $\text{ЭР}_{\text{гп}}$ составляет не менее 0,7.

В остальных случаях эффективность реализации Государственной программы признается неудовлетворительной.

РАЗДЕЛ II

ПОДПРОГРАММА 1 "РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ"

ГЛАВА 7

ХАРАКТЕРИСТИКА ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ И ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

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

Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом в 2015 году по сравнению с 2014 годом уменьшился на 7,1 процента и составил 131,4 млн. тонн, грузооборот – на 9,4 процента и составил 40,8 млрд. тонно-километров. Объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в 2015 году по сравнению с 2014 годом снизился на 4,9 процента и составил 87,1 млн. пассажиров, пассажирооборот – на 8,7 процента и составил около 7,1 млрд. пассажиро-километров.

Основными условиями для устойчивого развития железнодорожного транспорта являются высокие кадровый и инновационный потенциалы, выгодное географическое положение страны, укрепление политики добрососедства и взаимовыгодного сотрудничества Республики Беларусь с сопредельными странами, обновление основных средств железнодорожного транспорта и внедрение передовых технологий, эффективные механизмы, обеспечивающие рост образовательного и профессионального уровня работников, а также формирование действенных стимулов к высокопроизводительному труду.

Износ основных средств железнодорожного транспорта составляет 53 процента (ожидаемый на начало 2016 года), в том числе по:

транспорту: тепловозам – 71,1 процента, электровозам – 73, дизель-поездам – 57,1, электропоездам – 87,3, грузовым вагонам – 49,6, пассажирским вагонам – 77 процентов;

железнодорожной инфраструктуре: верхнего строения пути – 83 процента, устройств электроснабжения – 56, устройств грузового хозяйства – 58,2 процента.

В организациях железнодорожного транспорта работает около 76 тыс. человек. Производительность труда в натуральном выражении составляет 933,7 тыс. приведенных тонно-километров на человека.

В рамках выполнения подпрограммы 1 в сфере грузовых перевозок повышение конкурентоспособности будет достигнуто за счет:

внедрения прогрессивных технологий;

гармонизации тарифов с учетом конкуренции с другими видами транспорта;

совершенствования маркетинговой работы;

оптимизации транспортно-логистических схем доставки грузов;

развития контейнерных перевозок грузов специализированными ускоренными поездами;

применения современных информационных технологий.

В пассажирских перевозках рост конкурентоспособности будет достигнут за счет:

повышения скорости движения поездов в межрегиональном и международном сообщениях;

совершенствования маркетинговой работы;

применения современного моторвагонного подвижного состава повышенной комфортности в сообщении между г.Минском и областными центрами;

реализации принципов скоординированной работы пассажирских транспортных средств различных видов транспорта;

совершенствования государственного регулирования пассажирских перевозок.

В развитии информационных технологий изменения будут достигнуты посредством совершенствования:

- систем управления ресурсами;
- прогнозирования объемов перевозок грузов и пассажиров;
- планирования перевозок грузов;
- системы электронных документов для перехода к безбумажным технологиям;
- мониторинга и оценки выполнения пассажирских перевозок.

Совершенствование нормативной правовой базы будет осуществлено за счет разработки и внедрения нормативных правовых актов в сфере перевозок грузов и пассажиров, безопасности движения транспортных средств, железнодорожной инфраструктуры и страхования, а также информационного обеспечения работ в области технического нормирования и стандартизации, метрологии и управления качеством с актуализацией фонда технических нормативных правовых актов.

Повышение качества и конкурентоспособности основных видов услуг планируется достигнуть за счет соблюдения требований международных стандартов ИСО серии 9000, внедрения систем экологического управления на базе международного стандарта ИСО серии 14000.

В области развития кадрового потенциала запланированы изменения за счет:

- повышения качества прогнозирования потребности железнодорожного транспорта в кадрах;
- обеспечения организаций железнодорожного транспорта профессионально подготовленными кадрами;
- развития системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации специалистов;
- мотивации эффективного труда работников;
- формирования навыков у руководителей высшего и среднего звена, обеспечивающих грамотное управление кадровым потенциалом и организацией в целом.

Повышение эффективности работы организаций железнодорожного транспорта будет достигнуто путем:

- вывода из эксплуатации объектов железнодорожной инфраструктуры, производственных мощностей, оборудования, технических устройств, потребность в которых отсутствует;

исключения непрофильных видов деятельности, передачи сторонним организациям вспомогательных и обслуживающих функций;
строительства новых железнодорожных линий (подъездных путей) за счет средств сторонних организаций или государственного бюджета;
проработки вопроса об организации высокоскоростного движения пассажирских поездов с учетом экономической эффективности проекта и перспектив электрификации участков Белорусской железной дороги и сопредельных государств.

ГЛАВА 8

ЗАДАЧИ И ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПОДПРОГРАММЫ 1

Задачами подпрограммы 1 являются:

обеспечение доступности, повышение качества и безопасности услуг железнодорожного транспорта;
развитие инфраструктуры и обновление подвижного состава железнодорожного транспорта, повышение эффективности использования материальных и нематериальных ресурсов.

Целевыми показателями подпрограммы 1 по отношению к 2015 году являются:

рост грузооборота – до 106,6 процента;
увеличение пассажирооборота – до 100,9 процента;
снижение потребления топлива на тягу поездов – на 15,3 процента;
снижение износа основных средств – до 51 процента.

Обеспечение доступности, повышение качества и безопасности услуг железнодорожного транспорта будет достигнуто за счет:

развития инфраструктуры железнодорожного транспорта в соответствии с новыми условиями работы Республики Беларусь в Евразийском экономическом союзе и повышения скоростей движения пассажирских поездов по всем видам сообщений, устранения на железнодорожных участках и станциях мест, имеющих ограничения пропускных способностей, развития центра управления перевозками Белорусской железной дороги с внедрением современных информационных технологий;

сертификации системы управления безопасностью при допуске к деятельности в области железнодорожного транспорта и соответствующей инфраструктуре;

совершенствования системы транспортного обслуживания потребителей, направленного на привлечение дополнительных объемов перевозок грузов и увеличение доходов от них.

Развитие инфраструктуры и обновление подвижного состава железнодорожного транспорта, повышение эффективности использования материальных и нематериальных ресурсов будут обеспечены за счет:

увеличения протяженности электрифицированных железнодорожных участков по основным направлениям международных перевозок грузов в целях снижения эксплуатационных расходов и сокращения потребления светлых нефтепродуктов на тягу поездов в условиях политики государства по повышению энергетической и экологической безопасности;

приобретения подвижного состава нового поколения: пассажирских электровозов, моторвагонного подвижного состава, обеспечивающих высокие скорости движения пассажирских поездов и грузовых локомотивов, имеющих технические характеристики по вождению тяжеловесных грузовых поездов;

приведения уровня качества и безопасности перевозок в соответствие с лучшими мировыми стандартами на основе внедрения инновационных технологий и технических решений по развитию железнодорожного транспорта;

энергосбережения и увеличения доли местных видов энергоресурсов в котельно-печном топливе;

подготовки и развития персонала.

В процессе реализации задач подпрограммы 1 планируется:

развивать стратегический маркетинг и инвестирование;

при реализации инвестиционных и социальных проектов на железнодорожном транспорте для решения общегосударственных задач развития страны использовать финансовые средства республиканского бюджета;

продолжить совершенствование структуры государственного объединения "Белорусская железная дорога";

расширить международное сотрудничество.

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

Общий комплекс мероприятий, направленных на реализацию задач подпрограммы 1, приведен в приложении 3.

ГЛАВА 9 ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОДПРОГРАММЫ 1

Планируемые финансовые ресурсы на реализацию подпрограммы 1 составляют 14 321,2 млрд. рублей. Финансирование предусматривается осуществлять за счет собственных средств государственного объединения "Белорусская железная дорога" в объеме 3620,2 млрд. рублей (или 25,3 процента от общего объема финансирования), кредитных ресурсов – 9835 млрд. рублей (68,7 процента), средств республиканского бюджета – 866 млрд. рублей (6 процентов).

Для финансирования мероприятий по обеспечению доступности, качества и безопасности услуг железнодорожного транспорта требуется 2380 млрд. рублей собственных средств.

Для финансирования мероприятий по развитию инфраструктуры и обновлению подвижного состава железнодорожного транспорта, повышению эффективности использования ресурсов необходимо 11 637,8 млрд. рублей, в том числе 1240,2 млрд. рублей собственных средств, 9835 млрд. рублей – кредитных ресурсов, 120 млрд. рублей – средств республиканского бюджета из республиканского централизованного инновационного фонда (расходы за счет средств республиканского централизованного инновационного фонда будут уточняться в установленном порядке), 442,6 млрд. рублей – возмещение за счет средств республиканского бюджета на условиях конкурса части расходов на приобретение технологического оборудования и запасных частей для реализации инвестиционных проектов, обеспечивающих повышение прибыльности производимых товаров (работ, услуг) и снижение их себестоимости, а также процентов по внешним займам, привлеченным под гарантии Правительства Республики Беларусь.

Также предусмотрено 303,4 млрд. рублей из средств республиканского бюджета на возмещение части процентов за пользование банковскими кредитами 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" (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2008 г., № 70, 1/9562) в рамках реализации инвестиционных проектов Государственной программы развития железнодорожного транспорта Республики Беларусь на 2011 – 2015 годы, утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 20 декабря 2010 г. № 1851 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2011 г., № 1, 5/33070).

За счет собственных средств государственного объединения "Белорусская железная дорога" предусматривается финансирование следующих мероприятий подпрограммы 1:

- устранение на железнодорожных участках и станциях мест, имеющих ограничения пропускных способностей;
- развитие пассажирских перевозок;
- развитие центра управления перевозками государственного объединения "Белорусская железная дорога";
- развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта;
- электрификация железнодорожных участков;
- укрепление материально-технической базы путевого хозяйства;
- проведение мероприятий по энергосбережению и увеличению доли местных видов энергоресурсов в котельно-печном топливе;
- проведение мероприятий по экологии и охране окружающей среды;

подготовка и развитие персонала государственного объединения ”Белорусская железная дорога“;

анализ выполнения подпрограммы 1.

За счет кредитных ресурсов предусматривается финансирование следующих мероприятий подпрограммы 1:

развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта;

электрификация железнодорожных участков;

обновление подвижного состава.

Средства республиканского бюджета будут направлены на электрификацию железнодорожных участков (Молодечно – Гудогай – государственная граница, Жлобин – Калинковичи) и обновление подвижного состава (приобретение грузовых, пассажирских электровозов, электропоездов, дизель-поездов).

Расчетная эффективность финансовых затрат на выполнение мероприятий подпрограммы 1 по:

обеспечению доступности, повышению качества и безопасности услуг железнодорожного транспорта – 902,8 млрд. рублей;

развитию инфраструктуры и обновлению подвижного состава железнодорожного транспорта, повышению эффективности использования ресурсов – 5191,2 млрд. рублей.

В целях реализации задач подпрограммы 1 планируется в течение 2016 – 2020 годов затратить на:

обеспечение доступности, повышение качества и безопасности услуг железнодорожного транспорта – 2380 млрд. рублей;

развитие инфраструктуры и обновление подвижного состава железнодорожного транспорта, повышение эффективности использования ресурсов – 11 637,8 млрд. рублей, в том числе 562,6 млрд. рублей из республиканского бюджета, 9835 млрд. рублей – кредитных ресурсов и 1240,2 млрд. рублей – собственных средств государственного объединения ”Белорусская железная дорога“.

Объемы финансирования реализации подпрограммы 1 приведены в приложении 3 к Государственной программе.

ГЛАВА 10 АНАЛИЗ ОСНОВНЫХ РИСКОВ

К рискам развития железнодорожной отрасли Республики Беларусь относятся:

финансовые – недостаток собственных средств на реализацию крупных инфраструктурных проектов, а также ограничение возможности привлечения сторонних инвестиций;

маркетинговые – быстрое изменение конъюнктуры рынка транспортной деятельности;

технологические – износ инфраструктуры, подвижного состава, ускоренное развитие новой железнодорожной техники и отставание производственной базы ее технического обслуживания.

РАЗДЕЛ III
ПОДПРОГРАММА 2 "РАЗВИТИЕ АВТОМОБИЛЬНОГО,
ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА
И МЕТРОПОЛИТЕНА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ"

ГЛАВА 11
ХАРАКТЕРИСТИКА ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ
И ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО, ГОРОДСКОГО
ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА И МЕТРОПОЛИТЕНА

Автомобильный, городской электрический транспорт и метрополитен оказывают значительное влияние на развитие социальной сферы республики, осуществляя около 96 процентов от общего объема перевозок пассажиров.

Объем перевозок пассажиров автомобильным транспортом в 2015 году по сравнению с 2014 годом снизился на 6,8 процента и составил 1216 млн. пассажиров, а пассажирооборот – на 4,9 процента и составил около 9,5 млрд. пассажиро-километров.

В последние годы сложилась устойчивая тенденция падения объема автомобильных перевозок пассажиров.

Снижение пассажирооборота произошло по причине низкой скорости движения пассажирских транспортных средств, увеличения количества легковых автомобилей в собственности граждан и отсутствия эффективного контроля за полной оплатой проезда. Снизилась привлекательность пассажирских перевозок автомобильным и городским электрическим транспортом, так как улично-дорожная сеть не рассчитана на имеющееся количество транспорта.

Тенденция снижения объема перевозок пассажиров, выполняемых транспортом общего пользования, характерна и для городского электрического транспорта, услугами которого имеют возможность постоянно пользоваться более 4,2 млн. человек, проживающих в девяти крупных городах, или около 59 процентов от всего городского населения республики.

Более 90 процентов перевозок пассажиров в регулярном сообщении обеспечивается организациями автомобильного транспорта общего пользования коммунальной собственности.

Перевозки пассажиров трамваями выполняются в городах Минске, Витебске, Мозыре и Новополоцке. Перевозки пассажиров троллейбусами выполняются в городах Минске, Бресте, Витебске, Гродно, Гомеле, Могилеве и Бобруйске. Троллейбусами и трамваями в 2015 году перевезено 471,8 млн. пассажиров (на 10,6 процента меньше уровня 2014 года).

Пассажирооборот городского электрического транспорта составил 1,8 млрд. пассажиро-километров (на 9,4 процента меньше уровня 2014 года).

Электропоездами метрополитена в 2015 году перевезено 305,3 млн. пассажиров (на 4,2 процента меньше уровня 2014 года), пассажирооборот составил 2,3 млрд. пассажиро-километров (на 9,4 процента меньше уровня 2014 года).

Опыт ряда европейских государств показывает, что рост количества легковых автомобилей на улицах городов приводит к заторам на дорогах, увеличению выбросов загрязняющих веществ в окружающую среду и снижению общего уровня безопасности дорожного движения.

В связи с этим работу транспорта общего пользования необходимо поддерживать на достигнутом уровне, создавая дополнительные условия для повышения скорости перевозки пассажиров, улучшения комфортности транспортных средств и повышения качества обслуживания пассажиров, совершенствуя нормативную правовую базу в сфере перевозок пассажиров.

Учитывая снижение объемов перевозок и пассажирооборота, окупаемость услуг, оказываемых автомобильным, городским электрическим транспортом и метрополитеном, за счет доходов транспортных организаций коммунальной собственности не обеспечивается, так как тарифы на городские и пригородные автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении, а также перевозки пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном устанавливаются на уровне платежеспособного спроса населения.

Уровень возмещения затрат на городские и пригородные автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении, перевозки городским электрическим транспортом и метрополитеном собственными доходами без учета субсидий в 2015 году составил 57,4 процента. В связи с этим требуется переход на новую схему оплаты – в зависимости от объемов выполняемой организациями транспортной работы.

Для компенсации потерь доходов транспортных организаций, связанных с выполнением социально значимых городских и пригородных перевозок пассажиров в регулярном сообщении по регулируемым тарифам, им выделяются бюджетные субсидии. Уровень возмещения затрат на городские и пригородные автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении, перевозки городским электрическим транспортом и метрополитеном собственными доходами с учетом субсидий в 2015 году составил 92,1 процента.

В отличие от перевозок пассажиров автомобильным и городским электрическим транспортом в перевозках грузов автомобильным транспортом наблюдается рост показателей, характеризующих их развитие.

Автомобильный транспорт является основным видом транспорта при перевозке в городском и пригородном сообщениях, выполняет более

57 процентов грузовых перевозок, обеспечивая возможность доставки грузов ”от двери до двери“.

В республике эксплуатируется более 414 тыс. грузовых автомобильных транспортных средств. Численность их парка увеличилась по сравнению с уровнем 1990 года (225,6 тыс.) на 83,5 процента. За этот же период объем перевозок грузов автомобильным транспортом общего пользования снизился в 2,4 раза (с 428,1 млн. тонн до 180,4 млн. тонн). Это вызвано активным приобретением грузовых автомобилей организациями, для которых перевозки грузов не являются основным видом экономической деятельности, а выполняются для собственных нужд. Данный вид грузоперевозок не отражается в статистике. Эффективность работы такого транспорта низкая, а себестоимость высокая. Отсутствуют контроль за такими перевозками и анализ их эффективности.

Грузооборот автомобильного транспорта общего пользования по сравнению с 1990 годом увеличился в 3,2 раза (с 7,7 млрд. тонно-километров до 24,5 млрд. тонно-километров). Такой рост грузооборота обусловлен активным развитием международных автомобильных перевозок и, как следствие, увеличением среднего расстояния перевозки грузов.

За 2010 – 2015 годы общий объем международных перевозок грузов увеличился с 6,8 млн. тонн до 12 млн. тонн, или в 1,8 раза.

В предыдущие годы парк международных транспортных средств активно обновлялся, но в последнее время тенденция изменилась. Введение утилизационного сбора и государственной пошлины за выдачу разрешения на допуск транспортных средств к участию в дорожном движении ухудшило позиции белорусских перевозчиков.

Организация и выполнение международных автомобильных перевозок осуществляются на основании национального законодательства и заключенных двусторонних и многосторонних международных договоров и межправительственных соглашений. Республикой Беларусь заключено 55 соглашений в этой сфере деятельности с 44 государствами, продолжается работа по подписанию соглашений о международном автомобильном сообщении с другими государствами, являющимися перспективными направлениями выполнения перевозок грузов и пассажиров. Особое внимание уделяется либерализации условий международных автомобильных перевозок.

В 2015 году наметились пути отмены разрешительных систем с Республикой Македония и Республикой Словения. В рамках Евразийского экономического союза уже произошла отмена разрешений на выполнение двусторонних и транзитных перевозок, а также предполагается отмена запрета на каботажные перевозки.

Конкурентоспособность белорусских перевозчиков на рынке международных перевозок, обеспечение устойчивого выполнения перевозок грузов и пассажиров во внутриреспубликанском сообщении непосредственно

связаны со своевременным обновлением парка транспортных средств. При этом для обеспечения конкурентоспособности международных автомобильных перевозчиков особенно важно проводить его обновление за счет приобретения автомобилей высокого экологического класса.

Скоординированная работа по развитию автомобильного и городского электрического транспорта проводилась в рамках реализации мероприятий Государственной программы развития автомобильного транспорта Республики Беларусь на 2011 – 2015 годы, утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 24 декабря 2010 г. № 1886 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2011 г., № 1, 5/33071), и Государственной программы обеспечения городов республики наземным городским электрическим транспортом на 2009 – 2013 годы, утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 28 мая 2009 г. № 686 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2009 г., № 136, 5/29854), в соответствии с которыми осуществлялось обновление парка автомобильного и городского электрического транспорта современными моделями автобусов, трамваев и троллейбусов отечественного производства, строительство новых троллейбусных линий, производились ремонт и реконструкция трамвайных и троллейбусных линий, совершенствовалась автоматизированная система диспетчерского управления перевозками, внедрялась автоматизированная система оплаты проезда.

Финансирование мероприятий по обновлению парка пассажирских транспортных средств автомобильного и городского электрического транспорта, развитию и поддержанию в работоспособном состоянии инфраструктуры городского электрического транспорта осуществлялось за счет местных бюджетов.

Обновление парка пассажирских транспортных средств автомобильного и городского электрического транспорта, развитие и поддержание в работоспособном состоянии инфраструктуры городского электрического транспорта будет осуществляться за счет приобретения транспортных средств, оборудования и материалов отечественного производства.

Для обеспечения устойчивости выполнения перевозок и качества транспортного обслуживания Министерством транспорта и коммуникаций совместно с облисполкомами, Минским горисполкомом и другими заинтересованными республиканскими органами государственного управления в рамках реализации подпрограммы 2 должна быть продолжена работа по развитию автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена с учетом имеющихся возможностей по ее финансированию,

что позволит сохранить преемственность основных направлений транспортной политики, а также обеспечить ее эффективность.

В случае недофинансирования мероприятий подпрограммы 2 на 10 процентов от объема, предусмотренного в Государственной программе, пассажирооборот увеличится до 100,5 процента, а протяженность эксплуатационных путей городского электрического транспорта – на 10,1 процента вместо предусмотренного Государственной программой увеличения на 20,1 процента.

В случае недофинансирования мероприятий подпрограммы 2 на 25 процентов от объема, предусмотренного Государственной программой, пассажирооборот останется на уровне 2015 года, а протяженность эксплуатационных путей городского электрического транспорта увеличится на 5 процентов вместо предусмотренного Государственной программой увеличения на 20,1 процента.

Планируется повышение окупаемости автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, которое будет достигнуто не только за счет поэтапного увеличения тарифов на перевозки пассажиров на городских и пригородных маршрутах в регулярном сообщении, но и за счет:

постоянной оптимизации маршрутной сети на основе рациональной организации перевозок пассажиров и снижения затрат на эти цели;

внедрения современных систем и технических средств диспетчерского управления движением автобусов с использованием возможностей спутниковой навигации;

корректировки графиков движения транспортных средств по часам и дням недели, а также координации расписания движения автобусов с иными видами транспорта;

обновления парка транспортных средств и совершенствования его структуры.

Рациональному использованию автомобилей и повышению эффективности функционирования транспортных организаций, которые располагают развитой производственно-технической базой и персоналом для выполнения работ по хранению, техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, а также квалифицированным персоналом для оперативного управления и организации перевозок, будет способствовать развитие аутсорсинга деятельности в области автомобильного транспорта.

Будет обеспечена потребность населения в передвижениях на уровне, установленном нормативами системы государственных социальных стандартов по обслуживанию населения республики в области транспорта, и получен за счет этого социальный эффект.

Прогнозируется увеличение скорости перевозок и повышение их комфортности благодаря обновлению парка транспортных средств современными моделями автобусов, трамваев, троллейбусов и электропоездов

метрополитена, развитию и поддержанию в работоспособном состоянии инфраструктуры городского электрического транспорта и метрополитена.

Для увеличения доли транспортных организаций частной формы собственности, выполняющих перевозки в регулярном сообщении, будут созданы условия для развития государственно-частного партнерства за счет совершенствования работы операторов перевозок пассажиров в части наделения их функциями по оплате за выполненную транспортную работу.

ГЛАВА 12

ЗАДАЧИ И ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПОДПРОГРАММЫ 2

Подпрограмма 2 направлена на обеспечение развития автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена в соответствии с потребностями экономики республики и ее населения, создание условий для роста экспорта услуг автомобильного транспорта, совершенствование нормативных правовых актов в области транспортной деятельности.

Задачами подпрограммы 2 являются:

обеспечение доступности, повышение качества и безопасности услуг автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена, повышение эффективности работы транспортных организаций;
развитие транспортной инфраструктуры*.

Целевыми показателями подпрограммы 2 по отношению к 2015 году являются:

рост грузооборота автомобильного транспорта – до 107,1 процента;
увеличение пассажирооборота автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена – до 101 процента;
увеличение протяженности эксплуатационных путей городского электрического транспорта – до 120,1 процента (при условии выделения достаточных финансовых средств).

Целевые показатели грузооборота и пассажирооборота характеризуют выполнение транспортной работы и являются наиболее объективными для оценки оказываемых услуг по перевозке пассажиров и грузов. Целевой показатель увеличения протяженности эксплуатационных путей городского электрического транспорта наиболее объективно характеризует развитие инфраструктуры городского электрического транспорта.

Общий комплекс мероприятий, направленных на реализацию задач подпрограммы 2, приведен в приложении 4.

* За исключением автомобильных дорог, развитие которых осуществляется в рамках реализации Государственной программы по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2015 – 2019 годы, утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31 декабря 2014 г. № 1296 (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 14.01.2015, 5/39982).

ГЛАВА 13 ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОДПРОГРАММЫ 2

На реализацию подпрограммы 2 требуется 37 813,9 млрд. рублей, которые будут направлены на решение задачи по сбалансированному развитию автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена.

Источниками финансирования являются:

местные бюджеты областей и г.Минска – 32 497,8 млрд. рублей;
собственные средства организаций – 2741,1 млрд. рублей;
кредиты банков (без иностранных) – 2575 млрд. рублей.

На финансирование обновления парка автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена из местных бюджетов областей и г.Минска необходимо 5461,2 млрд. рублей, из собственных средств организаций – 2741,1 млрд. рублей.

На субсидирование городских и пригородных перевозок пассажиров требуется 13 675,4 млрд. рублей.

Развитие инфраструктуры автомобильного транспорта потребует затрат в объеме 619,2 млрд. рублей, в том числе 399,2 млрд. рублей – на развитие (строительство) и реконструкцию автовокзалов, 220 млрд. рублей – на развитие (строительство) производственно-технической базы технического обслуживания, ремонта и хранения автобусов.

На финансирование развития инфраструктуры городского электрического транспорта необходимо 3189 млрд. рублей, в том числе на:

строительство троллейбусных линий – 1633,7 млрд. рублей;
строительство трамвайных линий – 150 млрд. рублей;
модернизацию (ремонт) троллейбусных линий – 58,1 млрд. рублей;
модернизацию (ремонт) трамвайных линий – 1046,8 млрд. рублей;
развитие (строительство) и реконструкцию производственно-технической базы технического обслуживания, ремонта и хранения троллейбусов – 47 млрд. рублей;

развитие (строительство) и реконструкцию производственно-технической базы технического обслуживания, ремонта и хранения трамваев – 7,2 млрд. рублей;

модернизацию тяговых подстанций – 202,4 млрд. рублей;

модернизацию контактно-кабельных сетей – 43,8 млрд. рублей.

На строительство линии метрополитена требуется 12 053 млрд. рублей.

Финансовые средства, выделяемые на реализацию подпрограммы 2, уточняются на очередной финансовый год для обеспечения соответствия ее мероприятий фактическим возможностям их осуществления по срокам и наличию необходимых для этого ресурсов.

Расчетная эффективность финансовых затрат на выполнение мероприятий подпрограммы 2 в части обновления подвижного состава

автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена составит за счет снижения срока эксплуатации транспортных средств 8965,4 млрд. рублей.

Объемы финансирования реализации подпрограммы 2 приведены в приложении 4 к Государственной программе.

ГЛАВА 14 АНАЛИЗ ОСНОВНЫХ РИСКОВ

Реализация подпрограммы 2 в сфере внутриреспубликанских перевозок грузов сопряжена с рисками, обусловленными изменением объемов промышленного и сельскохозяйственного производства, жилищного и дорожного строительства, поскольку удельный вес транспортных услуг по обслуживанию этих отраслей в общем объеме перевозок автомобильным транспортом составляет более 80 процентов.

В сфере внутриреспубликанских перевозок пассажиров основными рисками являются: увеличение использования личных легковых автомобилей, снижение численности сельского населения республики, износ подвижного состава и недостаток средств на его обновление, усиление конкуренции со стороны железнодорожного транспорта, в том числе из-за более низких по сравнению с автомобильным транспортом тарифов на перевозки пассажиров.

Риски в развитии внешнеэкономической деятельности в области автомобильных перевозок главным образом зависят от взаимоотношений между Европейским союзом и Российской Федерацией. Меры по их минимизации направлены на переориентацию белорусских автомобильных перевозчиков на другие рынки перевозок.

РАЗДЕЛ IV ПОДПРОГРАММА 3 "РАЗВИТИЕ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО И МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ"

ГЛАВА 15 ХАРАКТЕРИСТИКА ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ И ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО И МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Судоходство в Республике Беларусь осуществляется по внутренним водным путям на реках Днепр, Березина, Сож, Припять, Западная Двина, Неман, Днепровско-Бугском и Микашевичском каналах, Заславском водохранилище.

По территории Республики Беларусь проходит участок водного пути международного значения Е 40. В соответствии с Европейским соглашением о важнейших внутренних водных путях международного значения от 19 января 1996 года приняты обязательства по обеспечению

выполнения на данном участке требований, предъявляемых к IV классу водного пути. В долгосрочной перспективе это позволит осуществлять перевозки грузов и пассажиров между регионами Балтийского и Черного морей, что повысит транзитный потенциал Республики Беларусь. В настоящее время на данном пути имеется ряд лимитирующих участков для судоходства. К ним относятся гидротехнические сооружения восточного склона Днепровско-Бугского канала, которые нуждаются в реконструкции, а также участок реки Припять от гидроузла "Стахово" до границы с Украиной, габариты судового хода на котором не позволяют осуществлять полную загрузку транспортных судов в меженный период, поэтому на данном участке необходимо проведение комплекса выправительных и дноуглубительных работ.

Помимо внутренних водных путей инфраструктура внутреннего водного транспорта включает в себя 8 речных портов-филиалов республиканского транспортного унитарного предприятия "Белорусское речное пароходство" (Брест, Пинск, Микашевичи, Мозырь, Гомель, Речица, Могилев, Бобруйск), филиалы республиканского унитарного эксплуатационно-строительного предприятия "Днепро-Бугский водный путь" и республиканского унитарного Днепро-Двинского предприятия водных путей "Белводпуть" в городах Витебске и Гродно, в которых производятся операции по обработке транспортных и пассажирских судов, а также открытое акционерное общество "Пинский ордена Знак Почета судостроительно-судоремонтный завод". При этом существует необходимость оптимизации структуры портов и портовой инфраструктуры путем создания государственного учреждения "Государственная администрация водных путей и портов" в рамках реализации подпрограммы 3.

На 1 сентября 2015 г. в Государственном судовом реестре Республики Беларусь было зарегистрировано 900 судов, в том числе 382 самоходных и 518 несамоходных, общим тоннажем около 120 тыс. тонн.

В 2015 году внутренним водным транспортом перевезено 2,979 млн. тонн грузов, или 79,3 процента к уровню 2014 года, а также 160 тыс. пассажиров, что составляет 63 процента к уровню 2014 года.

Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом с 2011 года снизился в 2,3 раза. Это связано:

- с недофинансированием путевых работ;
- с переориентацией грузопотоков на железнодорожный транспорт, тарифы на перевозку которым массовых минерально-строительных грузов значительно меньше их себестоимости.

Таким образом, внутренний водный транспорт стал неконкурентоспособным в перевозках грузов.

В связи с высокой степенью транспортной обеспеченности населения, наличием автобусных маршрутов, дублирующих возможные маршруты перевозки пассажиров водным транспортом, а также из-за отсутствия бюджетного субсидирования социально значимых пригородных маршрутов перевозки пассажиров водным транспортом осуществляются только в рекреационных целях.

Численность работающих в сфере водного транспорта на конец 2015 года составила около 1,8 тыс. человек.

Чистая прибыль организаций водного транспорта за 2011 – 2015 годы составила более 30 млрд. рублей.

Протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей республики составляет около 1700 километров, в том числе около 1030 километров с гарантированными габаритами судовых ходов. Сравнение соотношений протяженности внутренних водных путей, железных и автомобильных дорог в Республике Беларусь и за ее пределами позволяет сделать вывод о наличии резервов для увеличения доли перевозок грузов внутренним водным транспортом. Так, указанные соотношения составляют в Республике Беларусь 1 : 3 : 48, в Российской Федерации – 1 : 0,85 : 12,6, в странах Европейского союза – 1 : 6,4 : 135.

Износ основных средств организаций водного транспорта составляет 59,4 процента, активной части основных средств (машины и оборудование, транспортные средства) – 72 процента.

ГЛАВА 16

ЗАДАЧИ И ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПОДПРОГРАММЫ 3

Задачами подпрограммы 3 являются:

обеспечение доступности, повышение качества и безопасности услуг внутреннего водного и морского транспорта;

развитие инфраструктуры водного транспорта.

Целевыми показателями подпрограммы 3 по отношению к 2015 году являются:

рост грузооборота – до 125 процентов;

увеличение средневзвешенной величины гарантированных глубин внутренних водных путей – до 100,9 сантиметра;

увеличение объема внешнеторговых перевозок – до 14 200 тонн;

снижение износа погрузочно-разгрузочного оборудования – до 70,5 процента;

обеспечение количества транспортных аварийных случаев на единицу флота – на уровне не более 0,5 процента;

увеличение количества судов, зарегистрированных в Государственном реестре морских судов Республики Беларусь, – до 13 единиц.

Доступность, повышение качества и безопасности услуг внутреннего водного и морского транспорта будут обеспечены за счет осуществления поэтапного реформирования структуры организаций водного транспорта, в процессе которого планируется создание государственного учреждения "Государственная администрация водных путей и портов", которое будет осуществлять управление инфраструктурой внутренних водных путей и портов. Это позволит проводить единую политику развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта, реализовать механизм привлечения в отрасль частных портовых операторов и перевозчиков за счет разделения функций по управлению инфраструктурой водного транспорта и перевозочной деятельностью, привлечь в отрасль внешние инвестиции и демополизировать рынок водного транспорта, что в итоге создаст механизм формирования рынка транспортных и стивидорных услуг.

Планируется развитие мультимодальных перевозок, в частности смешанных железнодорожно-водных перевозок сырьевых грузов и энергоносителей, имеющих устойчивый грузопоток в международном сообщении. Как на территории Республики Беларусь, так и в рамках международного сотрудничества с Украиной будет проведена работа по созданию условий для привлечения инвестора в целях формирования необходимой инфраструктуры, обеспечивающей обработку в Республике Беларусь судов класса "река – море".

Международное сотрудничество в области внутреннего водного транспорта будет сконцентрировано на следующих направлениях:

Украина – формирование условий по обеспечению беспрепятственного транзитного судоходства по территории Украины с выходом в Черное море;

Литовская Республика – развитие пассажирских перевозок по реке Неман;

Латвийская Республика – формирование правового поля, необходимого для начала судоходства по реке Западная Двина, с возможностью в долгосрочной перспективе выхода в Балтийское море.

Несмотря на относительно низкий уровень аварийности на внутреннем водном транспорте по сравнению с другими видами транспорта, обеспечение безопасности судоходства, особенно при перевозке пассажиров и опасных грузов, является крайне важным. В этих целях планируется внедрение системы управления безопасностью на внутреннем водном транспорте, оснащение судов, выполняющих перевозки внешнеторговых грузов, системами идентификации судов, разработка технико-экономического обоснования внедрения речных информационных систем на внутренних водных путях Республики Беларусь, оснащение судоходных гидротехнических сооружений современными инженерно-техническими системами обеспечения безопасности.

Планируется расширить Государственный реестр морских судов Республики Беларусь, что позволит совершенствовать условия обеспечения привлекательности морских перевозок под белорусским флагом. Для этого будет проводиться работа по присоединению Республики Беларусь к международным актам в области морского права и развитию законодательства Республики Беларусь.

Совершенствование инфраструктуры водного транспорта будет обеспечено за счет развития инфраструктуры речных портов и внутренних водных путей, в том числе воднотранспортных соединений с сопредельными государствами, для организации международных перевозок грузов.

В ходе развития внутренних водных путей будут увеличены их гарантированные габариты и период навигации с устойчивым судоходством.

Улучшение уровня режима реки Припять на участке Пхов – Усов будет осуществляться путем проведения выправительных работ, в частности, за счет строительства долговременных выправительных сооружений, что в среднесрочной перспективе обеспечит сокращение расходов на текущие дноуглубительные работы на данном участке.

В соответствии со взятыми Республикой Беларусь обязательствами в рамках Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения от 19 января 1996 года будет продолжена работа по ликвидации узких мест международного водного пути Е 40. Для этого будет проведена реконструкция гидроузлов № 3 ”Рагодош“, № 2 ”Переруб“ и № 4 ”Овзичи“ восточного склона Днепроовско-Бугского канала.

Большое значение будет уделяться комплексному подходу к планированию и выполнению работ на водных объектах. Это будет реализовано через работу бассейновых советов, которые в соответствии с законодательством должны быть сформированы в краткосрочной перспективе.

Развитие инфраструктуры речных портов будет сконцентрировано на расширении номенклатуры обрабатываемых грузов на основе строительства специализированных причалов и модернизации технологий обработки грузов.

Общий комплекс мероприятий, направленных на реализацию задач подпрограммы 3, приведен согласно приложению 5.

ГЛАВА 17

ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОДПРОГРАММЫ 3

Финансирование подпрограммы 3 будет осуществляться за счет средств республиканского бюджета, собственных средств и прочих источников.

Общий объем финансирования запланированных мероприятий в соответствии с приложением 5 к Государственной программе составит

1143,1 млрд. рублей, в том числе средства республиканского бюджета – 947,7 млрд. рублей, собственные средства республиканских органов государственного управления, иных государственных организаций, подчиненных Правительству Республики Беларусь, других исполнителей (участников реализации) Государственной программы – 195,4 млрд. рублей.

Расчетная эффективность финансовых средств на выполнение подпрограммы 3 будет определяться исходя из объема поступления денежных средств организаций внутреннего водного транспорта в виде налогов и различных платежей в бюджет, который должен превышать объем средств, выделяемых из республиканского бюджета на выполнение путевых работ и работ по содержанию судоходных гидротехнических сооружений.

За счет средств республиканского бюджета будут финансироваться мероприятия по увеличению гарантированных глубин на внутренних водных путях, строительству выправительных сооружений на участке Пхов – Усов, реконструкции судоходных гидротехнических сооружений, строительству причалов минерально-строительных грузов речного порта за пределами Бреста ”Ямно“, строительству базы технического обслуживания судов в верхнем бьефе Гродненской гидроэлектростанции, выполнению путевых работ для обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях, осуществлению контроля за ней.

Из собственных и привлеченных средств организаций водного транспорта будут финансироваться мероприятия по обновлению технического флота, обновлению и модернизации перегрузочной техники, модернизации барж-площадок с увеличением грузоподъемности судов транспортного флота, внедрению системы управления безопасностью на внутреннем водном транспорте, оснащению судов, выполняющих перевозки внешнеторговых грузов, системами идентификации судов, оснащению судоходных гидротехнических сооружений современными инженерно-техническими системами обеспечения безопасности.

Кроме того, будут финансироваться мероприятия по разработке технико-экономического обоснования внедрения речных информационных систем на внутренних водных путях Республики Беларусь, подготовке предложений о совершенствовании законодательства, определяющего отношения субъектов хозяйствования в речных портах, внедрении концессионных механизмов и системы управления безопасностью на внутреннем водном транспорте.

За счет средств инвестора планируется финансировать строительство речного терминала на реке Днепр.

ГЛАВА 18 АНАЛИЗ ОСНОВНЫХ РИСКОВ

Реализация подпрограммы 3 сопряжена с рисками экономического, геополитического и социально-экономического характера.

На развитие внутриреспубликанских перевозок грузов основное влияние оказывает изменение объема промышленного, гражданского и дорожного строительства, поскольку удельный вес транспортных услуг по удовлетворению потребностей строительной отрасли составляет более 90 процентов. Снижение объема строительных работ приводит к снижению объема внутриреспубликанских перевозок грузов внутренним водным транспортом. Кроме того, фактором риска является усиление конкуренции со стороны железнодорожного транспорта из-за уровня тарифов на перевозку массовых строительных грузов, установленных на уровне ниже себестоимости.

На развитие внешнеторговых перевозок грузов влияют внешние геополитические факторы, в частности ситуация в Украине, воднотранспортное соединение с которой является единственным путем доставки экспортно-импортных грузов внутренним водным транспортом.

На реализацию мероприятий подпрограммы 3 могут оказать влияние финансовые риски: недостаток собственных инвестиционных ресурсов исполнителей мероприятий и ограниченность в использовании кредитных ресурсов.

На развитие внутреннего водного транспорта негативное влияние оказывает постоянное недофинансирование путевых работ и работ по содержанию судоходных гидротехнических сооружений. Данный фактор оказывает негативное влияние и на другие отрасли экономики Республики Беларусь. Сокращение объемов финансирования работ по содержанию внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений в краткосрочной и среднесрочной перспективе приведет в некоторых случаях к разрушению судоходных гидротехнических сооружений, в результате чего могут оказаться подтопленными сельскохозяйственные угодья, что нанесет вред сельскому хозяйству, кроме того, пострадают объекты хозяйственного водопользования.

В целях минимизации данного риска необходимо обеспечивать финансирование работ по содержанию внутренних водных путей и гидротехнических сооружений в соответствии с запланированными подпрограммой 3 объемами.

Для уменьшения негативного воздействия на отрасль снижения объема строительных работ в республике подпрограммой 3 предполагается диверсификация рынка перевозок грузов за счет расширения их номенклатуры.

Минимизация влияния внешних геополитических факторов будет осуществляться путем проработки вопросов международного сотрудничества в области внутреннего водного транспорта с Литовской и Латвийской республиками.

РАЗДЕЛ V
ПОДПРОГРАММА 4 "РАЗВИТИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ"

ГЛАВА 19
ХАРАКТЕРИСТИКА ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ
И ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

В республике проводится целенаправленная работа по развитию гражданской авиации.

За 2011 – 2015 годы пассажирооборот вырос в 2 раза к уровню 2010 года, объем перевезенных пассажиров – в 2,1 раза, обслуженных пассажиров в аэропортах – в 2,1 раза, объем инвестиций в основной капитал – в 5,8 раза. Экспорт услуг в 2015 году составил 341,7 млн. долларов США, или 168,2 процента к уровню 2010 года.

Росту данных показателей способствовало техническое переоснащение и обновление основных средств авиационных организаций в соответствии с требованиями Международной организации гражданской авиации.

В результате проведенной работы по модернизации и обновлению парка воздушных судов в 2014 году приобретено 2 новых самолета Embraer-195. В июле 2014 г. заключен контракт на приобретение в собственность 3 новых воздушных судов Boeing-737/800.

Увеличение парка воздушных судов позволило освоить новые рынки международных перевозок (открыто 15 новых регулярных рейсов), значительно увеличить частоту выполнения полетов в Европу и страны Содружества Независимых Государств, расширить чартерные программы.

Обновление парка воздушных судов дало ощутимые результаты в части снижения эксплуатационных затрат на авиаперевозки. За 2011 – 2015 годы удельный расход топлива снизился на 15,7 процента.

Для улучшения качества обслуживания пассажиров внедрена система интернет-регистрации на регулярные рейсы через сайт авиакомпании, а также киоски самообслуживания.

В целях развития аэропортовых комплексов в 2014 году реализован инвестиционный проект "Реконструкция действующего аэровокзального комплекса Национального аэропорта Минск с созданием современного международного пассажирского транзитного терминала", а также первая очередь проекта "Реконструкция сооружения специализированного воздушного транспорта с расширением на территории Национального аэропорта Минск" (строительство перрона с расширением мест стоянок воздушных судов). В результате реконструкции аэровокзального комплекса создана единая зона предполетного контроля пассажиров, расширена и усовершенствована система видеонаблюдения, установлено современное технологическое оборудование, включая систему автоматической обработки

багажа, улучшено качество обслуживания пассажиров, созданы современные зоны прилета и вылета с увеличением их площадей на 11,6 тыс. кв. метров. Пропускная способность Национального аэропорта Минск увеличена с 3 млн. до 5,8 млн. пассажиров в год.

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

В аэропортовых комплексах продолжается обновление спецтехники, технологического оборудования и средств механизации, техническое переоснащение служб авиационной безопасности современным досмотровым оборудованием.

Обеспечена доработка и техническое сопровождение автоматизированной системы управления воздушным движением, обновлены средства радиолокации, радионавигации и связи.

Однако уровень износа наземной авиационной инфраструктуры остается достаточно высоким.

Требуется дальнейшее обновление (модернизация) парка воздушных судов, укрепление производственного и кадрового потенциала отрасли, расширение, совершенствование и повышение эффективности оказываемых услуг с учетом тенденций развития международной гражданской авиации. В 2016 году необходима проработка вопроса о реформировании (реорганизации, переподчинении) гражданских аэропортов республики.

В Национальном аэропорту Минск необходимо до 2019 года обеспечить введение в эксплуатацию второй искусственной взлетно-посадочной полосы, отвечающей современным требованиям и позволяющей принимать все типы воздушных судов.

ГЛАВА 20

ЗАДАЧИ И ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПОДПРОГРАММЫ 4

Задачами подпрограммы 4 являются:

- обеспечение доступности и повышение качества авиаперевозок, безопасности полетов и авиационной безопасности;
- развитие инфраструктуры гражданской авиации.

Целевыми показателями подпрограммы 4 по отношению к 2015 году являются:

- рост грузооборота – до 120,2 процента;
- увеличение пассажирооборота – до 111,8 процента;
- рост объемов обслуженных пассажиров и обработанного груза – до 116,4 и 120,7 процента соответственно;

рост аэронавигационных услуг на маршруте (полеты) – до 109,8 процента;

снижение среднего возраста парка пассажирских воздушных судов – до 12 лет.

Общий комплекс мероприятий, направленных на реализацию задач подпрограммы 4, приведен согласно приложению 6.

Социальным результатом реализации подпрограммы 4 является сокращение затрат времени пассажиров на перемещение за счет расширения перевозок воздушным транспортом и улучшение транспортной доступности для населения.

Экономический эффект от реализации мероприятий подпрограммы 4 будет получен за счет увеличения объема перевозок и снижения эксплуатационных издержек. В результате проводимых мероприятий по всем авиационным организациям прогнозируются рост экспорта услуг, увеличение поступления валютной выручки.

В целом реализация подпрограммы 4 позволит:

увеличить вклад воздушного транспорта в развитие экономики республики в виде повышения качества обслуживания населения, обеспечить транспортную доступность и повысить авиационную подвижность населения;

повысить эффективность использования аэропортов в соответствии с требованиями растущего авиатранспортного рынка;

поднять конкурентоспособность белорусских авиаперевозчиков за счет обновления парка авиакомпаний новыми воздушными судами, соответствующими современным экологическим требованиям и обеспечивающими экономию ресурсов и высокий уровень сервиса.

ГЛАВА 21 ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОДПРОГРАММЫ 4

Источниками финансового обеспечения подпрограммы 4 в соответствии с приложением 6 к Государственной программе являются средства республиканского бюджета, собственные средства авиационных организаций, внебюджетные фонды Министерства транспорта и коммуникаций, кредитные ресурсы, привлеченные средства инвесторов.

Всего на выполнение мероприятий подпрограммы 4 планируется направить средства в объеме 12 292 млрд. рублей, в том числе за счет республиканского бюджета – 1073 млрд. рублей, собственных средств организаций – 2932,1 млрд. рублей, средств внебюджетного централизованного инвестиционного фонда Министерства транспорта и коммуникаций – 42,6 млрд. рублей, привлеченных средств инвесторов – 400 млрд. рублей, кредитные ресурсы – 7159,8 млрд. рублей, средств государственного внебюджетного фонда гражданской авиации – 684,5 млрд. рублей.

Эффективность использования финансовых средств на выполнение подпрограммы 4 выражается в поступлении дополнительных доходов в республиканский бюджет в размере 1242 млрд. рублей в виде налоговых отчислений и платежей.

ГЛАВА 22 АНАЛИЗ ОСНОВНЫХ РИСКОВ

Важное значение для успешной реализации подпрограммы 4 имеет прогнозирование возможных рисков, связанных с достижением основной цели и решением задач подпрограммы 4, оценка их масштабов и последствий, а также формирование системы мер по их предотвращению.

Финансовые риски связаны с возникновением бюджетного дефицита и недостаточным вследствие этого уровнем бюджетного финансирования, а также отсутствием устойчивого источника финансирования (недостаток собственных инвестиционных ресурсов и ограничение кредитования мероприятий и инвестиционных проектов), что может повлечь недофинансирование, сокращение или прекращение программных мероприятий.

Наиболее существенным финансовым риском является неполное финансирование значимых инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры гражданской авиации, что приведет к нарушению работы единого технологического комплекса, обеспечивающего функционирование авиатранспортного процесса, и, как следствие, резкому падению уровня выполнения целевых показателей подпрограммы 4.

Способами снижения финансовых рисков являются:

ежегодное уточнение объемов финансовых средств, предусмотренных на реализацию мероприятий подпрограммы 4, в зависимости от достигнутых результатов;

определение приоритетов для первоочередного финансирования;

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

Правовые риски связаны с изменением законодательства, формированием нормативной правовой базы, необходимой для эффективной реализации подпрограммы 4. Это может привести к существенному увеличению планируемых сроков или изменению условий реализации мероприятий подпрограммы 4.

Для минимизации воздействия данных рисков планируется проводить мониторинг изменений в международном законодательстве и законодательстве Республики Беларусь в сфере гражданской авиации.

РАЗДЕЛ VI ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Реализация Государственной программы позволит обеспечить:
удовлетворение потребностей населения и экономики республики в
транспортных услугах;

доступность, высокое качество и безопасность услуг транспорта;

развитие инфраструктуры транспорта;

обновление подвижного состава;

повышение скорости доставки грузов и перевозки пассажиров;

сбалансированное развитие различных видов транспорта и транспортной
инфраструктуры;

улучшение инвестиционной привлекательности транспортного комплекса
и развитие государственно-частного партнерства;

повышение эффективности функционирования транспортного комплекса.