

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

29 декабря 2025 г. № 778

**О Государственной программе «Транспорт Беларуси»
на 2026–2030 годы**

(Извлечение)

Совет Министров Республики Беларусь ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить Государственную программу «Транспорт Беларуси» на 2026–2030 годы (далее – Государственная программа) (прилагается).

2. Определить:

ответственным заказчиком Государственной программы Министерство транспорта и коммуникаций (далее – Минтранс);

заказчиком подпрограммы 1 «Железнодорожный транспорт», подпрограммы 3 «Водный транспорт» Минтранс;

заказчиками подпрограммы 2 «Автомобильный и городской пассажирский транспорт» Минтранс, облисполкомы и Минский горисполком;

заказчиками подпрограммы 4 «Воздушный транспорт» Минтранс, Гродненский облисполком.

3. Уполномочить ответственного заказчика Государственной программы:

вводить ведомственную отчетность для организаций, осуществляющих транспортную деятельность, об организации и выполнении автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, перевозок пассажиров городским электрическим транспортом;

в пределах своей компетенции и в целях реализации Государственной программы запрашивать необходимую информацию у заказчиков Государственной программы и организаций, осуществляющих транспортную деятельность.

4. Возложить персональную ответственность за своевременную и качественную реализацию мероприятий Государственной программы на Министра транспорта и коммуникаций, председателей облисполкомов и Минского горисполкома.

5. Настоящее постановление вступает в силу с 1 января 2026 г.

Премьер-министр Республики Беларусь

А.Турчин

УТВЕРЖДЕНО

Постановление
Совета Министров
Республики Беларусь
29.12.2025 № 778

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА
«Транспорт Беларуси» на 2026–2030 годы**

**ГЛАВА 1
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

Государственная программа разработана в соответствии с Программой социально-экономического развития Республики Беларусь на 2026–2030 годы, утвержденной решением Всебелорусского народного собрания от 19 декабря 2025 г. № 1, Программой деятельности Правительства Республики Беларусь на 2025–2029 годы, утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 8 мая 2025 г. № 254, Национальной стратегией устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2040 года, одобренной на заседании Президиума Совета

Министров Республики Беларусь (протокол заседания от 9 июня 2025 г. № 22), Стратегией устойчивого развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2040 года, одобренной на заседании коллегии Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (протокол заседания от 24 октября 2024 г. № 81).

Реализация Государственной программы позволит обеспечить эффективную и устойчивую работу транспортной системы на основе ее цифровизации, создания качественной, экологичной и безопасной транспортной инфраструктуры, развития логистики перевозок с использованием интеллектуальных технологий.

ГЛАВА 2

ЦЕЛЬ, ЗАДАЧИ И СТРУКТУРА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ

Целью Государственной программы является эффективная и устойчивая работа транспортной системы, ее интеллектуализация.

Ответственным заказчиком Государственной программы является Минтранс.

Государственная программа включает:

подпрограмму 1 «Железнодорожный транспорт»;

подпрограмму 2 «Автомобильный и городской пассажирский транспорт»;

подпрограмму 3 «Водный транспорт»;

подпрограмму 4 «Воздушный транспорт».

Заказчиком подпрограммы 1 «Железнодорожный транспорт», подпрограммы 3 «Водный транспорт» является Минтранс;

заказчиками подпрограммы 2 «Автомобильный и городской пассажирский транспорт» являются Минтранс, облисполкомы и Минский горисполком;

заказчиками подпрограммы 4 «Воздушный транспорт» являются Минтранс, Гродненский облисполком.

Задачами подпрограмм Государственной программы являются:

подпрограммы 1 «Железнодорожный транспорт»:

повышение эффективности и экологичности технологических процессов на основе обновления парка железнодорожного подвижного состава;

электрификация и модернизация инфраструктуры железнодорожного транспорта;

цифровизация железнодорожного транспорта;

подпрограммы 2 «Автомобильный и городской пассажирский транспорт»:

обновление парка автомобильного и городского электрического пассажирского транспорта общего пользования;

повышение доступности транспортной инфраструктуры;

подпрограммы 3 «Водный транспорт» – повышение эффективности использования внутреннего водного транспорта, включая развитие его инфраструктуры;

подпрограммы 4 «Воздушный транспорт» – развитие авиаперевозок и инфраструктуры воздушного транспорта.

Заказчики Государственной программы в пределах своей компетенции:

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

определяют исполнителей мероприятий Государственной программы и координируют их деятельность;

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

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

Государственной программой предусмотрено достижение в 2030 году сводных целевых показателей, характеризующих цель Государственной программы, целевых

показателей, характеризующих задачи, и их значений, сведения о которых представлены согласно приложению 1:

экономия времени пассажиров – 1,23 млн. человеко-часов в год;

для служебного пользования;

вклад в валовую добавленную стоимость (далее – ВДС) грузовых перевозок (без учета трубопроводного транспорта) – 2 процента.

Сведения о расчете показателей Государственной программы и (или) представлении данных по ним приведены в приложении 2.

ГЛАВА 3

ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ

Источниками финансирования Государственной программы являются средства республиканского, включая республиканский фонд гражданской авиации, и местных бюджетов, внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Минтранса, собственные средства заказчиков, собственные средства исполнителей мероприятий Государственной программы, кредитные ресурсы, иные источники, не запрещенные законодательством (средства инвестора).

Общий объем финансирования для реализации в 2026–2030 годах Государственной программы при благоприятных внешних условиях составит 7 793 123 920,43 рубля, из них:

республиканский бюджет – 368 226 546,2 рубля, в том числе средства государственных целевых бюджетных фондов (республиканский фонд гражданской авиации) – 29 900 000 рублей;

местные бюджеты – 4 185 169 489,24 рубля;

собственные средства – 548 709 424,99 рубля, в том числе собственные средства заказчиков (внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Минтранса) – 64 862 000 рублей и собственные средства исполнителей мероприятий – 483 847 424,99 рубля;

кредитные ресурсы – 2 691 018 460 рублей.

Объемы и источники финансирования, предусмотренные на выполнение Государственной программы, подлежат уточнению при изменении макроэкономических показателей, примененных в расчетах. Конкретные объемы финансирования ежегодно будут корректироваться с учетом тарифной политики, отдельно принятых решений Президента Республики Беларусь, привлечения внутренних и внешних источников финансирования, а также реализации мероприятий, направленных на повышение эффективности работы транспортных организаций.

ГЛАВА 4

ОСНОВНЫЕ РИСКИ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ. МЕХАНИЗМЫ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ

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

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

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

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

Риски финансового характера обусловлены недостатком собственных средств организаций на реализацию крупных инфраструктурных проектов, ограничением возможности привлечения сторонних инвестиций, формированием и исполнением показателей республиканского бюджета, недостаточным уровнем бюджетного финансирования, а также возможным снижением финансирования за счет средств внебюджетного инвестиционного фонда Минтранса вследствие специфики его формирования посредством платежей организаций, входящих в систему Минтранса. Таким образом, на финансирование существенное влияние оказывает финансово-экономическое положение организаций транспорта. Риски финансового характера в сфере перевозок пассажиров также связаны с изменением доходов населения. Наиболее значимыми финансовыми рисками являются неполное или неритмичное финансирование мероприятий Государственной программы за счет средств бюджета и собственных средств организаций, рост цен на выполнение мероприятий.

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

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

Риски природного характера обусловлены недостаточной водностью рек и водотоков на внутренних водных путях, оказывающих отрицательное влияние на развитие рынка перевозок, связанных со снижением допустимой осадки судов или невозможностью их движения.

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

Для минимизации воздействия рисков планируется осуществлять:

определение приоритетов для первоочередного финансирования;

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

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

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

каскадизацию рек и возведение гидротехнических сооружений в рамках планов по сохранению и управлению водными ресурсами;

мониторинг изменений в международном законодательстве и законодательстве Республики Беларусь.

ГЛАВА 5

МЕТОДИКА ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ

Оценка эффективности реализации Государственной программы проводится ежегодно на основе отчетов ответственных заказчиков Государственной программы путем анализа следующих составляющих:

оценка реализации мероприятий и достижения ожидаемых результатов их реализации;

оценка степени достижения целей и решения задач подпрограммы;

оценка степени соответствия запланированному уровню затрат.

Результаты оценки эффективности реализации Государственной программы представляются в составе годового отчета Минтранса о ходе ее реализации.

Взаимодействие ответственного заказчика с облисполкомами и Минским горисполкомом осуществляется в рамках реализации планов деятельности Минтранса по выполнению целевых показателей Государственной программы, реализуемых в соответствии с пунктом 23 Положения о порядке формирования, финансирования, выполнения и оценки эффективности реализации государственных программ, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 25 июля 2016 г. № 289. Информация о реализации мероприятий предоставляется ежеквартально.

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

На первом этапе производится оценка степени выполнения комплекса мероприятий подпрограммы в отчетном периоде, которая рассчитывается в разрезе задач по формуле

$$SM = \frac{\sum_{i=1}^n M}{n},$$

где SM – суммарная оценка степени выполнения комплекса мероприятий;

M – степень реализации одного мероприятия подпрограммы, выражаемая числом от 0 до 1 с двумя знаками после запятой;

n – общее количество мероприятий, запланированных к реализации в отчетном периоде.

Степень выполнения мероприятия определяется на основании достижения результата, запланированного планом (планами) деятельности заказчика на соответствующий отчетный год, региональными комплексами мероприятий и (или) установленными Государственной программой ожидаемыми результатами реализации (в виде отдельных приложений).

Оценка процессных мероприятий осуществляется экспертным путем либо описанием результатов.

Оценка проектных мероприятий осуществляется исходя из типа мероприятия.

При оценке степени выполнения мероприятий, предполагающих реализацию конкретного проекта с установленным сроком и продуктом, учитывается факт наступления события, подтвержденный документально (акт ввода в эксплуатацию, акт приемки работы, принятие нормативного акта и иное).

Если реализация мероприятия запланирована на два и более года, окончательная оценка осуществляется по последнему году, а промежуточные этапы оцениваются как процессные мероприятия.

Если мероприятие выполнено позже запланированного срока, при оценке степени его реализации за весь период (нарастающим итогом) оно считается выполненным частично и для него используются следующие понижающие коэффициенты:

0,9 – по мероприятию, выполненному в год, следующий за годом, в котором запланировано выполнение мероприятия;

0,8 – по мероприятию, выполненному в течение второго года, следующего за годом, в котором запланировано;

0,7 – по мероприятию, выполненному в течение третьего года, следующего за годом, в котором запланировано;

0,6 – по мероприятию, выполненному в течение четвертого года, следующего за годом, в котором запланировано.

Если значение степени реализации мероприятия больше 1, при расчете оценки выполнения мероприятий в отчетном периоде используется значение 1,0.

Если мероприятие выполнено ранее установленного срока, при расчете степени его реализации в отчетном периоде и нарастающим итогом используется значение 1,0.

При оценке степени реализации комплекса мероприятий используется коэффициент результативности, который рассчитывается по формуле

$$RM = \frac{SM + KM}{2},$$

где RM – оценка результативности выполнения комплекса мероприятий подпрограммы;
 SM – суммарная оценка степени выполнения комплекса мероприятий;

KM – коэффициент результативности, определяемый как отношение количества выполненных в полном объеме мероприятий к общему количеству мероприятий Государственной программы (подпрограммы).

На втором этапе определяется экономичность подпрограммы как оценка использования финансирования в отчетном периоде по формуле

$$SF = 1 - \frac{|F_f - F_p|}{F_f + F_p},$$

где SF – степень соответствия фактического объема финансирования подпрограммы (Государственной программы) плановому объему финансирования в отчетном периоде;

F_f – фактический объем финансирования подпрограммы (Государственной программы) в отчетном периоде (кассовые расходы);

F_p – плановый объем финансирования подпрограммы (Государственной программы) в отчетном периоде (объем финансирования, утвержденный при последней корректировке Государственной программы);

$|F_f - F_p|$ – абсолютное (по модулю, то есть без учета знака «+» или «-») отклонение фактического объема финансирования от планового.

На третьем этапе определяется результативность подпрограммы – эффективность реализации комплекса мероприятий в отчетном периоде.

Эффективность реализации комплекса мероприятий подпрограммы (Государственной программы) рассчитывается по формуле

$$SR = RM \times SF,$$

где SR – эффективность реализации комплекса мероприятий подпрограммы;

RM – оценка результативности выполнения комплекса мероприятий подпрограммы;

SF – степень соответствия фактического объема финансирования подпрограммы плановому объему финансирования в отчетном периоде.

Если значение SR больше 1, при расчете эффективности реализации подпрограммы оно принимается равным 1.

Если в отчетном периоде финансирование подпрограммы не предусматривалось, при расчете эффективности реализации подпрограммы значение SR принимается равным значению SM .

Оценка степени решения задач подпрограммы определяется на основе расчета степени достижения плановых значений целевых показателей.

Степень достижения планового значения целевого показателя подпрограммы:

для целевых показателей, желаемой тенденцией развития которых является увеличение значений, рассчитывается по формуле

$$SD_c = \frac{P_f}{P_p};$$

для целевых показателей, желаемой тенденцией развития которых является снижение значений, рассчитывается по формуле

$$SD_c = \frac{P_p}{P_f},$$

где SD_c – степень достижения планового значения целевого показателя, значение которой определяется в интервале от 0 до 1 с тремя знаками после запятой;

P_f – значение целевого показателя, фактически достигнутое на конец отчетного периода;

P_p – плановое значение целевого показателя.

Если значение SD_c больше 1, оно принимается равным 1.

При расчете степени достижения плановых значений показателей Государственной программы учитываются следующие особенности:

если представлено прогнозное (предварительное) значение показателя, степень достижения планового значения соответствующего показателя в отчетном периоде, равная 1,0, корректируется (умножается) на коэффициент 0,95;

если не представлено фактическое значение показателя, указанный показатель при расчете степени достижения плановых значений показателей Государственной программы в отчетном периоде не учитывается.

Если плановые значения (сводных) целевых показателей установлены на уровне регионов, степень достижения планового значения такого показателя на уровне республики корректируется с учетом степени достижения планового значения данного показателя по регионам.

Для корректировки вводится коэффициент (неравномерности) достижения показателя в разрезе регионов, который определяется по формуле

$$KR = \frac{\sum_{i=1}^n SD_{c_i}}{n},$$

где KR – коэффициент (неравномерности) достижения показателя в разрезе регионов;

SD_{c_i} – степень достижения планового значения показателя в регионе i ;

n – общее количество регионов, которым доведено плановое значение показателя.

Для определения итогового значения степени достижения планового значения (сводного) целевого показателя (SD_c) с учетом степени его реализации по регионам степень его реализации на республиканском уровне умножается на коэффициент (неравномерности) достижения показателя в разрезе регионов (KR).

Коэффициент применяется в случае, если обеспечено достижение планового значения показателя в целом по республике, при этом задание не выполнено в одном или нескольких регионах.

Степень выполнения задач подпрограммы рассчитывается по формуле

$$SZ = \sum_{i=1}^n \frac{SD_c}{n},$$

где SZ – степень выполнения задач подпрограммы;

SD_c – степень достижения планового значения целевого показателя, характеризующего выполнение задач подпрограммы;

n – количество целевых показателей подпрограммы, характеризующих выполнение ее задач.

Уровень реализации отдельной подпрограммы в отчетном периоде рассчитывается по формуле

$$U' = \frac{SR + \frac{\sum_{i=1}^n SZ_i}{n}}{2},$$

где U' – уровень реализации отдельной подпрограммы в отчетном периоде;
 SR – эффективность реализации мероприятий подпрограммы;
 SZ_i – степень выполнения задачи подпрограммы;
 n – количество задач подпрограммы.
 Эффективность подпрограммы рассчитывается по формуле

$$E' = U' \times I,$$

где E' – эффективность реализации отдельной подпрограммы в отчетном периоде;
 U' – уровень реализации отдельной подпрограммы в отчетном периоде;
 I – индекс результативности подпрограммы.

Значение индекса результативности подпрограммы определяется на основании выполнения условий:

1 – а) представлена информация по фактическим значениям всех целевых показателей;
 б) достигнуты плановые значения всех целевых показателей, в том числе во всех регионах (областях и г. Минске), по которым они устанавливались;
 в) представлена обоснованная оценка выполнения всех мероприятий;
 г) реализовано не менее 95 процентов запланированных на отчетный период инфраструктурных проектов, предусмотренных отдельным перечнем, включенным в соответствующее приложение к Государственной программе;

0,95 – а) степень выполнения задач подпрограммы не менее 0,95 ($SZ \geq 0,95$);

б) представлена обоснованная оценка выполнения всех мероприятий;
 в) реализовано не менее 90 процентов запланированных на отчетный период инфраструктурных проектов, предусмотренных перечнем, включенным в отдельное приложение к Государственной программе;

0,9 – в иных случаях.

При значении $U' \leq 0,849$ индекс результативности I не применяется.

Реализация подпрограммы признается:

высокоэффективной, если значение E' больше или равно 0,95;

эффективной, если значение E' находится в интервале от 0,85 включительно до 0,949;

среднеэффективной, если значение E' находится в интервале от 0,7 включительно до 0,849;

низкоэффективной, если значение E' находится в интервале от 0,5 включительно до 0,699;

неэффективной, если значение E' менее 0,5.

Оценка достижения цели Государственной программы осуществляется на основе расчета степени достижения планового значения сводного целевого показателя (показателей).

Степень достижения планового значения сводного целевого показателя Государственной программы для сводных целевых показателей:

желаемой тенденцией развития которых является увеличение значений, рассчитывается по формуле

$$SD_p = \frac{P_f}{P_p};$$

желаемой тенденцией развития которых является снижение значений, рассчитывается по формуле

$$SD_p = \frac{P_p}{P_f},$$

где SD_p – степень достижения планового значения сводного целевого показателя;

P_f – значение сводного целевого показателя, фактически достигнутое на конец отчетного периода;

P_p – плановое значение сводного целевого показателя.

Если значение SD_p больше 1, при расчете степени достижения цели Государственной программы оно принимается равным 1.

Степень достижения цели Государственной программы рассчитывается по формуле

$$SG = \sum_{i=1}^n \frac{SD_p}{n},$$

где SG – степень достижения цели Государственной программы;

SD_p – степень достижения планового значения сводного целевого показателя Государственной программы;

n – количество сводных целевых показателей Государственной программы.

Уровень реализации Государственной программы в отчетном периоде рассчитывается по формуле

$$U = \frac{SG + \frac{\sum_{i=1}^n U'}{n}}{2},$$

где U – уровень реализации Государственной программы в отчетном периоде;

SG – степень достижения цели Государственной программы, значение которой определяется в интервале от 0 до 1 с тремя знаками после запятой;

U' – уровень реализации отдельной подпрограммы в отчетном периоде;

n – количество подпрограмм.

Эффективность Государственной программы рассчитывается по формуле

$$E = U \times I,$$

где E – эффективность Государственной программы;

U – уровень реализации Государственной программы в отчетном периоде;

I – индекс результативности Государственной программы.

Значение индекса результативности Государственной программы определяется на основании выполнения следующих условий:

1 – а) достигнуты плановые значения всех сводных целевых и целевых показателей, в том числе во всех регионах (областях и г. Минске), по которым они устанавливались;

б) представлена информация по фактическим значениям всех показателей;

в) все подпрограммы, включенные в Государственную программу, признаны высокоэффективными либо эффективными;

0,95 – а) достигнуты плановые значения всех сводных целевых показателей, по которым они устанавливались;

б) ни одна из подпрограмм, включенных в Государственную программу, не признана неэффективной либо низкоэффективной;

0,9 – в иных случаях.

При значении $U \leq 0,849$ индекс результативности I не применяется.

Реализация Государственной программы признается:

высокоэффективной, если значение E больше или равно 0,95;

эффективной, если значение E находится в интервале от 0,85 включительно до 0,949;

среднеэффективной, если значение E находится в интервале от 0,7 включительно до 0,849;

низкоэффективной, если значение E находится в интервале от 0,5 включительно до 0,699;

неэффективной, если значение E меньше 0,5.

Оценка эффективности реализации Государственной программы нарастающим итогом с начала ее реализации осуществляется по формулам аналогично расчету за отчетный год.

Эффективность расходования бюджетных средств на реализацию Государственной программы включает сопоставление плановых и фактических данных по мероприятиям, показателям, финансовому обеспечению. Для оценки эффективности расходования бюджетных средств рассматривается объем финансирования за счет средств республиканского и местных бюджетов.

Эффективность расходования бюджетных средств Государственной программы в отчетном периоде рассчитывается по формуле

$$E_b = \frac{U}{SF_b},$$

где E_b – эффективность расходования бюджетных средств в отчетном периоде;

U – эффективность реализации Государственной программы;

SF_b – степень соответствия фактического объема финансирования Государственной программы за счет средств республиканского и местных бюджетов плановому объему финансирования в отчетном периоде.

Расходование бюджетных средств признается:

эффективным, если значение E_b больше или равно 0,75;

удовлетворительным, если значение E_b находится в интервале от 0,5 до 0,74;

низкоэффективным, если значение E_b меньше 0,5.

Оценка объема бюджетного финансирования, необходимого для реализации Государственной программы, возможна только после определения полной информации (в разрезе включаемых в Государственную программу мероприятий с указанием объемов финансирования и подтвержденных источников) с учетом установленных расходных обязательств.

ГЛАВА 6

ПОДПРОГРАММА 1 «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ»

Железнодорожный транспорт Республики Беларусь играет ключевую роль в обеспечении устойчивого функционирования национальной экономики, социальной стабильности и международной интеграции. Благодаря географическому положению, развитой инфраструктуре и высокому уровню профессиональной подготовки кадров железная дорога является важным звеном в системе евразийских транспортных коридоров, соединяющих Европу и Азию.

В условиях глобальных вызовов, цифровой трансформации и растущих требований к экологической устойчивости развитие железнодорожной отрасли приобретает стратегическое значение. Подпрограмма 1 направлена на повышение эффективности железнодорожного транспорта, его безопасности и конкурентоспособности, развитие цифровых технологий, укрепление материально-технической базы, а также транзитного потенциала страны.

Подпрограмма 1 разработана с учетом программных документов и приоритетов социально-экономического развития Республики Беларусь и предусматривает поэтапную реализацию мероприятий, направленных на достижение конкретных целевых показателей к 2030 году.

Белорусская железная дорога обладает развитой инфраструктурой, современным подвижным составом, использует инновационные информационные технологии для управления перевозками, обслуживания клиентов и логистики.

Белорусская железная дорога интегрирована во внутриконтинентальный транспортный проект «Один пояс – один путь» – железнодорожная перевозка грузов в контейнерах в сообщении Китай – Европа – Китай. В рамках функционирования II Международного транспортного коридора выполняется регулярное движение международных контейнерных поездов из Китая в страны Европейского союза (направление Орша – Брест).

В связи с перенаправлением транзитных грузопотоков на альтернативные маршруты ведется работа по интеграции в новые международные транспортно-логистические цепочки.

В 2026–2030 годах прогнозируется дальнейшее совершенствование пассажирских маршрутов, продолжение интеграции с соседними железнодорожными администрациями в области развития пассажирских перевозок в международном сообщении.

На 2025 год инвентарный парк грузовых вагонов составляет 25 тыс. единиц. Парк обеспечивает текущую устойчивость грузовых перевозок в условиях существующего спроса, однако требуется его пополнение для адаптации к изменяющимся рыночным условиям и спросу.

Части девятая–четырнадцатая – для служебного пользования.

В рамках выполнения подпрограммы 1 предусматриваются обеспечение устойчивого развития железнодорожной отрасли, повышение качества, безопасности и доступности железнодорожных перевозок для населения и грузоотправителей, модернизация инфраструктуры и обновление подвижного состава, снижение негативного воздействия на окружающую среду, повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта в транспортной системе Республики Беларусь.

Достижение указанных целей будет осуществлено путем реализации следующих мер.

В сфере грузовых перевозок планируется:

укрепление транзитного потенциала Беларуси как ключевого звена международных транспортных коридоров;

повышение эффективности грузовых перевозок за счет внедрения современных информационных технологий;

развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта, в том числе за счет усиления инфраструктуры путевого, локомотивного и вагонного хозяйств, модернизации систем электроснабжения;

развитие контейнерных перевозок грузов специализированными ускоренными поездами в направлениях Китай – Западная Европа – Китай и Китай – Беларусь – Китай;

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

консолидация мест погрузки грузов и оптимизация транспортно-логистических схем доставки грузов.

В сфере пассажирских перевозок предусматривается:

повышение качества, безопасности, эффективности и доступности пассажирских перевозок;

повышение скорости движения поездов в межрегиональном и международном сообщениях;

развитие применения современных цифровых технологий при организации пассажирских перевозок, включая расширение применения электронных проездных документов и электронных продаж билетов;

дальнейшая интеграция пассажирского железнодорожного транспорта в транспортную модель г. Минска и Минской области;

увеличение размеров и организация тактового движения поездов в часы пик на существующих маршрутах городских линий;

внедрение нового современного подвижного состава с улучшенными техническими характеристиками.

Для выполнения задач, предусмотренных подпрограммой 1, будет реализован комплекс мероприятий, приведенный в приложении 3, по следующим направлениям:

сбалансированное развитие транспортно-логистической инфраструктуры и повышение эффективности ее использования;

модернизация и развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта;

электрификация основных участков железной дороги в необходимых объемах с учетом технико-экономической целесообразности;

развитие мультимодальных грузовых перевозок;

создание конкурентных преимуществ перед альтернативными видами транспорта в пассажирском и грузовом движении;

для служебного пользования;

планомерное и поэтапное цифровое развитие за счет внедрения современных технологий при перевозках пассажиров и грузов;

решение задач энергосбережения и экологии при выполнении перевозочного процесса и других видов деятельности предприятиями Белорусской железной дороги;

внедрение механизированных комплексов для содержания инфраструктуры;

цифровизация производственных и управленческих процессов.

Решение задач подпрограммы 1 позволит:

удовлетворить потребность экономики и населения страны в конкурентоспособных и качественных услугах;

обеспечить эффективное обслуживание глобальных цепочек поставок грузов крупнейших белорусских и международных клиентов с расширением перевозочного и логистического бизнеса;

создать условия, обеспечивающие инновационное и инвестиционное развитие железнодорожного транспорта;

обеспечить высокий уровень безопасности эксплуатации железнодорожного транспорта;

обеспечить дальнейшее развитие и модернизацию транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта;

внедрить современный энергоэффективный и экологичный подвижной состав;

обеспечить реализацию политики государства в области энергосбережения и охраны окружающей среды путем сокращения потребления топливно-энергетических ресурсов и выбросов загрязняющих веществ в атмосферу;

повысить привлекательность железнодорожного транспорта для пользователей.

Подпрограммой 1 планируется достижение в 2030 году следующих целевых показателей:

снижение износа подвижного состава железнодорожного транспорта – на 3 процентных пункта к 2025 году;

для служебного пользования;

снижение эксплуатационных расходов на содержание устройств технологического электроснабжения – на 5 процентов к 2025 году;

доля перевозочных документов, оформляемых в электронном виде, – 75 процентов.

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

Перечень инфраструктурных объектов, возведение (реконструкция) которых планируется в период реализации подпрограммы 1, приведен в приложении 4.

Объемы и источники финансирования комплекса мероприятий подпрограммы 1 приведены в приложении 5.

Перспективный план инфраструктурных проектов в области железнодорожного транспорта приведен в приложении 6.

ГЛАВА 7 ПОДПРОГРАММА 2 «АВТОМОБИЛЬНЫЙ И ГОРОДСКОЙ ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ»

Автомобильный транспорт выступает в качестве связующего звена в экономике, обеспечивая возможность доставки «от двери до двери».

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

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

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

Приоритетами при проведении работы по обеспечению конкурентоспособности белорусских автомобильных перевозчиков грузов на внешних рынках будут являться:

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

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

- реализация проекта по созданию и внедрению электронных разрешений на международные автомобильные перевозки грузов;

- поиск и освоение новых рынков транспортных услуг;

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

Автомобильный, городской электрический транспорт и метрополитен, посредством которых осуществляется большая часть объема перевозок пассажиров, оказывают значительное влияние на развитие социальной сферы.

В 2021–2025 годах парк подвижного состава пополнился 2768 автобусами, троллейбусами, электробусами, трамвайными вагонами и вагонами электропоездов метрополитена современных моделей, в целом обеспечено устойчивое и безопасное выполнение перевозок пассажиров автомобильным, городским электрическим транспортом и метрополитеном. Однако, несмотря на принимаемые меры, имеющихся возможностей местных бюджетов недостаточно для осуществления финансирования в полном объеме мероприятий по обновлению парка подвижного состава и компенсации потерь доходов транспортных организаций, связанных с выполнением социально значимых городских и пригородных перевозок пассажиров по регулируемым тарифам.

Для обеспечения устойчивости выполнения перевозок пассажиров и качества транспортного обслуживания населения должна быть продолжена работа по развитию автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена. Эти меры, а также оптимизация градостроительных и транспортных планировочных решений будут способствовать повышению транспортной безопасности и экологической чистоты городов.

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

обновление парка подвижного состава автомобильного транспорта общего пользования, городского электрического транспорта и метрополитена современными комфортабельными, экономичными, экологичными и надежными транспортными средствами в объеме не менее 8 процентов от списочного количества, для г. Минска – 8,3 процента (2026–2027 годы) от списочного количества подвижного состава, задействованного при осуществлении городских перевозок пассажиров;

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

обеспечение безубыточной работы транспортных организаций;

повышение безопасности перевозок пассажиров.

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

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

реализация проекта по созданию и внедрению единой централизованной системы оплаты проезда в пассажирском транспорте;

реализация пилотного проекта по обеспечению транспортного обслуживания населенных пунктов с минимальным и неустойчивым пассажиропотоком;

организация маршрутов с максимальным временем в пути 20–30 минут по кратчайшему пути от точки выезда из г. Минска до точки въезда в город-спутник;

организация маршрутов с максимальным временем в пути 1–1,5 часа по кратчайшему пути от населенных пунктов до точки въезда в соответствующий областной центр;

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

расширение использования возможностей современных геоинформационных, навигационных и коммуникационных систем;

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

закупка транспортных средств автомобильного транспорта общего пользования, городского электрического транспорта и метрополитена с системами климат-контроля, оборудованием для зарядки мобильных устройств;

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

Перспективным направлением развития является внедрение технологий беспилотного транспорта.

Отечественные производители активно занимаются разработками подвижного состава, способного осуществлять перевозки без помощи человека или с минимальным его участием.

В организациях уже сейчас эксплуатируются трамвайные вагоны и электропоезда метрополитена, обладающие первым уровнем автоматизации.

В целях создания условий для внедрения беспилотного транспорта в перевозочной деятельности на территории Республики Беларусь требуется формирование

соответствующей нормативной правовой базы, регулирующей правоотношения субъектов транспортной деятельности.

В рамках реализации Государственной программы будет проводиться работа по формированию с учетом международного опыта национальной правовой базы для обеспечения перевозок грузов и пассажиров автомобильным, городским электрическим транспортом и метрополитеном.

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

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

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

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

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

- применения технических средств видеофиксации при выполнении внутриреспубликанских автомобильных перевозок;

- оборудования автобусов ремнями безопасности при выполнении внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров;

- оборудования грузовых транспортных средств массой свыше 3,5 тонны, выполняющих внутриреспубликанские автомобильные перевозки грузов, аппаратурой спутниковой навигации.

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

- строительство зарядных станций электробусов;

- возведение трамвайной линии в г. Новополоцке;

- строительство линий метрополитена (включая проектные работы и очереди строительства).

Комплекс мероприятий, направленных на реализацию задач подпрограммы 2, приведен в приложении 3.

В результате реализации подпрограммы 2:

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

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

- повысится эффективность и безопасность перевозок;

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

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

- условия поездки пассажира станут более комфортными.

Подпрограммой 2 планируется достижение в 2030 году следующих целевых показателей:

- снижение износа транспортных средств, выполняющих перевозки пассажиров, – на 4 процентных пункта к 2025 году;

уровень ежегодного обновления парка подвижного состава автомобильного и городского электрического транспорта общего пользования – не менее 8 процентов от списочного количества;

доля транспортного сообщения от точки выезда из г. Минска до точки въезда в город-спутник по кратчайшему пути с максимальным временем в пути 20–30 минут – 80 процентов.

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

Перечень инфраструктурных объектов, возведение (реконструкция) которых планируется в период реализации подпрограммы 2, приведен в приложении 4.

Объемы и источники финансирования комплекса мероприятий подпрограммы 2 приведены в приложении 5.

ГЛАВА 8

ПОДПРОГРАММА 3 «ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»

Внутренний водный транспорт осуществляет свою деятельность на внутренних водных путях, характеристики и состояние которых напрямую влияют на эффективность такой деятельности.

В 2021–2025 годах созданные для содержания внутренних водных путей предприятия внутренних водных путей функционировали в плановом порядке в соответствии с распределенными между ними участками для содержания. Данными предприятиями в рамках содержания осуществляется выполнение основной функции – проведение путевых работ, в том числе дноуглубительных и выправительных, а также содержание навигационного оборудования и иной инфраструктуры внутренних водных путей. Путевые работы осуществляются в целях поддержания гарантированных габаритов судовых ходов и обеспечения навигации в целом.

Задачи по содержанию внутренних водных путей выполнялись без нарушения графиков. Вместе с тем в 2021–2025 годах наблюдался спад уровня поверхностных водных объектов в Республике Беларусь в целом, в том числе на внутренних водных путях, где отмечалась низкая водность водотоков. С учетом непрерывно осуществляемых наблюдений тенденция к снижению общей водности всех поверхностных водных объектов продолжится в 2026–2030 годах и далее, если не обеспечить вмешательство в природные процессы.

Принимая во внимание негативные ожидания, наиболее перспективными для развития потенциала внутреннего водного транспорта следует признать реки Припять и Сож.

Опыт эксплуатации внутренних водных путей на отдельных участках рек Припять, Мухавец, Пина и Днепро-Бугского канала (Днепро-Бугская шлюзованная система) подтверждает высокую эффективность проведенной ранее каскадизации. Гидротехнические (подпорные) сооружения (плотины и шлюзы) позволили существенно увеличить габариты внутренних водных путей Брестской области, стабилизировать уровенный режим их водотоков от гидроузла № 10 «Тришин» (г. Брест) до гидроузла № 12 «Стахово» (Столинский район Брестской области). На указанных участках внутренний водный транспорт осуществлял транспортную деятельность по перевозке грузов с высокой рентабельностью за счет обеспечения максимальной загрузки и достижения наивысших показателей по тонно-километру перевезенного груза.

Реализацию мероприятий по каскадизации р. Припять необходимо продолжить в рамках Программы развития районов Припятского Полесья на 2025–2030 годы, утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31 декабря 2024 г. № 1072.

Данной Программой предусмотрено капитальное улучшение судоходных условий (с увеличением глубин не менее 2,5 метра в течение 60 процентов навигационного периода), включая возведение гидротехнических сооружений для обеспечения

оптимального водного режима р. Припять, при этом запланирована реконструкция сооружений восточного склона Днепро-Бугского канала (гидроузлы № 11 «Качановичи» в Пинском районе и № 12 «Стахово» в Столинском районе).

Реализацию мероприятий, направленных на увеличение уровня воды на внутренних водных путях, следует продолжить и учесть их в рамках Национального плана действий в области адаптации к изменению климата до 2030 года. Необходимость разработки данного Национального плана законодательно зафиксирована Национальным планом действий по развитию «зеленой» экономики в Республике Беларусь на 2021–2025 годы, утвержденным постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 10 декабря 2021 г. № 710. На р. Днепр мероприятия по каскадизации необходимо реализовывать в согласовании с планом управления бассейном р. Днепр и комплексом мероприятий по сохранению водных ресурсов на территории Республики Беларусь на период до 2030 года.

Следует продолжать проектирование ранее запланированного к реконструкции сооружения восточного склона Днепро-Бугского канала «Гидроузел № 5 «Ляховичи» Дрогичинского района Брестской области».

На участках рек, где каскадизация не запланирована, необходимо обеспечить выполнение путевых работ по дноуглублению и выправлению до запланированной степени в соответствии с выделенным финансированием.

Мероприятия по наращиванию транспортной работы и развитию внутреннего водного транспорта в целом будут осуществляться пропорционально результатам выполненных мероприятий по увеличению уровня воды на судоходных участках рек.

Пригодные для судоходства участки рек (с максимально благоприятными условиями по глубинам и габаритам) в первую очередь необходимо осваивать и насыщать флотом для повышения грузооборота. Развитие пассажирского судоходства следует осуществлять с учетом возникающей потребности не только в регулярных перевозках, но и в рамках развития прогулочных и туристических рейсов, вовлечения в перевозки маломерных судов, соответствующих требованиям безопасности. Маломерные суда востребованы потребителями.

Освоение рынков сбыта основной продукции внутреннего водного транспорта (нерудных строительных материалов) также планируется осуществлять на основе спроса и складывающейся конкуренции с другими видами транспорта с учетом имеющихся судоходных возможностей.

Увеличение грузооборота и повышение общей эффективности и отдачи от всего речного флота будут обеспечены за счет оптимизации самой структуры предприятий внутреннего водного транспорта, а впоследствии также за счет увеличения общего количества годного для работы транспортного флота (его реновации и обновления, судостроительства).

Отдельно необходимо решить вопросы обеспечения свободного доступа к портовой инфраструктуре и формирования кластерных образований, в том числе для судовладельцев частной формы собственности, занимающихся коммерческой деятельностью на поверхностных водных объектах. На основе свободного доступа к инфраструктуре речных портов следует обеспечить полноценное оказание дополнительных портовых услуг всем заинтересованным, освоить новый источник доходов. Необходимо исключить доминирующее положение в портах государственных транспортных предприятий, повысить привлекательность портовых услуг для частного сектора пассажирских туристических перевозок, включая маломерные суда.

Содержание и эксплуатацию гидротехнических сооружений планируется совмещать с развитием системы сбора платы за шлюзование на внутренних водных путях и развитием самой сети гидротехнических сооружений. Будут обеспечены максимальная доступность инфраструктуры внутренних водных путей и равный доступ к ней со стороны субъектов хозяйствования всех форм собственности.

Государственная администрация водного транспорта будет непрерывно вести наращивание степени использования информационных систем в вопросах судоходства и использования внутренних водных путей, а также при обеспечении работы Минтранса.

Необходимо постоянно изучать потребности экономики страны в услугах внутреннего водного транспорта и поставляемой им продукции, спрос местных исполнительных и распорядительных органов на создание туристической и иной речной инфраструктуры социального и коммерческого направлений. Протяженность внутренних водных путей планируется устанавливать с учетом соответствующих потребностей, безосновательно не сокращая имеющуюся общую протяженность, непрерывно совершенствовать критерии отнесения поверхностных водных объектов к внутренним водным путям.

Следует развивать внутриреспубликанские перевозки с учетом временного отсутствия возможностей экспорта из-за складывающейся внешней обстановки на Государственной границе Республики Беларусь и политики, проводимой отдельными государствами, вместе с тем необходимо сохранить потенциал работы на экспорт.

Будет обеспечено выполнение обязательств государства в рамках заключенного в 2019 году инвестиционного договора с открытым акционерным обществом «Белпорт Нижние Жары», предусматривающего строительство порта на р. Днепр в Гомельской области на границе с Украиной.

Необходимо обеспечить повсеместное техническое нормирование и стандартизацию в работе внутреннего водного транспорта, внутренних водных путей и его инфраструктуры, включая портовую инфраструктуру.

В нормотворческой деятельности будет обеспечена реализация новых подходов по регулированию транспортной деятельности на всех поверхностных водных объектах, усилению роли государства в содержании внутренних водных путей и организации судоходства на них, контроля за свободным доступом к инфраструктуре.

В сфере морского транспорта планируется обеспечить:

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

дальнейшую гармонизацию национальной нормативной правовой базы с нормами Международной морской организации и международных договоров Республики Беларусь в сфере безопасности морского судоходства и предотвращения загрязнения морской среды.

Комплекс мероприятий, направленных на реализацию задачи подпрограммы 3, приведен в приложении 3.

Подпрограммой 3 планируется достижение в 2030 году следующих целевых показателей:

для служебного пользования;

для служебного пользования;

увеличение количества судов в годном техническом состоянии – до 230 единиц.

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

Перечень инфраструктурных объектов, возведение (реконструкция) которых планируется в период реализации подпрограммы 3, приведен в приложении 4.

Объемы и источники финансирования комплекса мероприятий подпрограммы 3 приведены в приложении 5.

Перспективный план инфраструктурных проектов в области водного транспорта приведен в приложении 6.

ГЛАВА 9

ПОДПРОГРАММА 4

«ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ»

На протяжении 2021–2025 годов гражданская авиация функционирует в условиях введенных ограничений и персональных санкций в отношении авиационных организаций.

Работа подотрасли сконцентрирована на обеспечении загрузки и стабилизации деятельности авиационных предприятий. Для нивелирования негативных последствий реализованы антикризисные планы мер и мероприятия по их финансово-экономическому оздоровлению.

В настоящее время в республике зарегистрировано 7 авиакомпаний, осуществляющих международные перевозки, 5 из которых грузовые. Открытое акционерное общество «Авиакомпания «Белавиа» (далее – Белавиа) является основным пассажирским авиаперевозчиком. Маршрутная сеть, обслуживаемая судами гражданской авиации, имеет протяженность около 30 тыс. км.

С момента ввода санкционных ограничений и вынужденного возврата лизинговых воздушных судов флот Белавиа сократился более чем в два раза.

Снижение количества воздушных судов, закрытие воздушного пространства Европейского союза и ряда других государств существенно ограничили возможности Белавиа по выполнению полетов.

Для служебного пользования.

Белавиа выполняет регулярные рейсы из Национального аэропорта Минск, аэропортов Гомель, Брест и Могилев в 22 аэропорта 11 государств, чартерную программу полетов в Египет, Вьетнам, Турцию, открыты новые туристические направления в Катар, Оман (Салала) и ОАЭ (Рас-эль-Хайм, Шарджа).

За 2021–2024 годы пассажирооборот воздушного транспорта показал рост к уровню 2020 года.

Для наращивания грузооборота воздушного транспорта проводится работа по вовлечению в хозяйственный оборот неиспользуемых воздушных судов Ил-76ТД. Открытым акционерным обществом «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» завершены работы по восстановлению летной годности двух воздушных судов Ил-76ТД для дальнейшей коммерческой эксплуатации.

Основными направлениями грузовых перевозок являются регионы стран ЕАЭС, Африки, Азии, Ближнего Востока, увеличены объемы грузовых авиаперевозок в направлении Южной Америки.

В республике функционирует 11 сертифицированных аэродромов, из них 7 международного сообщения. Национальный аэропорт Минск является главным аэропортом страны, который обеспечивает более 95 процентов объема перевозок пассажиров воздушным транспортом. Рейсы на регулярной основе из (в) Национального аэропорта Минск выполняются 10 авиаперевозчиками.

Продолжается активная работа по загрузке производственных мощностей областных аэропортовых комплексов: организовано выполнение регулярных рейсов Белавиа из аэропортов Брест и Гомель в города Москву и Санкт-Петербург, из г. Могилева в г. Москву, чартерных рейсов из городов Бреста, Витебска, Гомеля, Могилева в Турцию, из городов Витебска и Гомеля в Египет.

Объем обслуженных пассажиров в аэропортах вырос более чем в 1,4 раза к уровню 2020 года.

В соответствии с принятым Правительством Республики Беларусь решением о поддержании эксплуатационной годности первой взлетно-посадочной полосы Национального аэропорта Минск проведен комплекс ремонтных работ аэродромных покрытий, который завершен в 2023 году.

Значительному укреплению позиций на существующих рынках и освоению новых способствовало расширение международного сотрудничества, на всех уровнях выстроена работа с дружественными странами. На сегодняшний день заключено 50 межправительственных соглашений о воздушном сообщении.

Активизирована работа с Российской Федерацией. Реализуется Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Российской Федерации о взимании аэронавигационных и аэропортовых сборов и тарифов, подписанное 28 июня 2023 года, в целях обеспечения равных тарифных условий при оказании услуг аэропортов и аэронавигации. Сняты ограничения на выполнение полетов по схеме «треугольник» для перевозчиков каждой из сторон.

Завершена реализация инвестиционного проекта по строительству нового авиаремонтного завода на территории, прилегающей к территории Национального аэропорта Минск (введен в эксплуатацию в 2024 году).

В 2026–2030 годах планируются дальнейшее развитие авиатранспортного комплекса, формирование эффективной инфраструктуры воздушного транспорта для удовлетворения потребности экономики и населения в авиационных услугах в соответствии с международными требованиями и стандартами посредством решения задач по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности, развитию авиаперевозок и инфраструктуры воздушного транспорта, обеспечению доступности и повышению качества авиаперевозок.

Приоритетными направлениями развития гражданской авиации будут являться:

- обновление (увеличение) парка пассажирских и грузовых воздушных судов;
- расширение маршрутной сети воздушного транспорта;
- модернизация и поддержание летной годности парка воздушных судов;
- обеспечение загрузки аэропортовых комплексов;
- строительство и реконструкция (модернизация) объектов инфраструктуры воздушного транспорта;
- техническое переоснащение и обновление средств аэронавигационного обеспечения;
- расширение авиаремонтного производства;
- повышение качества образовательного процесса путем укрепления материально-технической базы.

Комплекс мероприятий, направленных на реализацию задачи подпрограммы 4, приведен в приложении 3.

Подпрограммой 4 планируется достижение в 2030 году следующих целевых показателей:

- рост коэффициента авиационной подвижности – в 1,1 раза к 2025 году;

- для служебного пользования;*

- рост объема обслуженных пассажиров в аэропортах – 116 процентов к 2025 году.

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

Перечень инфраструктурных объектов, возведение (реконструкция) которых планируется в период реализации подпрограммы 4, приведен в приложении 4.

Объемы и источники финансирования комплекса мероприятий подпрограммы 4 приведены в приложении 5.

Перспективный план инфраструктурных проектов в области воздушного транспорта приведен в приложении 6.

Приложение 1
к Государственной программе
«Транспорт Беларуси»
на 2026–2030 годы

СВЕДЕНИЯ

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

Наименование показателя	Единица измерения	Заказчики	Значения показателей						
			базовый период (2025 год)	2026 год	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год	итоговое значение
Сводные целевые показатели									
1. Экономия времени пассажиров*	млн. человеко-часов в год	Минтранс	–	1,03	1,04	1,1	1,16	1,23	1,23
2. Для служебного пользования									
3. Вклад в ВДС грузовых перевозок (без учета трубопроводного транспорта)	процентов	»	–1,1	1,4	1,5	1,7	1,8	2,0	2,0
Целевые показатели									
Подпрограмма 1 «Железнодорожный транспорт»									
Задача 1. Повышение эффективности и экологичности технологических процессов на основе обновления парка железнодорожного подвижного состава									
4. Снижение износа подвижного состава железнодорожного транспорта	процентных пунктов	Минтранс	–	–0,4	–0,6	–0,6	–0,8	–0,6	не менее 3 процентных пунктов
5. Для служебного пользования									
Задача 2. Электрификация и модернизация инфраструктуры железнодорожного транспорта									
6. Снижение эксплуатационных расходов на содержание устройств технологического электрооборудования	процентов к 2025 году	Минтранс	–	–	3,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Задача 3. Цифровизация железнодорожного транспорта									
7. Доля перевозочных документов, оформляемых в электронном виде	процентов	Минтранс	65,0	67,0	69,0	71,0	72,0	75,0	75,0

Подпрограмма 2. Автомобильный и городской пассажирский транспорт

Задача 1. Обновление парка автомобильного и городского электрического пассажирского транспорта общего пользования

8. Снижение износа транспортных средств, выполняющих перевозки пассажиров	процентных пунктов к 2025 году	облисполкомы, Минский горисполком, Минтранс	—	—0,5	—0,5	—1,0	—1,0	—1,0	не менее 4 процентных пунктов
в том числе:									
		Брестский облисполком	—	—0,5	—0,5	—1,0	—1,0	—1,0	
		Витебский облисполком	—	—0,5	—0,5	—1,0	—1,0	—1,0	
		Гомельский облисполком	—	—0,5	—0,5	—1,0	—1,0	—1,0	
		Гродненский облисполком	—	—0,5	—0,5	—1,0	—1,0	—1,0	
		Минский облисполком	—	—0,5	—0,5	—1,0	—1,0	—1,0	
		Могилевский облисполком	—	—0,5	—0,5	—1,0	—1,0	—1,0	
		Минский горисполком	—	—0,5	—0,5	—1,0	—1,0	—1,0	
9. Уровень ежегодного обновления парка подвижного состава автомобильного и городского электрического транспорта общего пользования	процентов	облисполкомы, Минский горисполком, Минтранс	11,4	10,0	10,0	8,0	8,0	8,0	не менее 8 процентов
в том числе:									
		Брестский облисполком	13,7	10,0	10,0	8,0	8,0	8,0	
		Витебский облисполком	9,9	10,0	10,0	8,0	8,0	8,0	

		Гомельский облисполком	11,1	10,0	10,0	8,0	8,0	8,0	
		Гродненский облисполком	7,9	10,0	10,0	8,0	8,0	8,0	
		Минский облисполком	23,4	10,0	10,0	8,0	8,0	8,0	
		Могилевский облисполком	11,6	10,0	10,0	8,0	8,0	8,0	
		Минский горисполком	6,6	8,3	8,3	8,0	8,0	8,0	
		Задача 2. Повышение доступности транспортной инфраструктуры							
10. Доля транспортного сообщения от точки выезда из г. Минска до точки въезда в город-спутник по кратчайшему пути с максимальным временем в пути 20–30 минут	процентов	Минский облисполком, Минский горисполком в том числе:	—	—	—	—	40,0	80,0	80,0
		Минский облисполком	—	—	—	—	40,0	80,0	80,0
		Минский горисполком	60,0	—	—	—	—	80,0	80,0
		Подпрограмма 3 «Водный транспорт»							
		Задача – повышение эффективности использования внутреннего водного транспорта, включая развитие его инфраструктуры							
11. Для служебного пользования									
12. Для служебного пользования									
13. Количество судов, находящихся в подведомственных Минтрансу организациях водного транспорта в годном техническом состоянии	единиц	»	206	209	215	220	225	230	230
		Подпрограмма 4 «Воздушный транспорт»							
		Задача – развитие авиаперевозок и инфраструктуры воздушного транспорта							
14. Темпы роста обслуженных пассажиров в аэропортах	процентов к 2025 году	Минтранс	—	103,1	106,1	109,4	112,7	116,0	116,0

15. Для служебного пользования

16. Коэффициент авиационной подвижности	коэффициент	»	0,22085	0,22525	0,22965	0,23405	0,23895	0,24294	рост в 1,1 раза
---	-------------	---	---------	---------	---------	---------	---------	---------	-----------------

* Сводный целевой показатель «Экономия времени пассажиров» является нововведенным, расчета базового периода (2025 год) не имеется.

Приложение 2
к Государственной программе
«Транспорт Беларуси»
на 2026–2030 годы

СВЕДЕНИЯ

о расчете показателей Государственной программы и (или) представлении данных по ним

Наименование показателя, единица измерения	Алгоритм формирования (формула) и методологические пояснения к показателю	Особенности расчета значения показателя с нарастающим итогом	Показатели, используемые в формуле	Метод сбора информации, формы отчетности, ответственный за сбор	Периодичность и временные характеристики показателя
--	---	--	------------------------------------	---	---

Сводные целевые показатели Государственной программы

1. Экономия времени пассажиров, млн. человеко-часов

$$S = \sum_{i=1}^n S_m$$

$$S_m = S_p \times p / 0,5$$

$$S_p = T_s - T_n$$

итоговое значение соответствует значению последнего года реализации Государственной программы

S – экономия времени пассажиров за отчетный период, человеко-часов

S_m – экономия времени пассажиров по каждому оптимизированному маршруту (сообщению), предусматривающему его сокращение по времени

n – количество маршрутов (сообщений)

S_p – экономия времени одного пассажира, минут

p – количество перевезенных пассажиров по оптимизированному

расчетный показатель

ведомственная отчетность

Минтранс, облисполкомы, Минский горисполком

ежеквартально

			маршруту (сообщению) за отчетный период	
			0,5 – поправочный коэффициент	
			T_s – старое время маршрута (сообщения), минут	
			T_n – новое время маршрута (сообщения), минут	
			для автомобильного транспорта объем перевезенных пассажиров и время оптимизированных маршрутов рассчитывается по городскому, пригородному и междугородному сообщениям	
			для железнодорожного транспорта объем перевезенных пассажиров и время оптимизированных сообщений рассчитывается по городским, региональным, межрегиональным линиям	
2. Темпы роста	—	итоговое значение	количество перевезенных пассажиров	официальная статистическая ежемесячно
пассажирооборота, процентов		соответствует значению	расстояние пассажирской перевозки	информация по формам
		последнего года реализации	отношение временного периода	государственной
		Государственной программы	текущего года к базовому году	статистической отчетности
				12-тр (авто) «Отчет о наличии и использовании автомобильного транспорта»
				4-тр (автотранс) «Отчет об использовании автомобильного транспорта»
				12-тр (электро) (Минтранс) «Отчет о работе городского электрического транспорта, метрополитена»

				12-тр (вт) «Отчет о перевозках внутренним водным транспортом общего пользования»	
				12-тр (авиа) «Отчет о воздушных перевозках»	
				административные данные Белорусской железной дороги	
				Белстат, Минтранс	
3. Вклад в ВДС грузовых перевозок, процентов	$V_{\text{вдс}} = (V - 100) \times S / 100$	итоговое значение соответствует значению последнего года реализации Государственной программы	$V_{\text{вдс}}$ – вклад в ВДС грузовых перевозок V – темпы роста грузооборота без учета трубопроводного транспорта, процентов S – доля грузооборота без учета трубопроводного транспорта в ВДС транспортной деятельности, процентов	расчетный показатель на основе официальной статистической информации Минтранс, Белстат	ежемесячно
Целевые показатели					
Подпрограмма 1 «Железнодорожный транспорт»					
4. Снижение износа подвижного состава железнодорожного транспорта, процентных пунктов	снижение износа (И) рассчитывается как разница процента износа на конец отчетного года (Ик) и на начало отчетного года (Ин) по формуле $I = I_k - I_n$ показатель уровня износа (Ик, Ин) определяется как отношение величины начисленной за период эксплуатации основного средства суммы амортизации (Ам) к первоначальной (восстановительной) стоимости	с учетом растянутости сроков формирования годовой отчетности в соответствии со стандартами Национального стандарта бухгалтерского учета, административные данные Белорусской железной дороги, необходимые для расчета уровня износа подвижного состава железнодорожного транспорта, формируются не ранее 15 апреля года, следующего за отчетным	И – снижение износа Ин – процент износа на начало отчетного периода Ик – процент износа на конец отчетного периода Ам – сумма начисленной амортизации на отчетную дату Пс – сумма первоначальной (восстановительной) стоимости на начало отчетного периода	ведомственная отчетность Минтранс	ежеквартально

	(Пс) основного средства, рассчитывается в процентах по формуле $\text{Ик (Ин)} = \text{Ам} / \text{Пс} \times 100$ к основным средствам подвижного состава железнодорожного транспорта относятся все основные средства по группе «Транспортные средства», кроме подгруппы «подвижной состав автомобильного транспорта»	итоговое значение определяется как изменение показателя, измеряемое в количестве процентных пунктов, за последний год реализации Государственной программы к базовому периоду			
5. Рентабельность продаж (по государственному объединению «Белорусская железная дорога»), процентов	рентабельность продаж (Рп) рассчитывается как соотношение прибыли от реализации продукции, товаров, работ, услуг (Пр) к величине выручки от реализации продукции, товаров, работ, услуг (с учетом налогов и сборов, исчисляемых из выручки) (В) по формуле $\text{Рп} = \text{Пр} / \text{В} \times 100$	итоговое значение соответствует значению последнего года реализации Государственной программы	Рп – рентабельность продаж Пр – прибыль от реализации В – выручка от реализации продукции, товаров, работ, услуг (с учетом налогов и сборов, исчисляемых из выручки)	расчетный показатель на основе официальной статистической информации по форме государственной статистической отчетности 12-ф (прибыль) «Отчет о финансовых результатах» Минтранс, Белстат	ежемесячно
6. Снижение эксплуатационных расходов на содержание устройств технологического электроснабжения, процентов	процент снижения эксплуатационных затрат, уровень потерь электрической энергии, оптимизация штатной численности персонала снижение эксплуатационных затрат (СнижЭЗ) рассчитывается как соотношение затрат на техническое обслуживание оборудования после модернизации (ЗТО после МД) к уровню затрат на техническое обслуживание оборудования	итоговое значение соответствует значению последнего года реализации Государственной программы	ЗТО после МД – затраты на техническое обслуживание оборудования после модернизации, рублей ЗТО до МД – затраты на техническое обслуживание оборудования до модернизации, рублей СнижЭЗ – снижение эксплуатационных затрат	административные данные Белорусской железной дороги	ежегодно

	до модернизации (ЗТО до МД) по формуле $\text{СнижЭЗ} = (\text{ЗТО после МД}) / (\text{ЗТО до МД}) \times 100$				
7. Доля перевозочных документов, оформляемых в электронном виде, процентов	доля перевозочных документов при организации грузовых перевозок (Дцфр) рассчитывается как соотношение количества электронных перевозочных документов (ЭПДоф) к общему количеству перевозочных документов (ПДоф) по формуле $\text{Дцфр} = \text{ЭПДоф} / \text{ПДоф} \times 100$	итоговое значение соответствует значению последнего года реализации Государственной программы	Дцфр – доля перевозочных документов при организации грузовых перевозок ЭПДоф – количество электронных перевозочных документов ПДоф – общее количество перевозочных документов	административные данные Белорусской железной дороги	ежегодно
8. Снижение износа транспортных средств, выполняющих перевозки пассажиров, процентных пунктов	снижение износа (И) рассчитывается как разница процента износа на конец отчетного года (Ик) и на начало отчетного года (Ин) по формуле $\text{И} = \text{Ик} - \text{Ин}$ показатель уровня износа (Ик, Ин) определяется как отношение величины начисленной за период эксплуатации основного средства суммы амортизации (Ам) к первоначальной (восстановительной) стоимости (Пс) основного средства, рассчитывается в процентах по формуле $\text{Ик (Ин)} = \text{Ам} / \text{Пс} \times 100$	итоговое значение определяется как изменение показателя, измеряемое в количестве процентных пунктов, за последний год реализации Государственной программы к базовому периоду	И – снижение износа Ин – процент износа на начало отчетного периода Ик – процент износа на конец отчетного года Ам – сумма начисленной амортизации на отчетную дату Пс – сумма первоначальной (восстановительной) стоимости на начало отчетного периода	ведомственная отчетность Минтранс, облисполкомы, Минский горисполком расчетный показатель на основе ведомственной отчетности официальная статистическая информация по формам государственной статистической отчетности 12-тр (авто) «Отчет о наличии и использовании автомобильного транспорта» 12-тр (электро) (Минтранс) «Отчет о работе городского электрического транспорта, метрополитена» Минтранс, Белстат	ежеквартально

9. Уровень ежегодного обновления парка подвижного состава автомобильного и городского электрического транспорта общего пользования, процентов	обновление подвижного состава – автомобильного и городского электрического транспорта общего пользования (Y) в процентах за отчетный период рассчитывается как отношение количества закупленного подвижного состава автомобильного транспорта общего пользования и городского электрического транспорта в отчетном периоде (N) к списочному количеству подвижного состава автомобильного транспорта общего пользования и городского электрического транспорта (S) по формуле		$Y = N / S \times 100$	Y – уровень ежегодного обновления парка подвижного состава автомобильного и городского электрического транспорта общего пользования S – списочное количество подвижного состава автомобильного транспорта общего пользования и городского электрического транспорта на начало отчетного периода N – количество закупленного подвижного состава автомобильного транспорта общего пользования и городского электрического транспорта в отчетном периоде	официальная статистическая ежеквартально информация по формам государственной статистической отчетности 12-тр (авто) «Отчет о наличии и использовании автомобильного транспорта» 12-тр (электро) (Минтранс) «Отчет о работе городского электрического транспорта, метрополитена» Минтранс, Белстат
10. Доля транспортного сообщения от точки выезда из г. Минска до точки въезда в город-спутник по кратчайшему пути с максимальным временем в пути 20–30 минут, процентов	доля определяется как отношение количества маршрутов из г. Минска до города-спутника по кратчайшему пути с максимальным временем в пути 20–30 минут к общему количеству маршрутов из г. Минска до города-спутника, умноженное на 100 процентов, по формуле	итоговое значение соответствует значению последнего года реализации Государственной программы	$Kgsk / Kgs \times 100$	общее количество маршрутов из г. Минска до городов-спутников (единиц) – Заславль, Смолевичи, Логойск, Руденск, Дзержинск, Фаниполь, из них: $Kgsk$ – количество маршрутов от точки выезда из г. Минска до точки въезда в город-спутник по кратчайшему пути с максимальным временем в пути 20–30 минут, единиц Kgs – общее количество маршрутов от точки выезда из г. Минска до точки въезда в город-спутник, единиц	ведомственная отчетность ежеквартально Минтранс, Минский облисполком, Минский горисполком
Подпрограмма 3 «Водный транспорт»					
11. Темпы роста грузооборота, процентов	–	итоговое значение соответствует значению последнего года реализации Государственной программы	объем перевезенных грузов эксплуатационное расстояние	официальная статистическая ежемесячно информация по форме государственной статистической отчетности	

			отношение временного периода текущего года к базовому году	12-тр (вт) «Отчет о перевозках внутренним водным транспортом общего пользования» Белстат
12. Темпы роста объема перевезенных пассажиров, процентов	—	»	количество перевезенных пассажиров	официальная статистическая ежемесячно информация по форме государственной статистической отчетности
			отношение временного периода текущего года к базовому году	12-тр (вт) «Отчет о перевозках внутренним водным транспортом общего пользования» Белстат
13. Количество транспортных судов, находящихся в подведомственных Минтрансу организациях водного транспорта в годном техническом состоянии, единиц	—	итоговое значение соответствует значению последнего года реализации Государственной программы	количество судов, находящихся в годном техническом состоянии	ведомственная отчетность ежегодно Минтранса «Отчет о наличии и приписке флота в организациях водного транспорта» Минтранс
Подпрограмма 4 «Воздушный транспорт»				
14. Темпы роста количества обслуженных пассажиров в аэропортах, процентов	—	итоговое значение соответствует значению последнего года реализации Государственной программы	количество пассажиров, обслуженных в аэропортах	ведомственная отчетность ежеквартально Минтранса
			временной период	«Отчет об объемах перевозок через аэропорт»
			отношение временного периода текущего года к базовому году	Минтранс
15. Темпы роста грузооборота, процентов	—	»	объем перевезенных грузов	официальная статистическая ежемесячно информация по форме государственной статистической отчетности
			эксплуатационное расстояние	
			отношение временного периода текущего года к базовому году	12-тр (авиа) «Отчет о воздушных перевозках» Белстат

16. Темпы роста авиационной подвижности	темпы роста определяются как отношение количества перевезенных пассажиров к общей численности населения Республики Беларусь на 1 января отчетного года	итоговое значение определяется как соотношение значения показателя за последний год реализации Государственной программы к базовому периоду	Чп – количество перевезенных пассажиров Чн – общая численность населения Республики Беларусь на 1 января отчетного года	расчетный показатель на основе официальной статистической информации по форме государственной статистической отчетности 12-тр (авиа) «Отчет о воздушных перевозках» официальная информация о численности населения Минтранс, Белстат	ежегодно
Чп / Чн					

Приложение 3
к Государственной программе
«Транспорт Беларуси»
на 2026–2030 годы

КОМПЛЕКС МЕРОПРИЯТИЙ Государственной программы

Название мероприятия	Сроки реализации, годы	Заказчики	Источники финансирования
Подпрограмма 1 «Железнодорожный транспорт»			
Задача 1. Повышение эффективности и экологичности технологических процессов на основе обновления парка железнодорожного подвижного состава			
1. Обновление подвижного состава для обеспечения грузовых перевозок	2026–2030	Минтранс	кредитные ресурсы
2. Обновление парка пассажирского транспорта, в том числе для обеспечения социально значимых пассажирских перевозок	2026–2030	»	»
3. Организация скоростного пассажирского железнодорожного сообщения Минск – Национальный аэропорт Минск	2026–2029	»	республиканский бюджет, кредитные ресурсы
Задача 2. Электрификация и модернизация инфраструктуры железнодорожного транспорта			
4. Модернизация контактной сети на участке Ждановичи – Молодечно Минской области	2026–2029	Минтранс	кредитные ресурсы
5. Реконструкция тяговой подстанции «Руденск», совмещенной с районом контактной сети	2026–2027	»	»
6. Возведение контактной сети на участке железной дороги Жлобин – Могилев – Орша – Витебск	2026–2030	»	»
7. Реконструкция контактной сети с организацией нейтральных вставок	2026–2027	»	собственные средства

8. Укрепление материально-технической базы путевого хозяйства и усиление путевой железнодорожной инфраструктуры	2026–2030	Минтранс	собственные средства
Задача 3. Цифровизация железнодорожного транспорта			
9. Развитие и модернизация автоматизированных и информационно-управляющих систем для совершенствования технологии работы при организации перевозочного процесса	2026–2030	Минтранс	»
10. Оптимизация грузовой и коммерческой работы, повышение качества обслуживания клиентуры на основе внедрения безбумажных технологий	2026–2030	»	»
Подпрограмма 2 «Автомобильный и городской пассажирский транспорт»			
Задача 1. Обновление парка автомобильного и городского электрического пассажирского транспорта общего пользования			
11. Закупка транспортных средств автомобильного и городского электрического пассажирского транспорта общего пользования в объеме не менее 8 процентов от списочного количества, для г. Минска – 8,3 процента (2026–2027 годы) от списочного количества подвижного состава, задействованного при осуществлении городских перевозок пассажиров, в том числе электрифицированных транспортных средств, выполняющих городские перевозки пассажиров в регулярном сообщении, в объеме, позволяющем достичь показатель по их доле	2026–2030	облисполкомы, Минский горисполком	местные бюджеты, собственные средства
Задача 2. Повышение доступности транспортной инфраструктуры			
12. Возведение трамвайной линии в г. Новополоцке	2026–2030	Витебский облисполком	кредитные ресурсы
13. Реконструкция трамвайного пути по ул. Максима Горького в г. Витебске	2026	»	местные бюджеты
14. Реконструкция контактной сети трамвая по ул. Максима Горького в г. Витебске	2026	»	»
15. Строительство третьей и четвертой линий метрополитена (включая проектные работы и очереди строительства)	2026–2030	Минский горисполком	местные бюджеты, кредитные ресурсы
16. Организация маршрутов с максимальным временем в пути 20–30 минут по кратчайшему пути от точки выезда из г. Минска до точки въезда в город-спутник в объеме, позволяющем достичь показатель по их доле 80 процентов	2026–2030	Минский облисполком, Минский горисполком	–
Подпрограмма 3 «Водный транспорт»			
Задача. Повышение эффективности использования внутреннего водного транспорта, включая развитие его инфраструктуры			
17. Повышение технико-экономических характеристик судов (модернизация)	2026–2030	Минтранс	собственные средства
18. Обновление (реновация) судов, использующихся для выполнения государственных функций, в том числе при обеспечении экологической безопасности	2026–2030	»	»
19. Обновление и модернизация перегрузочной техники	2026–2030	»	»
20. Организация выполнения путевых работ на внутренних водных путях и работ по содержанию судоходных гидротехнических сооружений	2026–2030	»	республиканский бюджет

21. Реконструкция сооружений восточного склона Днепро-Бугского канала. Гидроузел № 5 «Ляховичи» Дрогичинского района Брестской области (включая проектно-изыскательские работы)	2026–2027	»	»
22. Реконструкция сооружений восточного склона Днепро-Бугского канала. Гидроузел № 11 «Качановичи» Пинского района Брестской области (включая проектно-изыскательские работы)	2026–2030	»	»
Подпрограмма 4 «Воздушный транспорт»			
Задача – развитие авиаперевозок и инфраструктуры воздушного транспорта			
23. Обновление (увеличение) парка воздушных судов, в том числе посредством лизинга	2026–2030	Минтранс	собственные средства
24. Модернизация, восстановление и поддержание летной годности парка воздушных судов	2026–2030	Минтранс	республиканский бюджет, собственные средства
25. Техническое переоснащение (модернизация) и обновление средств аэронавигационного и радиолокационного обеспечения, средств связи (замена (реконструкция) систем посадок на аэродромах)	2026–2030	Минтранс, Гродненский облисполком	республиканский бюджет, местные бюджеты, собственные средства
26. Возведение аэродромного радиолокатора в районе Национального аэропорта Минск	2026–2028	Минтранс	республиканский бюджет
27. Поддержание эксплуатационной годности объектов инфраструктуры аэропортов	2028–2030	»	»

Приложение 4
к Государственной программе
«Транспорт Беларуси»
на 2026–2030 годы

ПЕРЕЧЕНЬ

инфраструктурных объектов, возведение (реконструкция) которых планируется в период реализации Государственной программы

Наименование объекта строительства (полное, в соответствии с проектной документацией)	Заказчики	Начало реализации проекта, год	Планируемый год ввода в эксплуатацию	Источники финансирования	Общая стоимость объекта, рублей	Объемы финансирования, рублей				
						всего	в том числе по годам			
							2026	2027	2028	2029

Объекты транспортной инфраструктуры (всего)

Минтранс, Витебский, Гродненский облисполкомы, Минский горисполком	всего	2 564 928 695,0	2 057 882 044,0	365 232 580,0	431 090 504,0	465 746 850,0	428 936 945,0	366 875 165,0
---	-------	-----------------	-----------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------

Минтранс	в том числе:								
	республиканский бюджет, всего	728 628 990,0	227 050 000,0	31 450 000,0	114 100 000,0	81 500 000,0	—	—	
	из него:								
	республиканский фонд гражданской авиации	15 000 000,0	15 000 000,0	5 000 000,0	5 500 000,0	4 500 000,0	—	—	
	государственная инвестиционная программа	212 050 000,0	212 050 000,0	26 450 000,0	108 600 000,0	77 000 000,0	—	—	
Витебский, Гродненский облисполкомы, Минский горисполком	местный бюджет, всего	534 783 945,0	529 316 284,0	110 658 170,0	95 986 154,0	101 553 350,0	107 443 445,0	113 675 165,0	
	в том числе:								
Витебский облисполком		20 301 678,0	14 834 017,0	14 834 017,0	—	—	—	—	
Гродненский облисполком		5 100 000,0	5 100 000,0	5 100 000,0	—	—	—	—	
Минский горисполком		509 382 267,0	509 382 267,0	90 724 153,0	95 986 154,0	101 553 350,0	107 443 445,0	113 675 165,0	
Минтранс	собственные средства, всего	40 560 000,0	40 560 000,0	7 900 000,0	12 960 000,0	9 800 000,0	6 700 000,0	3 200 000,0	
	в том числе:								
	собственные средства заказчиков (внебюджетный инвестиционный фонд Минтранса)	6 500 000,0	6 500 000,0	2 500 000,0	2 000 000,0	2 000 000,0	—	—	
	собственные средства исполнителей мероприятий	34 060 000,0	34 060 000,0	5 400 000,0	10 960 000,0	7 800 000,0	6 700 000,0	3 200 000,0	

	Минтранс, Витебский облисполком, Минский горисполком			кредитные ресурсы, всего	1 260 955 760,0	1 260 955 760,0	215 224 410,0	208 044 350,0	272 893 500,0	314 793 500,0	250 000 000,0
				в том числе:							
	Минтранс				1 056 512 000,0	1 056 512 000,0	25 000 000,0	193 825 000,0	272 893 500,0	314 793 500,0	250 000 000,0
	Витебский облисполком				84 443 760,0	84 443 760,0	70 224 410,0	14 219 350,0	—	—	—
	Минский горисполком				120 000 000,0	120 000 000,0	120 000 000,0	—	—	—	—
				из них кредитные ресурсы ОАО «Банк развития Республики Беларусь»	120 000 000,0	120 000 000,0	120 000 000,0	—	—	—	—
				Подпрограмма 1 «Железнодорожный транспорт»							
	Минтранс			всего	1 692 172 000,0	1 229 372 000,0	50 000 000,0	281 685 000,0	332 893 500,0	314 793 500,0	250 000 000,0
				в том числе республиканский бюджет, всего	625 300 000,0	162 500 000,0	20 000 000,0	82 500 000,0	60 000 000,0	—	—
				из него:							
				государственная инвестиционная программа	162 500 000,0	162 500 000,0	20 000 000,0	82 500 000,0	60 000 000,0	—	—
				собственные средства исполнителей мероприятий	10 360 000,0	10 360 000,0	5 000 000,0	5 360 000,0	—	—	—
	Минтранс			кредитные ресурсы, всего	1 056 512 000,0	1 056 512 000,0	25 000 000,0	193 825 000,0	272 893 500,0	314 793 500,0	250 000 000,0
1. Организация	Минтранс	2025	2028	всего	625 300 000,0	162 500 000,0	20 000 000,0	82 500 000,0	60 000 000,0	—	—

скоростного пассажирского железнодорожного сообщения Минск – Городище – Китайско- Белорусский индустриальный парк «Великий камень» – Национальный аэропорт Минск (возведение объектов) (третий главный железнодорожный путь участка Минск – Городище)				в том числе республиканский бюджет, всего	625 300 000,0	162 500 000,0	20 000 000,0	82 500 000,0	60 000 000,0	–	–
				из него государственная инвестиционная программа	162 500 000,0	162 500 000,0	20 000 000,0	82 500 000,0	60 000 000,0	–	–
2. Развитие Минского железнодорожного узла с увеличением пропускной способности участка Минск – Городище	Минтранс	2027	2029	всего	119 900 000,0	119 900 000,0	–	41 900 000,0	53 500 000,0	24 500 000,0	–
				в том числе кредитные ресурсы	119 900 000,0	119 900 000,0	–	41 900 000,0	53 500 000,0	24 500 000,0	–
3. Модернизация устройств сигнализации, централизации, блокировки и связи, устройств технологического электрообеспечения на участке Степянка – Городище с учетом строительства третьего главного железнодорожного пути	»	2027	2028	всего	58 300 000,0	58 300 000,0	–	29 200 000,0	29 100 000,0	–	–
				в том числе кредитные ресурсы	58 300 000,0	58 300 000,0	–	29 200 000,0	29 100 000,0	–	–

4. Модернизация контактной сети на участке Ждановичи – Молодечно Минской области	Минтранс	2026	2029	всего	115 587 000,0	115 587 000,0	5 000 000,0	30 000 000,0	40 293 500,0	40 293 500,0	–
				в том числе кредитные ресурсы	115 587 000,0	115 587 000,0	5 000 000,0	30 000 000,0	40 293 500,0	40 293 500,0	–
5. Реконструкция тяговой подстанции «Руденск», совмещенной с районом контактной сети	»	2026	2027	всего	52 725 000,0	52 725 000,0	10 000 000,0	42 725 000,0	–	–	–
				в том числе кредитные ресурсы	52 725 000,0	52 725 000,0	10 000 000,0	42 725 000,0	–	–	–
6. Реконструкция контактной сети с организацией нейтральных вставок	»	2026	2027	всего	10 360 000,0	10 360 000,0	5 000 000,0	5 360 000,0	–	–	–
				в том числе собственные средства исполнителей мероприятий	10 360 000,0	10 360 000,0	5 000 000,0	5 360 000,0	–	–	–
7. Возведение контактной сети на участке железной дороги Жлобин – Могилев – Орша – Витебск	Минтранс	2026	2035	всего	710 000 000,0	710 000 000,0	10 000 000,0	50 000 000,0	150 000 000,0	250 000 000,0	250 000 000,0
				в том числе кредитные ресурсы	710 000 000,0	710 000 000,0	10 000 000,0	50 000 000,0	150 000 000,0	250 000 000,0	250 000 000,0
Подпрограмма 2 «Автомобильный и городской пассажирский транспорт»											
	Витебский облисполком,			всего	734 127 705,0	728 660 044,0	295 782 580,0	110 205 504,0	101 553 350,0	107 443 445,0	113 675 165,0
	Минский горисполком			в том числе местные бюджеты, всего	529 683 945,0	524 216 284,0	105 558 170,0	95 986 154,0	101 553 350,0	107 443 445,0	113 675 165,0
				в том числе:							
	Витебский облисполком				20 301 678,0	14 834 017,0	14 834 017,0	–	–	–	–
	Минский горисполком				509 382 267,0	509 382 267,0	90 724 153,0	95 986 154,0	101 553 350,0	107 443 445,0	113 675 165,0
				кредитные ресурсы, всего	204 443 760,0	204 443 760,0	190 224 410,0	14 219 350,0	–	–	–

				в том числе:								
	Витебский облисполком				84 443 760,0	84 443 760,0	70 224 410,0	14 219 350,0	—	—	—	—
	Минский горисполком				120 000 000,0	120 000 000,0	120 000 000,0	—	—	—	—	—
				из них кредитные ресурсы ОАО «Банк развития Республики Беларусь»	120 000 000,0	120 000 000,0	120 000 000,0	—	—	—	—	—
8. Возведение трамвайной линии в г. Новополоцке	Витебский облисполком	2026	2030	всего	84 443 760,0	84 443 760,0	70 224 410,0	14 219 350,0	—	—	—	—
				в том числе кредитные ресурсы	84 443 760,0	84 443 760,0	70 224 410,0	14 219 350,0	—	—	—	—
9. Реконструкция трамвайного пути по ул. Максима Горького в г. Витебске	»	2024	2026	местный бюджет, всего	15 030 138,0	9 562 477,0	9 562 477,0	—	—	—	—	—
10. Реконструкция контактной сети трамвая по ул. Максима Горького в г. Витебске	Витебский облисполком	2026	2026	местный бюджет, всего	5 271 540,0	5 271 540,0	5 271 540,0	—	—	—	—	—
11. Второй участок третьей линии Минского метрополитена (включая проектные работы и очереди строительства)	Минский горисполком	2026	2031	всего	573 241 267,0	573 241 267,0	200 724 153,0	85 406 154,0	90 359 350,0	95 603 445,0	101 148 165,0	101 148 165,0
				в том числе:								
				местный бюджет, всего	453 241 267,0	453 241 267,0	80 724 153,0	85 406 154,0	90 359 350,0	95 603 445,0	101 148 165,0	101 148 165,0
				кредитные ресурсы, всего	120 000 000,0	120 000 000,0	120 000 000,0	—	—	—	—	—
				из них кредитные ресурсы ОАО «Банк развития Республики Беларусь»	120 000 000,0	120 000 000,0	120 000 000,0	—	—	—	—	—

12. Возведение четвертой линии метрополитена в г. Минске (включая проектные работы и очереди строительства)	Минский горисполком	2026	2040	всего	56 141 000,0	56 141 000,0	10 000 000,0	10 580 000,0	11 194 000,0	11 840 000,0	12 527 000,0
				в том числе местный бюджет	56 141 000,0	56 141 000,0	10 000 000,0	10 580 000,0	11 194 000,0	11 840 000,0	12 527 000,0
Подпрограмма 3 «Водный транспорт»											
	Минтранс			всего	88 328 990,0	49 550 000,0	6 450 000,0	26 100 000,0	17 000 000,0	—	—
				в том числе республиканский бюджет, всего	88 328 990,0	49 550 000,0	6 450 000,0	26 100 000,0	17 000 000,0	—	—
				из него государственная инвестиционная программа	49 550 000,0	49 550 000,0	6 450 000,0	26 100 000,0	17 000 000,0	—	—
13. Реконструкция сооружений восточного склона Днепро-Бугского канала. Гидроузел № 5 «Ляховичи» Дрогичинского района Брестской области (включая проектно-изыскательские работы)	Минтранс	2023	2027	всего	23 328 990,0	15 100 000,0	5 000 000,0	10 100 000,0	—	—	—
				в том числе республиканский бюджет, всего	23 328 990,0	15 100 000,0	5 000 000,0	10 100 000,0	—	—	—
				из него государственная инвестиционная программа	15 100 000,0	15 100 000,0	5 000 000,0	10 100 000,0	—	—	—
14. Реконструкция сооружений восточного склона Днепро-Бугского канала. Гидроузел № 11 «Качановичи» Пинского района Брестской области (включая проектно-изыскательские работы)	Минтранс	2024	2030	всего	65 000 000,0	34 450 000,0	1 450 000,0	16 000 000,0	17 000 000,0	—	—
				в том числе республиканский бюджет, всего	65 000 000,0	34 450 000,0	1 450 000,0	16 000 000,0	17 000 000,0	—	—
				из него государственная инвестиционная программа	34 450 000,0	34 450 000,0	1 450 000,0	16 000 000,0	17 000 000,0	—	—

				Подпрограмма 4 «Воздушный транспорт»							
Минтранс, Гродненский облисполком				всего	50 300 000,0	50 300 000,0	13 000 000,0	13 100 000,0	14 300 000,0	6 700 000,0	3 200 000,0
				в том числе:							
Минтранс				республиканский бюджет, всего	15 000 000,0	15 000 000,0	5 000 000,0	5 500 000,0	4 500 000,0	—	—
				из него республиканский фонд гражданской авиации	15 000 000,0	15 000 000,0	5 000 000,0	5 500 000,0	4 500 000,0	—	—
Гродненский облисполком				местные бюджеты, всего	5 100 000,0	5 100 000,0	5 100 000,0	—	—	—	—
Минтранс				собственные средства, всего	30 200 000,0	30 200 000,0	2 900 000,0	7 600 000,0	9 800 000,0	6 700 000,0	3 200 000,0
				в том числе:							
				собственные средства заказчиков (внебюджетный инвестиционный фонд Минтранса)	6 500 000,0	6 500 000,0	2 500 000,0	2 000 000,0	2 000 000,0	—	—
				собственные средства исполнителей мероприятий	23 700 000,0	23 700 000,0	400 000,0	5 600 000,0	7 800 000,0	6 700 000,0	3 200 000,0
15. Реконструкция (замена) системы посадки на аэродроме «Брест» государственного предприятия «Белаэронавигация»	Минтранс	2026	2028	всего	8 300 000,0	8 300 000,0	2 200 000,0	3 200 000,0	2 900 000,0	—	—
				в том числе собственные средства, всего	8 300 000,0	8 300 000,0	2 200 000,0	3 200 000,0	2 900 000,0	—	—
				из них:							
				собственные средства заказчиков (внебюджетный инвестиционный фонд Минтранса)	6 000 000,0	6 000 000,0	2 000 000,0	2 000 000,0	2 000 000,0	—	—

				собственные средства исполнителей мероприятий	2 300 000,0	2 300 000,0	200 000,0	1 200 000,0	900 000,0	—	—
16. Реконструкция (замена) системы посадки на аэродроме «Витебск» государственного предприятия «Белаэронавигация»	Минтранс	2026	2028	всего	8 300 000,0	8 300 000,0	2 200 000,0	3 200 000,0	2 900 000,0	—	—
				в том числе:							
				республиканский бюджет, всего	5 500 000,0	5 500 000,0	2 200 000,0	1 300 000,0	2 000 000,0	—	—
				из него республиканский фонд гражданской авиации	5 500 000,0	5 500 000,0	2 200 000,0	1 300 000,0	2 000 000,0	—	—
				собственные средства, всего	2 800 000,0	2 800 000,0	—	1 900 000,0	900 000,0	—	—
				из них собственные средства исполнителей мероприятий	2 800 000,0	2 800 000,0	—	1 900 000,0	900 000,0	—	—
17. Реконструкция (замена) системы посадки на аэродроме «Гомель» государственного предприятия «Белаэронавигация»	Минтранс	2027	2030	всего	18 400 000,0	18 400 000,0	—	2 500 000,0	6 000 000,0	6 700 000,0	3 200 000,0
				в том числе собственные средства, всего	18 400 000,0	18 400 000,0	—	2 500 000,0	6 000 000,0	6 700 000,0	3 200 000,0
				из них собственные средства исполнителей мероприятий	18 400 000,0	18 400 000,0	—	2 500 000,0	6 000 000,0	6 700 000,0	3 200 000,0
18. Реконструкция (замена) системы посадки на аэродроме «Гродно» государственного предприятия «Белаэронавигация»	Минтранс, Гродненский облисполком	2026	2026	всего	5 800 000,0	5 800 000,0	5 800 000,0	—	—	—	—
				в том числе:							
	Гродненский облисполком			местные бюджеты, всего	5 100 000,0	5 100 000,0	5 100 000,0	—	—	—	—

	Минтранс			собственные средства, всего	700 000,0	700 000,0	700 000,0	—	—	—	—
				из них:							
				собственные средства заказчиков (внебюджетный инвестиционный фонд Минтранса)	500 000,0	500 000,0	500 000,0	—	—	—	—
				собственные средства исполнителей мероприятий	200 000,0	200 000,0	200 000,0	—	—	—	—
19. Возведение аэродромного радиолокатора в районе Национального аэропорта «Минск» по адресу: Минская область, Смолевичский район, Драчковский с/с, 7, вблизи дер. Чирвоный Лужок	Минтранс	2026	2028	всего	9 500 000,0	9 500 000,0	2 800 000,0	4 200 000,0	2 500 000,0	—	—
				в том числе республиканский бюджет, всего	9 500 000,0	9 500 000,0	2 800 000,0	4 200 000,0	2 500 000,0	—	—
				из него республиканский фонд гражданской авиации	9 500 000,0	9 500 000,0	2 800 000,0	4 200 000,0	2 500 000,0	—	—

Приложение 5
к Государственной программе
«Транспорт Беларуси»
на 2026–2030 годы

ОБЪЕМЫ И ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ Государственной программы

Источники финансирования	Заказчики	Объемы финансирования (в текущих ценах, рублей)					
		всего	в том числе по годам				
			2026	2027	2028	2029	2030
Всего по Государственной программе		7 793 123 920,43	1 474 913 868,88	1 431 434 907,6	1 533 912 428,73	1 601 580 615,69	1 751 282 099,53
из них:							
республиканский бюджет, всего	Минтранс	368 226 546,2	54 840 639,0	138 395 096,06	108 175 211,63	32 635 373,91	34 180 225,6
в том числе:							
средства государственных целевых бюджетных фондов (республиканский фонд гражданской авиации)		29 900 000,0	5 900 000,0	6 000 000,0	6 000 000,0	6 000 000,0	6 000 000,0
средства на финансирование капитальных вложений (государственная инвестиционная программа)		212 050 000,0	26 450 000,0	108 600 000,0	77 000 000,0	—	—
иное (бюджетные средства на выполнение путевых работ)		126 276 546,2	22 490 639,0	23 795 096,06	25 175 211,63	26 635 373,91	28 180 225,6
местные бюджеты, всего	облисполкомы, Минский горисполком	4 185 169 489,24	761 788 385,0	784 881 921,48	830 405 071,98	878 568 566,85	929 525 543,93
в том числе:							
	Брестский облисполком	175 052 651,48	31 177 967,0	32 986 289,09	34 899 493,85	36 923 664,5	39 065 237,04
	Витебский облисполком	196 606 961,36	47 208 910,0	34 252 636,79	36 239 289,73	38 341 168,53	40 564 956,31
	Гомельский облисполком	253 276 812,19	45 110 177,0	47 726 567,27	50 494 708,17	53 423 401,24	56 521 958,51
	Гродненский облисполком	159 443 689,77	32 589 572,0	29 083 967,18	30 770 837,27	32 555 545,83	34 443 767,49
	Минский облисполком	251 691 544,75	44 827 831,0	47 427 845,2	50 178 660,22	53 089 022,51	56 168 185,82

из них средства на финансирование капитальных вложений, всего	Могилевский облисполком	221 055 866,58	39 371 426,0	41 654 968,71	44 070 956,89	46 627 072,39	49 331 442,59
	Минский горисполком	2 928 041 963,11	521 502 502,0	551 749 647,24	583 751 125,85	617 608 691,85	653 429 996,17
	облисполкомы, Минский горисполком	4 180 069 489,24	756 688 385,0	784 881 921,48	830 405 071,98	878 568 566,85	929 525 543,93
	в том числе:						
	Брестский облисполком	175 052 651,48	31 177 967,0	32 986 289,09	34 899 493,85	36 923 664,5	39 065 237,04
	Витебский облисполком	196 606 961,36	47 208 910,0	34 252 636,79	36 239 289,73	38 341 168,53	40 564 956,31
	Гомельский облисполком	253 276 812,19	45 110 177,0	47 726 567,27	50 494 708,17	53 423 401,24	56 521 958,51
	Гродненский облисполком	154 343 689,77	27 489 572,0	29 083 967,18	30 770 837,27	32 555 545,83	34 443 767,49
	Минский облисполком	251 691 544,75	44 827 831,0	47 427 845,2	50 178 660,22	53 089 022,51	56 168 185,82
	Могилевский облисполком	221 055 866,58	39 371 426,0	41 654 968,71	44 070 956,89	46 627 072,39	49 331 442,59
из них оплата по договорам лизинга	Минский горисполком	2 928 041 963,11	521 502 502,0	551 749 647,24	583 751 125,85	617 608 691,85	653 429 996,17
	облисполкомы, Минский горисполком	1 328 247 510,13	262 692 462,0	267 066 554,24	261 433 071,13	260 959 875,0	276 095 547,76
	в том числе:						
	Брестский облисполком	175 052 651,48	31 177 967,0	32 986 289,09	34 899 493,85	36 923 664,5	39 065 237,04
	Витебский облисполком	181 772 944,36	32 374 893,0	34 252 636,79	36 239 289,73	38 341 168,53	40 564 956,31
	Гомельский облисполком	253 276 812,19	45 110 177,0	47 726 567,27	50 494 708,17	53 423 401,24	56 521 958,51
	Гродненский облисполком	154 343 689,77	27 489 572,0	29 083 967,18	30 770 837,27	32 555 545,83	34 443 767,49
	Минский облисполком	251 691 544,75	44 827 831,0	47 427 845,2	50 178 660,22	53 089 022,51	56 168 185,82
	Могилевский облисполком	221 055 866,58	39 371 426,0	41 654 968,71	44 070 956,89	46 627 072,39	49 331 442,59
	Минский горисполком	91 054 001,0	42 340 596,0	33 934 280,0	14 779 125,0	—	—
собственные средства, всего		548 709 424,99	102 377 934,88	108 009 440,06	109 901 445,12	112 968 374,93	115 452 230,0
в том числе:							
собственные средства заказчиков (внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Минтранса)		64 862 000,0	16 550 000,0	12 050 000,0	12 150 000,0	11 510 000,0	12 602 000,0

собственные средства исполнителей мероприятий, всего	Минтранс, Гомельский облисполком	483 847 424,99	85 827 934,88	95 959 440,06	97 751 445,12	101 458 374,93	102 850 230,0
из них:							
Белорусская железная дорога	Минтранс	438 529 630,0	80 615 400,0	85 994 700,0	85 634 500,0	90 634 800,0	95 650 230,0
ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт», ОАО «Авиакомпания «Белавиа», ОАО «Авиакомпания Гродно», РУП «Национальный аэропорт Минск», ГП «Белаэронавигация», ОАО «Минский завод гражданской авиации № 407»	»	29 100 000,0	1 800 000,0	6 600 000,0	8 800 000,0	7 700 000,0	4 200 000,0
государственные транспортные организации	Гомельский облисполком	16 217 794,99	3 412 534,88	3 364 740,06	3 316 945,12	3 123 574,93	3 000 000,0
кредитные ресурсы, всего	Минтранс, Витебский облисполком, Минский горисполком	2 691 018 460,0	555 906 910,0	400 148 450,0	485 430 700,0	577 408 300,0	672 124 100,0
в том числе:							
	Минтранс	2 486 574 700,0	365 682 500,0	385 929 100,0	485 430 700,0	577 408 300,0	672 124 100,0
	Витебский облисполком	84 443 760,0	70 224 410,0	14 219 350,0	—	—	—
	Минский горисполком	120 000 000,0	120 000 000,0	—	—	—	—
из них кредитные ресурсы ОАО «Банк развития Республики Беларусь»	Минский горисполком	120 000 000,0	120 000 000,0	—	—	—	—
Подпрограмма 1 «Железнодорожный транспорт»							
Всего по подпрограмме 1		3 087 604 330,0	466 297 900,0	554 423 800,0	631 065 200,0	668 043 100,0	767 774 330,0
из них:							
республиканский бюджет, всего	Минтранс	162 500 000,0	20 000 000,0	82 500 000,0	60 000 000,0	—	—
в том числе средства на финансирование капитальных вложений (государственная инвестиционная программа)		162 500 000,0	20 000 000,0	82 500 000,0	60 000 000,0	—	—

собственные средства, всего	Минтранс	438 529 630,0	80 615 400,0	85 994 700,0	85 634 500,0	90 634 800,0	95 650 230,0
в том числе собственные средства исполнителей мероприятий (Белорусская железная дорога), всего		438 529 630,0	80 615 400,0	85 994 700,0	85 634 500,0	90 634 800,0	95 650 230,0
кредитные ресурсы, всего	»	2 486 574 700,0	365 682 500,0	385 929 100,0	485 430 700,0	577 408 300,0	672 124 100,0
Задача 1. Повышение эффективности и экологичности технологических процессов на основе обновления парка железнодорожного подвижного состава							
Всего по задаче 1		1 770 762 700,0	360 682 500,0	345 704 100,0	355 137 200,0	287 114 800,0	422 124 100,0
из них:							
республиканский бюджет, всего	Минтранс	162 500 000,0	20 000 000,0	82 500 000,0	60 000 000,0	—	—
в том числе средства на финансирование капитальных вложений (государственная инвестиционная программа)		162 500 000,0	20 000 000,0	82 500 000,0	60 000 000,0	—	—
кредитные ресурсы, всего	»	1 608 262 700,0	340 682 500,0	263 204 100,0	295 137 200,0	287 114 800,0	422 124 100,0
Задача 2. Электрификация и модернизация инфраструктуры железнодорожного транспорта							
Всего по задаче 2		1 313 672 000,0	105 000 000,0	208 085 000,0	275 293 500,0	380 293 500,0	345 000 000,0
из них:							
собственные средства, всего	Минтранс	435 360 000,0	80 000 000,0	85 360 000,0	85 000 000,0	90 000 000,0	95 000 000,0
в том числе собственные средства исполнителей мероприятий (Белорусская железная дорога), всего		435 360 000,0	80 000 000,0	85 360 000,0	85 000 000,0	90 000 000,0	95 000 000,0
кредитные ресурсы, всего	»	878 312 000,0	25 000 000,0	122 725 000,0	190 293 500,0	290 293 500,0	250 000 000,0
Задача 3. Цифровизация железнодорожного транспорта							
Всего по задаче 3		3 169 630,0	615 400,0	634 700,0	634 500,0	634 800,0	650 230,0
из них собственные средства, всего	Минтранс	3 169 630,0	615 400,0	634 700,0	634 500,0	634 800,0	650 230,0
в том числе собственные средства исполнителей мероприятий (Белорусская железная дорога), всего		3 169 630,0	615 400,0	634 700,0	634 500,0	634 800,0	650 230,0

Подпрограмма 2 «Автомобильный и городской пассажирский транспорт»							
Всего по подпрограмме 2		4 400 731 044,23	950 325 329,88	802 466 011,54	833 722 017,1	881 692 141,78	932 525 543,93
из них:							
местные бюджеты, всего	облисполкомы, Минский горисполком	4 180 069 489,24	756 688 385,0	784 881 921,48	830 405 071,98	878 568 566,85	929 525 543,93
в том числе:							
	Брестский облисполком	175 052 651,48	31 177 967,0	32 986 289,09	34 899 493,85	36 923 664,5	39 065 237,04
	Витебский облисполком	196 606 961,36	47 208 910,0	34 252 636,79	36 239 289,73	38 341 168,53	40 564 956,31
	Гомельский облисполком	253 276 812,19	45 110 177,0	47 726 567,27	50 494 708,17	53 423 401,24	56 521 958,51
	Гродненский облисполком	154 343 689,77	27 489 572,0	29 083 967,18	30 770 837,27	32 555 545,83	34 443 767,49
	Минский облисполком	251 691 544,75	44 827 831,0	47 427 845,2	50 178 660,22	53 089 022,51	56 168 185,82
	Могилевский облисполком	221 055 866,58	39 371 426,0	41 654 968,71	44 070 956,89	46 627 072,39	49 331 442,59
	Минский горисполком	2 928 041 963,11	521 502 502,0	551 749 647,24	583 751 125,85	617 608 691,85	653 429 996,17
из них средства на финансирование капитальных вложений, всего	облисполкомы, Минский горисполком	4 180 069 489,24	756 688 385,0	784 881 921,48	830 405 071,98	878 568 566,85	929 525 543,93
	в том числе:						
	Брестский облисполком	175 052 651,48	31 177 967,0	32 986 289,09	34 899 493,85	36 923 664,5	39 065 237,04
	Витебский облисполком	196 606 961,36	47 208 910,0	34 252 636,79	36 239 289,73	38 341 168,53	40 564 956,31
	Гомельский облисполком	253 276 812,19	45 110 177,0	47 726 567,27	50 494 708,17	53 423 401,24	56 521 958,51
	Гродненский облисполком	154 343 689,77	27 489 572,0	29 083 967,18	30 770 837,27	32 555 545,83	34 443 767,49
	Минский облисполком	251 691 544,75	44 827 831,0	47 427 845,2	50 178 660,22	53 089 022,51	56 168 185,82
	Могилевский облисполком	221 055 866,58	39 371 426,0	41 654 968,71	44 070 956,89	46 627 072,39	49 331 442,59
	Минский горисполком	2 928 041 963,11	521 502 502,0	551 749 647,24	583 751 125,85	617 608 691,85	653 429 996,17
из них оплата по договорам лизинга	облисполкомы, Минский горисполком	1 328 247 510,13	262 692 462,0	267 066 554,24	261 433 071,13	260 959 875,0	276 095 547,76
	в том числе:						
	Брестский облисполком	175 052 651,48	31 177 967,0	32 986 289,09	34 899 493,85	36 923 664,5	39 065 237,04
	Витебский облисполком	181 772 944,36	32 374 893,0	34 252 636,79	36 239 289,73	38 341 168,53	40 564 956,31

	Гомельский облисполком	253 276 812,19	45 110 177,0	47 726 567,27	50 494 708,17	53 423 401,24	56 521 958,51
	Гродненский облисполком	154 343 689,77	27 489 572,0	29 083 967,18	30 770 837,27	32 555 545,83	34 443 767,49
	Минский облисполком	251 691 544,75	44 827 831,0	47 427 845,2	50 178 660,22	53 089 022,51	56 168 185,82
	Могилевский облисполком	221 055 866,58	39 371 426,0	41 654 968,71	44 070 956,89	46 627 072,39	49 331 442,59
	Минский горисполком	91 054 001,0	42 340 596,0	33 934 280,0	14 779 125,0	—	—
собственные средства, всего	Гомельский облисполком	16 217 794,99	3 412 534,88	3 364 740,06	3 316 945,12	3 123 574,93	3 000 000,0
в том числе государственные транспортные организации		16 217 794,99	3 412 534,88	3 364 740,06	3 316 945,12	3 123 574,93	3 000 000,0
кредитные ресурсы, всего		204 443 760,0	190 224 410,0	14 219 350,0	—	—	—
в том числе:							
	Витебский облисполком	84 443 760,0	70 224 410,0	14 219 350,0	—	—	—
	Минский горисполком	120 000 000,0	120 000 000,0	—	—	—	—
из них кредитные ресурсы ОАО «Банк развития Республики Беларусь»	Минский горисполком	120 000 000,0	120 000 000,0	—	—	—	—
Задача 1. Обновление парка автомобильного и городского электрического пассажирского транспорта общего пользования							
Всего по задаче 1		3 672 071 000,23	654 542 749,88	692 260 507,54	732 168 667,1	774 248 696,78	818 850 378,93
из них:							
местные бюджеты, всего	облисполкомы, Минский горисполком	3 655 853 205,24	651 130 215,0	688 895 767,48	728 851 721,98	771 125 121,85	815 850 378,93
в том числе:							
	Брестский облисполком	175 052 651,48	31 177 967,0	32 986 289,09	34 899 493,85	36 923 664,5	39 065 237,04
	Витебский облисполком	181 772 944,36	32 374 893,0	34 252 636,79	36 239 289,73	38 341 168,53	40 564 956,31
	Гомельский облисполком	253 276 812,19	45 110 177,0	47 726 567,27	50 494 708,17	53 423 401,24	56 521 958,51
	Гродненский облисполком	154 343 689,77	27 489 572,0	29 083 967,18	30 770 837,27	32 555 545,83	34 443 767,49
	Минский облисполком	251 691 544,75	44 827 831,0	47 427 845,2	50 178 660,22	53 089 022,51	56 168 185,82
	Могилевский облисполком	221 055 866,58	39 371 426,0	41 654 968,71	44 070 956,89	46 627 072,39	49 331 442,59
	Минский горисполком	2 418 659 696,11	430 778 349,0	455 763 493,24	482 197 775,85	510 165 246,85	539 754 831,17

из них средства на финансирование капитальных вложений, всего	облисполкомы, Минский горисполком	3 655 853 205,24	651 130 215,0	688 895 767,48	728 851 721,98	771 125 121,85	815 850 378,93
	в том числе:						
	Брестский облисполком	175 052 651,48	31 177 967,0	32 986 289,09	34 899 493,85	36 923 664,5	39 065 237,04
	Витебский облисполком	181 772 944,36	32 374 893,0	34 252 636,79	36 239 289,73	38 341 168,53	40 564 956,31
	Гомельский облисполком	253 276 812,19	45 110 177,0	47 726 567,27	50 494 708,17	53 423 401,24	56 521 958,51
	Гродненский облисполком	154 343 689,77	27 489 572,0	29 083 967,18	30 770 837,27	32 555 545,83	34 443 767,49
	Минский облисполком	251 691 544,75	44 827 831,0	47 427 845,2	50 178 660,22	53 089 022,51	56 168 185,82
	Могилевский облисполком	221 055 866,58	39 371 426,0	41 654 968,71	44 070 956,89	46 627 072,39	49 331 442,59
	Минский горисполком	2 418 659 696,11	430 778 349,0	455 763 493,24	482 197 775,85	510 165 246,85	539 754 831,17
из них оплата по договорам лизинга	облисполкомы, Минский горисполком	1 328 247 510,13	262 692 462,0	267 066 554,24	261 433 071,13	260 959 875,0	276 095 547,76
	в том числе:						
	Брестский облисполком	175 052 651,48	31 177 967,0	32 986 289,09	34 899 493,85	36 923 664,5	39 065 237,04
	Витебский облисполком	181 772 944,36	32 374 893,0	34 252 636,79	36 239 289,73	38 341 168,53	40 564 956,31
	Гомельский облисполком	253 276 812,19	45 110 177,0	47 726 567,27	50 494 708,17	53 423 401,24	56 521 958,51
	Гродненский облисполком	154 343 689,77	27 489 572,0	29 083 967,18	30 770 837,27	32 555 545,83	34 443 767,49
	Минский облисполком	251 691 544,75	44 827 831,0	47 427 845,2	50 178 660,22	53 089 022,51	56 168 185,82
	Могилевский облисполком	221 055 866,58	39 371 426,0	41 654 968,71	44 070 956,89	46 627 072,39	49 331 442,59
	Минский горисполком	91 054 001,0	42 340 596,0	33 934 280,0	14 779 125,0	—	—
собственные средства, всего		16 217 794,99	3 412 534,88	3 364 740,06	3 316 945,12	3 123 574,93	3 000 000,0
в том числе государственные транспортные организации	Гомельский облисполком	16 217 794,99	3 412 534,88	3 364 740,06	3 316 945,12	3 123 574,93	3 000 000,0
Задача 2. Повышение доступности транспортной инфраструктуры							
Всего по задаче 2		728 660 044,0	295 782 580,0	110 205 504,0	101 553 350,0	107 443 445,0	113 675 165,0
из них:							
местные бюджеты, всего		524 216 284,0	105 558 170,0	95 986 154,0	101 553 350,0	107 443 445,0	113 675 165,0
в том числе:							
	Витебский облисполком	14 834 017,0	14 834 017,0	—	—	—	—
	Минский горисполком	509 382 267,0	90 724 153,0	95 986 154,0	101 553 350,0	107 443 445,0	113 675 165,0

из них средства на финансирование капитальных вложений, всего		524 216 284,0	105 558 170,0	95 986 154,0	101 553 350,0	107 443 445,0	113 675 165,0
	Витебский облисполком	14 834 017,0	14 834 017,0	—	—	—	—
	Минский горисполком	509 382 267,0	90 724 153,0	95 986 154,0	101 553 350,0	107 443 445,0	113 675 165,0
кредитные ресурсы, всего		204 443 760,0	190 224 410,0	14 219 350,0	—	—	—
в том числе:							
	Витебский облисполком	84 443 760,0	70 224 410,0	14 219 350,0	—	—	—
	Минский горисполком	120 000 000,0	120 000 000,0	—	—	—	—
из них кредитные ресурсы ОАО «Банк развития Республики Беларусь»	Минский горисполком	120 000 000,0	120 000 000,0	—	—	—	—
Подпрограмма 3 «Водный транспорт»							
Задача – повышение эффективности использования внутреннего водного транспорта, включая развитие его инфраструктуры							
Всего по подпрограмме 3		234 188 546,2	42 990 639,0	59 945 096,06	52 325 211,63	38 145 373,91	40 782 225,6
из них:							
республиканский бюджет, всего	Минтранс	175 826 546,2	28 940 639,0	49 895 096,06	42 175 211,63	26 635 373,91	28 180 225,6
в том числе:							
средства на финансирование капитальных вложений (государственная инвестиционная программа)		49 550 000,0	6 450 000,0	26 100 000,0	17 000 000,0	—	—
иное (бюджетные средства на выполнение путевых работ)		126 276 546,2	22 490 639,0	23 795 096,06	25 175 211,63	26 635 373,91	28 180 225,6
собственные средства заказчиков (внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Минтранса), всего	»	58 362 000,0	14 050 000,0	10 050 000,0	10 150 000,0	11 510 000,0	12 602 000,0
Подпрограмма 4 «Воздушный транспорт»							
Задача – развитие авиоперевозок и инфраструктуры воздушного транспорта							
Всего по подпрограмме 4		70 600 000,0	15 300 000,0	14 600 000,0	16 800 000,0	13 700 000,0	10 200 000,0
из них:							
республиканский бюджет, всего	Минтранс	29 900 000,0	5 900 000,0	6 000 000,0	6 000 000,0	6 000 000,0	6 000 000,0

в том числе средства государственных целевых бюджетных фондов (республиканский фонд гражданской авиации)		29 900 000,0	5 900 000,0	6 000 000,0	6 000 000,0	6 000 000,0	6 000 000,0
местные бюджеты, всего	Гродненский облисполком	5 100 000,0	5 100 000,0	—	—	—	—
собственные средства, всего	Минтранс	35 600 000,0	4 300 000,0	8 600 000,0	10 800 000,0	7 700 000,0	4 200 000,0
в том числе:							
собственные средства заказчиков (внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Минтранса)		6 500 000,0	2 500 000,0	2 000 000,0	2 000 000,0	—	—
собственные средства исполнителей мероприятий (ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт», ОАО «Авиакомпания «Белавиа», ОАО «Авиакомпания Гродно», РУП «Национальный аэропорт Минск», ГП «Белаэронавигация», ОАО «Минский завод гражданской авиации № 407»)		29 100 000,0	1 800 000,0	6 600 000,0	8 800 000,0	7 700 000,0	4 200 000,0

Приложение 6
к Государственной программе
«Транспорт Беларуси»
на 2026–2030 годы

ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ПЛАН инфраструктурных проектов

Подпрограмма 1 «Железнодорожный транспорт»

1. Реконструкция железнодорожной станции Фаниполь.
2. Реконструкция остановочного пункта Дзержинск с устройством подземного пешеходного перехода, устройством средних пассажирских платформ с навесами.
3. Реконструкция остановочного пункта Заречное с устройством подземного пешеходного перехода, устройством средних пассажирских платформ с навесами.

Подпрограмма 3 «Водный транспорт»

4. Капитальное улучшение судоходных условий (с увеличением глубин не менее 2,5 м в течение 60 процентов навигационного периода), включая возведение гидротехнических сооружений для обеспечения оптимального водного режима реки Припять (проектно-изыскательские работы для строительства будущих лет, оценка воздействия на окружающую среду).
5. Реконструкция сооружений восточного склона Днепро-Бугского канала. Гидроузел № 12 «Стахово» Столинского района Брестской области (включая проектно-изыскательские работы).
6. Строительство гидроузла на реке Западная Двина (ниже г. Витебска) и береговой полосы в черте г. Витебска (включая проектно-изыскательские работы).

Подпрограмма 4 «Воздушный транспорт»

7. Реконструкция сооружения специализированного воздушного транспорта – аэродром с водоотводной дренажной системой в части реконструкции взлетно-посадочной полосы, магистральной рулежной дорожки, рулежных дорожек, перрона, строительства рулежных дорожек и перрона.
8. Разработка предпроектной документации и бизнес-плана по возведению современного аэровокзального комплекса аэропорта Витебск.
9. Реконструкция здания специализированного воздушного транспорта, расположенного по адресу: г. Минск, ул. Аэровокзальная, 19.
10. Реконструкция искусственных покрытий взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона аэродрома «Гродно».
11. Строительство комплекса по смывке и покраске наружной поверхности узкофюзеляжных воздушных судов.