**ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ:**

**СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЕГО РАЗВИТИЯ.**

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

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

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

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

инженерные сооружения, обеспечивающие деятельность транспорта.

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

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

**Общая характеристика
транспортного комплекса Республики Беларусь**

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

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

ТранспортноеРУП «Могилевское отделение Белорусской железной дороги» - это надежное звено белорусской стальной магистрали, успешно участвующее в перевозочном процессе и обеспечивающее транспортную составляющую экономического развития восточной части Республики Беларусь, представляет полный комплекс транспортно – экспедиционных услуг при перевозках грузов железнодорожным транспортом во внутриреспубликанском и международном сообщениях.

РУП «Могилевское отделение Белорусской железной дороги» имеет 1179,6 км главных путей, станционных и подъездных путей – 769,9 км.

Земли Могилевского отделения расположены в 24 районах на территориях: Могилевской области – 15 районов, Минской области – 5 районов, Гомельской области – 3 района, Витебской области – 1 район.

Основными железнодорожными узлами на отделении дороги являются Могилевский, Осиповичский, Кричевский, Бобруйский и Слуцко-Калийный. В составе отделения 69 станций, из которых 39 станция открыты для выполнения грузовых операций. На этих станциях осуществляется прием грузов к перевозке и выдача грузов получателям.

Основными станциями отделения являются станции Могилев, Осиповичи, Калий.

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

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

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

Также 2020 году будет продолжена работа по наращиванию объемов перевозок с максимальным использованием возможностей развития западного маршрута международного транспортного коридора «Север-Юг», контейнерных перевозок «Китай-Европа-Китай».

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

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

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

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

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

В стране действуют 6 международных аэропортов, 9 сертифицированных аэродромов.

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

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

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

В 2020 году продолжится реализация таких инвестиционных проектов, как строительство авиаремонтного завода на территории, прилегающей к территории Национального аэропорта «Минск», и реконструкция первой искусственной взлетно-посадочной полосы в Национальном аэропорту «Минск». Кроме того, перед Белорусской государственной академией авиации в текущем году стоит амбициозная задача – организовать подготовку летных специалистов на базе академии.

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

ОАО «Могилевоблавтотранс» представляет собой одну из ведущих автотранспортных организаций в Могилевской области, осуществляющую перевозки грузов и пассажиров, и имеет более чем пятидесятилетний опыт в данной отрасли.

 ОАО «Могилевоблавтотранс» объединяет 18 автотранспортных филиалов и 6 участков расположенных во всех районах Могилевской области. Численность работающих составляет 4,1 тыс. человек. Ежегодно филиалами ОАО «Могилевоблавтотранс» оказываются транспортные услуги более чем 1000 предприятиям и организациям.

 Парк пассажирского подвижного состава ОАО «Могилевоблавтотранс» составляет 916 ед., из них автобусов повышенной комфортности 73 ед. троллейбусов 165 ед., электробусов 2 ед.

**Состояние и перспективы развития
автомобильного транспорта в Республике Беларусь**

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

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

Спрос на услуги по перевозкам пассажиров автомобильным, городским электрическим транспортом и метрополитеном во многом зависит от общей численности населения, численности занятого населения, численности населения проживающего в сельской местности, количества учащихся в учреждениях профессионально-технического и среднего специального образования, количества студентов учреждений высшего образования, числа граждан, использующих велосипед для осуществления поездок в трудовых и культурно-бытовых целях. Также **одна из причин этой тенденции заключается в быстром наращивании парка легковых автомобилей в личной собственности граждан**, что оказывает существенное влияние на транспортный баланс городских, пригородных и междугородных пассажирских перевозок.

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

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

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

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

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

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

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

***Возмещение затрат на перевозки пассажиров общественным транспортом***

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

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

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

***Справочно.***

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

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

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

**Состояние и перспективы развития
дорожного хозяйства Республики Беларусь**

***Роль автомобильных дорог в транспортной сети Беларуси***

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

**Плотность дорожной сети** общего пользования составляет
418 км на 1 тыс. км2 территории и **является одной из самых высоких среди стран-участниц Содружества Независимых Государств**.

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

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

В Могилевской области по состоянию на 1 января 2020 г. протяженность сети республиканских автомобильных дорог общего пользования составляет 2 548,78 километров, из них усовершенствованное покрытие – 2 506,118 километров.

Республиканские автомобильные дороги Могилевской области с твердым покрытием обеспечивают транспортные связи всех городов, городских поселков, а также центральных усадеб сельскохозяйственных предприятий и иных сельских населенных пунктов.

Содержанием и обслуживанием автомобильных республиканских дорог в Могилевской области занимается РУП «Могилевавтодор» силами 9 структурных подразделений без образования юридического лица.

Государственной программой по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2016-2020 годы в Могилевской области предусмотрено строительство объектов: «Мостовой переход через р.Сож на а/д Р-140 Славгород – Краснополье, км 4,6» и «Реконструкция автодороги Р-122 Могилев- Чериков-Костюковичи км 7,8 – км 13,3(выход из г.Могилева)»

Завершена разработка обоснования инвестиций по объекту строительства «Юго-западный обход г.Могилева» который должен стать завершающим звеном всего кольца вокруг областного центра от км 0 а/д Р-123 Присно-Мосток-Дрибин-Горки до км 252,0 а/д М-8/Е95 Гр.РФ(Езерище)-Витебск-Гомель-Гр.Украины (Новая Гута). Протяженность обхода составит 12,2 км II технической категории.

***Сеть местных автомобильных дорог.***

Протяженность сети местных автомобильных дорог Могилевской области на 1 января 2020 составляет 10677 км, из них с твердым покрытием 7443 км (70%) и грунтовых 3234 км (30%).

Местные автодороги с твердым покрытием протяженностью 1533 км обеспечивают беспрепятственный круглогодичный проезд ко всем административным центрам сельских Советов и центральным усадьбам сельхозпредприятий. В том числе общая протяженность подъездов от агрогородков до райцентров и ближайших республиканских автодорог составляет 1053 км, из них: с усовершенствованным покрытием 1035 км (98,5%), с гравийным покрытием 16 км (1,5%).

Регулярные маршрутные пассажирские перевозки осуществляются по участкам общей протяженностью 3457 км, из них 2476 км (72%) с усовершенствованным покрытием.

3142 км местных автодорог являются транзитными участками, проходящими по населенным пунктам, из них 2363 км с твердым покрытием. В том числе 78 км транзитных проездов в городах и поселках городского типа.

За счет включения внутрихозяйственных дорог сеть местных автодорог за период с 1997 года увеличилась в 1,8 раза.

Большинство дорог с асфальтобетонным покрытием, включенных в местную сеть, были устроены хозспособом из подручных местных материалов, без соблюдения нормативных требований, технологии и качества производства работ, а грунтовые дороги, не имевшие обустройства, в периоды осенней и весенней распутицы, становятся труднопроезжаемыми, что вызывает многочисленные нарекания граждан.

808 населенных пунктов, в которых проживает порядка 4,6 тыс. человек, имеют грунтовые подъезды (1324 км), для устройства гравийного покрытия на них потребуется порядка 79 млн. рублей.

Задачами КУП "Могилевоблдорстрой" на перспективу являются повышение и поддержание эксплуатационных качеств местных автодорог, устройство твердого покрытия на грунтовых участках дорог, обеспечение перестройки мостов с учетом полного соответствия нормативным требованиям.

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

Во исполнение поступивших поручений по оптимизации работы системы фото-, видеофиксации нарушений было принято решение о повышении скоростного режима на 10 участках дорог, оснащенных датчиками контроля скорости (автомобильные дороги М-1/Е30 Брест-Минск-граница Российской Федерации, Р-28 Минск-Молодечно-Нарочь, Р-58 Минск-Калачи-Мядель и другие). Кроме того, пересмотрены критерии выбора мест установки мобильных датчиков контроля скорости.

***Развитие сети местных автомобильных дорог***

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

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

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

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

На сегодняшний день государственную пошлину за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении **планируется «отвязать» от прохождения технического осмотра** транспортных средств и **взимать в виде платы** за участие транспортных средств в дорожном движении (далее – плата).

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

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

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

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

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

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

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

**Новые тренды в развитии транспортной отрасли и принципы устойчивой городской мобильности.**

Одним из новых трендов в развития транспортной отрасли является разработанная Концепция развития электротранспорта в Республике Беларусь на 2021 – 2025 годы. В настоящее время разрабатывается государственная программа развития электротранспорта на 2021-2025 годы.

Значительно увеличиться объем производства электромобилей. В ближайшие годы будет развиваться сеть элетрозаправок. Однако стратегия устойчивой мобильности – это не только переход на электромобили, это умная организация мобильности – отследить потоки людей в городе, чтобы рационально организовать общественный транспорт, сделать его более выгодным, чем личный транспорт или такси.

Планируется принять ряд ограничительных мер – автомобили, которые не будут отвечать новым экологическим показателям, уйдут с транспортного рынка.

***Развитие придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах***

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

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

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

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

В преддверии чемпионата мира по хоккею с шайбой, запланированного на май 2021 года, вопрос развития придорожного сервиса актуализируется. Своевременная и качественная подготовка транспортной инфраструктуры, обеспечение безопасного, быстрого и комфортного перемещения участников и гостей соревнований – одно из ключевых условий успешного проведения крупных массовых спортивных мероприятий. А обеспечение высокого уровня транспортного сервиса позволяет сформировать у гостей и участников соревнований общее позитивное восприятие страны-организатора. Доступные и качественные услуги придорожного сервиса – гостиниц, станций техобслуживания, автозаправочных станций, пунктов питания, торговли и других объектов – это не только экономическая составляющая (экспорт услуг), но и имидж нашей страны. И за последнее время придорожный сервис в Беларуси претерпел значительные изменения в лучшую сторону.

***Реконструкция транспортных коридоров в 2020 году***

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

В текущем году планируется реализовать самый масштабный проект – **реконструкция трассы М-7/Е28 Минск – Ошмяны – граница Литовской Республики (Каменный Лог)**. Продолжатся работы на **трассе М3 Минск – Витебск**. Усилия направлены на завершение реконструкции так называемого обхода населенного пункта Плещеницы (участок в 8 км).

В 2020 году планируется закончить реконструкцию участка автомобильной дороги **Р-53 Слобода – Новосады** от Кургана Славы до Смолевичей. **Реконструкция моста через реку Пину** (участок трассы Р6 Ивацевичи **–** Пинск **–** Столин) – немаловажный проект, работу над которым планируется скоро завершить. В текущем году закончится строительство **мостового перехода через реку Сож** (дорога **Р140 Славгород – Краснополье**), а также запланировано приведение в порядок 12 мостов, находящихся на основных транспортных магистралях. Продолжатся подготовительные работы к реализации инвестиционного проекта по реконструкции автомобильной дороги **Р-46 Лепель** – **Полоцк** – **граница России**. Еще один масштабный проект с привлечением инвестиций – **реконструкция трассы М-10** (на участке 109 – 195 км) **граница России**– **Гомель** – **Кобрин**. Продолжится работа по привлечению средств международных финансовых организаций на модернизацию автомобильной дороги **М-1/Е 30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации.**

\*\*\*

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

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

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

*Материал подготовлен*

*Академией управления при*

*Президенте Республики Беларусь*