МАТЕРИАЛЫ

для членов информационно-пропагандистских групп

(февраль 2020 г.)

**ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ:**

**СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЕГО РАЗВИТИЯ**

**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.

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

***Справочно****.*

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

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

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

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

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

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

В стране действуют 6 международных аэропортов, 9 сертифицированных аэродромов.

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

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

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

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

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

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

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

***Справочно****.*

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

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

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

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

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

***Справочно****.*

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

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

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

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

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

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

***Справочно****.*

*С* ***16 февраля 2020 г****.* ***стоимость топлива*** *на автозаправочных станциях Республики Беларусь составляет* ***(цена 1 л в бел. руб.)****: бензина АИ-92-К5-Евро – 1,71, АИ-95-К5-Евро – 1,81, АИ-98-К5-Евро – 2,02, ДТ – 1,81.*

***Для сравнения приводим******цены на топливо в Беларуси и у соседей*** *(информация по состоянию на 28.01.2020 г с сайта* [autotraveler.ru](https://autotraveler.ru/spravka/benzine-in-europe.html#.XH-O4cAzaUl)*).*

***Бензин АИ-95-К5-Евро (цена 1 л в евро)****: Беларусь – 0,76, Латвия – 1,30, Литва – 1,20, Эстония – 1,35, Польша – 1,15, Украина – 0,97, Россия – 0,68.*

***Дизельное топливо******ДТ-К5-Евро******(цена 1 л в евро)****: Беларусь – 0,76, Латвия – 1,24, Литва – 1,08, Эстония – 1,33, Польша – 1,20, Украина – 0,96, Россия – 0,69.*

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

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

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

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

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

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

***Справочно****.*

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

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

В целях повышения окупаемости перевозок пассажиров и сокращения бюджетного финансирования в 2016*–*2019 годах поэтапно повышались тарифы на городские перевозки пассажиров и пригородные автомобильные перевозки пассажиров в соответствии с решениями 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 под номером **II (Запад – Восток)** и под номером **IX (Север – Юг) с ответвлением IXВ**.

**Справочно.**

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

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

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

В первую очередь Государственной программой предусмотрены:

реконструкция и возведение 415,9 км республиканских автомобильных дорог;

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

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

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

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

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

***Справочно****.*

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

***Платные автомобильные дороги Республики Беларусь***

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

***Справочно****.*

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

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

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

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

В соответствии с [Указом Президента Республики Беларусь от 10.01.2020 г. «О подготовке и проведении чемпионата мира по хоккею с шайбой»](http://president.gov.by/uploads/documents/2020/10uk.pdf) **с 1 по 31 мая 2021 года будут освобождены от платы за проезд** по платным автомобильным дорогам Беларуси транспортные средства с технически допустимой общей массой не более 3,5 тонны и буксируемые ими прицепы.

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

***Справочно****.*

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

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

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

***Развитие сети местных автомобильных дорог***

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

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

***Справочно****.*

*Республика Беларусь имеет достаточно развитую сеть местных автомобильных дорог общего пользования, общая протяженность которых составляет* ***71 038 км****. Плотность местных автомобильных дорог в Республике Беларусь составляет* ***343 км на 1000 км2****площади территории – от 250 км на 1000 км2 в Гомельской области, до 421 км на 1000 км2 в Гродненской области.*

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

**Усовершенствованное покрытие** имеют 33 006 км (**47%**) местных автомобильных дорог, **гравийное и щебеночное** покрытие – 26 577 км (**37%**) дорог. 11 455 км (**16%**) местных автомобильных дорог **не имеют твердых покрытий**, являются грунтовыми, проезд по которым при неблагоприятных погодных условиях проблематичен.

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

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

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

средства местных бюджетов;

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

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

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

В ходе Послания белорусскому народу и Парламенту 21 апреля 2017 г. Главой государства **поручено** продумать «дифференцированный подход к уплате этой пошлины в зависимости от уровня и интенсивности использования дорог».

На сегодняшний день **есть несколько вариантов** решения данной задачи.

**Правительством** подготовлен проект Указа, которым предусмотрены корректировки действующего механизма.

В частности, 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).

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.

Ставки, которые предусмотрены в настоящее время при уплате госпошлины, останутся прежними.

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.

**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.

Однако такое решение задачи имеет и спорные моменты.

Поэтому **не снимается с рассмотрения предложение** о том, чтобы **отменить уплату государственной пошлины** и включить в цену топлива дополнительный налог в размере 7–8 копеек на литр.

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

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

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

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

***Справочно****.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

\*\*\*

**ПРОФИЛАКТИКА СУИЦИДАЛЬНОГО ПОВЕДЕНИЯ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ**

Ежегодно в результате самоубийств погибают более 800 000 человек – один человек каждые 40 секунд. Эта проблема общественного здравоохранения затрагивает местные сообщества, регионы и целые страны.

Беларусь занимает **пятое место в мире и третье в Европе** по количеству суицидов. Об этом свидетельствуют Всемирная статистика здравоохранения за 2018 год, опубликованная ВОЗ. В Беларуси на сто тысяч населения приходится **26,2 суицида в год**. Это пятое место в мире.

Самоубийства происходят во всех регионах мира, и их совершают люди всех возрастов. Следует отметить, что среди причин смерти молодых людей (в возрасте 15–29 лет) в мировом масштабе самоубийства занимают второе место. Суицид затрагивает наиболее уязвимые слои населения в мире и особенно распространен в дискриминированных группах общества. Это не только серьезная проблема здравоохранения в развитых странах; фактически, большинство самоубийств совершаются в странах с низким и средним уровнем доходов, где ресурсы и службы, если таковые имеются, часто недостаточны и ограниченны, для того чтобы своевременно выявлять и обеспечивать лечение и поддержку людям, нуждающимся в помощи. Эти тревожные факты и отсутствие своевременных вмешательств делают суицид глобальной проблемой здравоохранения, решать которую необходимо в императивном порядке.

1В 2013 г. ВОЗ приняла Комплексный план действий в области психического здоровья на 2013–2020 гг. План призывает государства вырабатывать свои собственные стратегии охраны психического здоровья с упором на четыре главные задачи:

1. Укреплять эффективное лидерство и руководство в области охраны психического здоровья.

2. Обеспечивать на первичном уровне комплексную, интегрированную и реагирующую на изменения медико-санитарную и социальную помощь.

3. Осуществлять стратегии укрепления психического здоровья и профилактики в области психического здоровья.

4. Укреплять информационные системы, базу фактических данных и исследования в области психического здоровья. В качестве основного показателя принята частота самоубийств, и ее снижение является целевым ориентиром плана действий.

В 2014 году был опубликован первый доклад ВОЗ о самоубийствах в мире, озаглавленный «Предотвращение самоубийств: глобальный императив».

14 фактов о суицидах из доклада ВОЗ «Предотвращение самоубийств. Глобальный императив» (2014 год):

Самоубийства составляют 56% насильственных смертей в мире (50% среди мужчин и 71% среди женщин).

Каждый год от самоубийств умирают свыше 800 000 человек — один человек каждые 40 секунд.

Чаще всего суициды совершают люди старше 70 лет. Среди причин смерти молодых людей (15−29 лет) самоубийства занимают второе место.

Наиболее сильный индикатор риска будущего самоубийства одна или несколько суицидальных попыток в прошлом. Опасность самоубийства остается высокой даже спустя год после такой попытки.

Имеются данные, что на каждого самоубийцу приходится больше 20 человек, совершивших попытку суицида.

Чтобы объяснить мотивы суицида, недостаточно одной причины или стресс-фактора: обычно их несколько, и они действуют параллельно.

Многие суициды совершаются импульсивно. В этот момент решающим фактором становится легкий доступ к способу совершения самоубийства.

В половине случаев жители богатых стран совершают суицид путем повешения. Еще 18% самоубийц используют огнестрельное оружие. В странах с низким и средним уровнем дохода люди часто убивают себя пестицидами.

В западных странах у 90% жертв самоубийства были психические расстройства, а среди 10%, не имевших четкого диагноза, наблюдались психические отклонения. В Азии люди с проблемами психики составляют около 60% среди жертв самоубийств.

Наиболее распространенные нарушения, влекущие за собой суицидальное поведение — депрессия и расстройства, связанные с употреблением алкоголя. 22% смертей от самоубийства могут быть отнесены на счет спиртного.

В начале XIX века в большинстве стран мира наказывали за попытку самоубийства. Сейчас подобные законы остались лишь в 25 государствах из 192 изученных. Еще 10 стран следуют законам шариата и тоже могут наказывать за попытку суицида. Наказания варьируются от небольшого штрафа до пожизненного заключения. Стоит отметить, что во многих странах, сохранивших подобные законы, они фактически не действуют.

Суицидальные мысли не являются чем-то постоянным, и человек, совершивший попытку самоубийства, может прожить долгую жизнь. Повышение суицидального риска нередко связано с конкретной ситуацией.

Из-за стигматизации самоубийств люди, имеющие суицидальные мысли, не знают, с кем поделиться. Стигма мешает друзьям и родным уязвимого человека оказать ему поддержку, а иногда даже признать проблему.

Суицидально настроенные люди часто не до конца уверены в желании умереть.

В настоящее время в Беларуси реализован Комплекс мер по профилактике суицидального поведения населения на 2015 – 2019 годы. Готовится новая программа.

Принимая во внимание тот факт, что алкоголизация населения является одним из факторов, способствующих формированию суицидального поведения и росту суицидальной активности, будет продолжена систематическая и целенаправленная профилактическая работа по снижению потребления алкоголя населением республики.

Важное значение имеет адекватное освещение в различных СМИ проблемы самоубийств и конкретных случаев суицидальных актов. Специалисты СМИ могут и должны вносить свой вклад в осознание обществом проблемы самоубийств и формирование реалистичных, не искаженных предрассудками представлений о самоубийстве, а также способствовать распространению просветительской информации о факторах и признаках суицидального риска, о депрессии и лечении психических расстройств, способах психологической помощи, информировать о местных ресурсах социальной, психологической, психотерапевтической и психиатрической помощи. Следование рекомендациям в подаче материала по проблематике суицидального поведения поможет минимизировать вред, не приводя к отказу от освещения проблемы самоубийств в целом.

Среди населения существует ложное убеждение о том, что обращение к психиатру, психотерапевту, психологу является чем-то постыдным и влечет за собой социальные последствия, что является серьезным препятствием для широкого раннего обращения населения за необходимой помощью. В период возникновения психических, психологических проблем необходимо думать о здоровье, качестве жизни, а не следовать ложным убеждениям и лишать себя своевременной помощи.

Существующая система оказания психиатрической помощи предусматривает установление диспансерного наблюдения только над пациентами, страдающими тяжелыми, хроническими психическими расстройствами.

С целью профилактики суицидов в **УЗ «Пружанская центральная больница»** функционирует **телефон доверия 7-37-70**, ведется анонимный прием врачей-психиатров-наркологов, врача-психотерапевта, психолога.

**Врач-психотерапевт – Кулик Александр Иванович**, приём осуществляется в здании кожно-венерологического кабинета, прием ведется по предварительной записи. Телефон для записи на прием **9-04-65**.

**Психолог – Курачинская Татьяна Васильевна**, приём осуществляется в здании дневного диспансера (вход слева), прием по предварительной записи. **Контактный тел. 8029-793-99-08 (МТС).**

**Врач-нарколог – Смаль Виктория Викторовна, Карпович Юрий Алексеевич** прием осуществляется в каб. №42 здание поликлиники, контактный телефон **7-37-70**, прием ведется по живой очереди без предварительной записи.

**Врач-психиатр – Ковалевич Андрей Александрович**, приём осуществляется в каб. № 41 здание поликлиники, контактный телефон – **7-37-70**, запись на прием в регистратуре поликлиники.

**К какому бы из специалистов районной службы психического здоровья вы не обратились, Вам гарантируется полная конфиденциальность в строгом соответствии с законодательством РБ.**