



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.5/2007/7/Add.3
5 July 2007

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта

Двадцатая сессия

Женева, 13-14 сентября 2007 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

ОТВЕТЫ НА ВОПРОСНИК ПО ИЗМЕНЕНИЯМ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

Добавление

Передано правительством Финляндии

I. ВОПРОСЫ ОБЩЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ

A. Цели правительственной политики в области внутреннего транспорта в целом и по отдельным видам транспорта (автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, городской и т.д.), а также цели внешнего характера (планирование землепользования, региональное развитие и т.д.) в той мере, в какой это имеет отношение к транспорту

1. Общие направления транспортной политики Финляндии будут определяться с учетом проблемы изменения климата. Объемы выбросов парниковых газов в транспортном секторе должны быть сокращены. Вместе с тем необходимо уделять внимание обеспечению конкурентоспособности сектора логистики и удобства

ежедневных поездок. В сбалансированной транспортной политике должны быть определены способы сочетания этих целей. Ключевой задачей являются изменение образа мышления и действий, а также использование ориентированных на потребителя новаторских подходов.

2. Транспортная политика формируется с учетом потребностей и пожеланий потребителей. Ориентация на потребителя означает выбор такой транспортной политики, которая была бы направлена на обеспечение удобства поездок, связанных с профессиональной деятельностью и потребностями повседневной жизни. Требуемый уровень услуг для потребителей, граждан и бизнес-сообщества будет достигнут за счет применения целого ряда разнообразных инновационных механизмов. Ориентация на потребителя также означает создание для будущих поколений условий для пассажирских и грузовых перевозок, отвечающих их потребностям.

3. В планировании и развитии транспортных систем должен применяться целостный подход. Повседневные и деловые поездки нередко связаны с использованием разных видов пассажирского и грузового транспорта, поэтому необходимо обеспечить их слаженное функционирование. Вместо анализа по отдельным секторам и операциям будут изучаться общие направления развития и оптимизации транспортной системы. По мере совершенствования транспортной системы будет достигаться максимальная отдача от деятельности различных агентств.

4. Необходимо эффективно использовать ресурсы. Рациональное и эффективное использование ограниченных ресурсов означает применение широкого диапазона механизмов. Целью новой стратегии развития являются эффективное задействование инвестиций в транспортную инфраструктуру, более оперативное решение проблем в области пассажирских и грузовых перевозок и применение инновационных подходов для повышения уровня обслуживания. Эффективное использование ресурсов также означает выбор приоритетов; ресурсы должны применяться с наибольшей общей отдачей. Укрепление сотрудничества и создание сетей партнерских организаций будут направлены на задействование интеллектуального потенциала.

5. В основу принимаемых решений и деятельности по их реализации будет положен гибкий подход. Хотя развитие транспортной системы направлено на обеспечение устойчивости в долгосрочной перспективе, необходимо проявлять гибкость при выявлении правильных подходов к развитию, профессионализм в прогнозировании изменений условий функционирования системы и реагировании на них, а также смелость и инициативность, позволяющие влиять на развитие событий. Отношение людей к работе и ведению предпринимательской деятельности изменится и появятся новые эффективные

механизмы, способствующие повышению качества и оптимальному функционированию транспортной системы. Мы должны быть готовы воспользоваться возможностями, открываемыми новыми технологиями в работе по совершенствованию транспортной системы. Существует риск того, что долгосрочные решения, принимаемые в свете нынешних механизмов и образа мышления, не позволят дать наиболее оптимальный ответ на потребности будущего.

В. Меры организационного характера, направленные на достижение целей транспортной политики, например, структура, функционирование и компетенция административных органов, ответственных за транспортную политику, и их взаимоотношения с другими административными органами (национальными, региональными, местными) и с транспортными предприятиями

6. Автомобильные дороги: Сеть автомобильных магистралей Финляндии находится в ведении Финской администрации автомобильных дорог. Конкуренция на рынках автомобильных дорог (в области технического обслуживания, строительства) с 2004 года полностью подчинена законам открытых рынков. В 2001 году было создано государственное предприятие (финское предприятие автомобильных дорог, которое в настоящее время называется "Дестия"). Планируется, что в начале 2008 года предприятие "Дестия" будет зарегистрировано в качестве корпорации.

7. Железные дороги: За техническое обслуживание и развитие железнодорожной сети Финляндии отвечает Железнодорожная администрация Финляндии (ЖДА), которая размещает заказы среди инжиниринговых фирм, консультантов и подрядчиков на услуги в области планирования, строительства и технического обслуживания. Заказы на проведение около 70% работ по обслуживанию железнодорожных путей размещаются с использованием механизма торгов. В новых проектах и инвестициях в развитие этот показатель составляет почти 100%.

8. В секторе грузовых перевозок рыночные механизмы действуют с начала 2007 года. Пассажирские перевозки в настоящее время осуществляются государственной железнодорожной компанией "VR".

9. Морские перевозки: Техническое обслуживание, лоцманская проводка и ледакольные работы открыты для участников рынка. Государственные предприятия "Финшташип" и "Финпайлот" (созданы в 2004 году) по-прежнему играют ведущую роль.

10. Воздушное сообщение: Государственное предприятие "Финавиа" обслуживает финскую сеть аэропортов и систему воздушной навигации. В конце 2005 года в сеть аэропортов входило 25 аэропортов, а количество занятых на предприятии составило около 2 385 человек.

С. Политические меры или действия, принятые административными органами с целью повышения безопасности (пользователей, персонала и третьих лиц) и снижения негативного воздействия на окружающую среду со стороны различных видов транспорта

11. Долгосрочной целью для всех видов транспорта является недопущение аварий со смертельным исходом. Мы уже близки к достижению этой цели в области воздушных перевозок и морских грузовых перевозок. Наиболее сложной проблемой является повышение безопасности дорожного движения.

12. К основным задачам относятся повышение безопасности дорожного движения, в частности сокращение количества столкновений на основных транспортных магистралях и мелких дорожно-транспортных происшествиях в городских агломерациях, а также изменение психологических установок населения и его поведения и улучшение информированности в вопросах безопасности.

13. В соответствии с постановлением правительства цель в области безопасности дорожного движения заключается в том, чтобы к 2025 году количество погибших в результате дорожно-транспортных происшествий не превышало 100 человек. За последние 10 лет произошло лишь незначительное повышение безопасности на транспорте. При нынешних темпах улучшения положения возникнет большое отставание от целевых показателей, определенных правительством, а уровень безопасности по-прежнему будет находиться ниже уровней других северных стран. Еще одной проблемой является наличие большого количества людей, получивших тяжкие телесные повреждения. Поставлена конкретная задача по сокращению числа столкновений на основных автомагистралях и мелких дорожно-транспортных происшествиях в городских агломерациях.

14. Дорожно-транспортные происшествия с участием поездов происходят на железнодорожных переездах. Поскольку большое количество железнодорожных переездов не позволяет провести их полную ликвидацию, основная задача заключается в изменении поведения населения.

15. Растущий объем перевозок в Россию является причиной повышения рисков для безопасности как на автомобильном, так и на морском транспорте. Высокие темпы роста морских перевозок в порты Финского залива приводят к повышению рисков для безопасности в Балтийском море. Развитие прогулочного судоходства является причиной увеличения количества опасных ситуаций с участием судов торгового флота.

16. Вопросы безопасности приобрели еще бóльшую остроту и становятся все более актуальными, в частности в области международных пассажирских и грузовых перевозок. Конкретной задачей по поддержанию уровня безопасности в портах и аэропортах является обеспечение бесперебойного функционирования этих узких мест на транспорте.

17. Пешеходы и пользователи общественного транспорта в некоторых случаях не чувствуют себя в безопасности. Связанная с этим угроза заключается в том, что повышенное чувство опасности станет причиной, ограничивающей передвижение населения, и снизит привлекательность легких видов транспорта и общественного транспорта.

18. Обновление парка транспортных средств и повышение качества дорожной сети наряду с мерами по усилению контроля позитивно скажутся на безопасности движения. Сокращение скорости приводит к снижению количества аварий, а также степени тяжести их последствий. Новые технологии могут оказаться эффективным средством информирования об условиях дорожного движения и других опасностях, а также помочь водителям лучше контролировать управляемые ими транспортные средства. Существует опасность того, что преимущества новой технологии могут быть сведены на нет в результате более рискованного поведения участников дорожного движения. Эту проблему также можно рассматривать в более широком плане: психологические установки, мотивация и поведение населения зачастую противоречат целям повышения безопасности.

D. Принятые административными органами меры и правила, содействующие более рациональному использованию имеющихся транспортных возможностей (например, лучшее распределение перевозок между общественным и личным транспортом), включая меры, принятые в целях поощрения использования городского общественного транспорта и снижение доли частных автомобилей в городских районах

19. В городских районах цель заключается в расширении возможностей общественного транспорта, с тем чтобы он мог составить конкуренцию частным автомобилям. На городском транспорте предполагается создать такие схемы пассажирских перевозок,

которые были функциональными, высококачественными и доступными. Охват, уровень обслуживания и привлекательности общественного транспорта в развивающихся городских районах больших и средних размеров, безусловно, выиграли бы в результате пересмотра системы планирования, организации и финансирования перевозок. Для улучшения качества информационного обслуживания пассажиров, а также облегчения условий поездок и повышения привлекательности общественного транспорта будут использоваться новые технологии.

20. С целью поддержки общественного транспорта будут увеличены государственные инвестиции в инфраструктуру, включая рельсовые пути, полосы для движения автобусов и другие вспомогательные сооружения для общественного транспорта, остановки для пересадки пассажиров и информационные системы. Условием усиления государственной поддержки планированию и развитию услуг общественного транспорта является увеличение инвестиций в эту сферу за счет средств муниципалитетов.

21. В сельских районах и малых городах населению будет обеспечен приемлемый уровень услуг общественного транспорта. Это означает, что сокращение количества регулярных маршрутов будет компенсировано благодаря организации перевозок общественным транспортом по требованию. Предполагается стимулировать использование муниципалитетами и Институтом социального страхования Финляндии возможностей регулярного пассажирского сообщения, а также транспортных услуг по требованию и соответствующих систем бронирования при размещении заказов на транспортные услуги и компенсации расходов на перевозки.

22. Повышение качества перевозок общественным транспортом и эффективности соответствующих услуг обуславливает необходимость усиления координации в процессе принятия решений об уровне обслуживания и планировании перевозок. Планирование услуг будет охватывать более обширные зоны по сравнению с территорией муниципалитетов, с тем чтобы в максимально возможной степени учитывать потребности в пассажирских и грузовых перевозках разных общин и районов, находящихся в ведении местных органов управления.

23. Государственное субсидирование общественного транспорта отдельных регионов будет использоваться для поддержания базового уровня обслуживания. Выделяемые субсидии позволят обеспечить для граждан на всей территории страны доступ к базовым услугам общественного транспорта. Вопрос о размерах финансирования будет рассматриваться в целом, отдельно от муниципалитетов, а также с учетом средств, выделяемых муниципалитетами и Институтом социального страхования Финляндии на развитие транспортных услуг и компенсацию расходов на пассажирские перевозки.

24. Передвижение в редконаселенных сельских районах главным образом зависит от индивидуального автотранспорта. Помощь соседей и совместное использование автомобиля могли бы стать существенным подспорьем для пожилых жителей сельских районов, в которых уровень предоставляемых общественным транспортом услуг является недостаточным для удовлетворения повседневных потребностей. Совершенствование информационных услуг могло бы способствовать более широкому использованию практики совместного использования частных автомобилей. Развитие моделей перевозок общественным и коммерческим транспортом позволило бы улучшить доступность услуг и облегчить условия повседневной жизни сельского населения, не имеющего своих автомобилей.

E. Меры, содействующие рациональному использованию энергоресурсов на транспорте

25. Основными факторами сокращения выбросов парниковых газов на транспорте являются прекращение фрагментации структуры городов и растущей интенсивности использования частных автомобилей, повышение энергетической эффективности транспорта и использование новых видов топлива с низкими уровнями выбросов. Сокращение выбросов также может обеспечиваться за счет повышения конкурентоспособности железнодорожного и водного транспорта и увеличения их доли на рынке перевозок.

26. Выбросы парниковых газов будут сокращаться медленными темпами. В настоящее время имеется немало эффективных механизмов, но результаты их применения будут видны лишь через несколько лет. В этой связи необходимо в оперативном порядке приступить к целенаправленной работе в новом направлении. Если процессы сокращения выбросов парниковых газов на транспорте контролировать, причем по разным направлениям, то вполне вероятно, что это не отразится негативно на конкурентоспособности логистического сектора Финляндии и на повседневных поездках граждан.

27. Однако бесперспективен подход, в соответствии с которым сокращение выбросов парниковых газов на транспорте может быть обеспечено лишь средствами транспортной политики. Поэтому необходимо, в частности, опираться на планирование землепользования, налоговую политику и использование других экономических стимулов. Следует поощрять способы перемещения, благоприятные для окружающей среды, пешеходное и велосипедное движение и общественный транспорт. Для этого также необходимо правильное планирование землепользования.

28. Задача заключается в формировании компактной городской структуры с малоинтенсивным транспортным потоком, передвижение в пределах которой может осуществляться на общественном транспорте и путем организации велосипедного или пешеходного движения. Однако различные заинтересованные группы, имеющие отношение к планированию землепользования и транспорта, зачастую действуют разрозненно. В решениях, принимаемых правительством, муниципалитетами, деловыми кругами и отдельными лицами, делается упор на собственные, главным образом экономические, интересы. Пассажирские и грузовые перевозки являются лишь одним из факторов, влияющих на решения, принимаемые компаниями и отдельными лицами о размещении объектов.

29. Следует развивать планирование региональных транспортных систем с целью более оптимальной интеграции планирования транспорта и землепользования. В планировании землепользования необходимо уделять больше внимания факторам, влияющим на движение транспорта и распределение перевозок пассажиров между различными видами транспорта. Предприятия и учреждения следует размещать таким образом, чтобы максимально сократить продолжительность поездок и способствовать использованию общественного транспорта и организации велосипедного и пешеходного движения.

30. Следует укреплять сотрудничество между министерством транспорта и коммуникаций и министерством охраны окружающей среды в области планирования землепользования и транспорта. Роль министерства транспорта и коммуникаций, а также агентств по развитию инфраструктуры заключается в поощрении учета транспортных проблем в процессе планирования других государственных органов и учреждений. Важно, чтобы муниципалитеты и правительство пришли к общему пониманию значения развития транспортной системы с учетом изменений в городских структурах, демонстрировали общую волю к прекращению процесса фрагментации городских структур и определили пути совместной работы по достижению этих целей. Основными инструментами являются планы провинций и национальные планы, а также планы развития городской и транспортной системы с целью обновления муниципальных структур и инфраструктуры услуг. В крупных городских районах важное значение имеет развитие сети, в рамках которой местные центры, предлагающие повседневные услуги, были бы прочно связаны маршрутами общественного транспорта.

31. Следует пересмотреть порядок взимания налога на легковые автомобили компаний и покрытия расходов на поездки до места работы за счет этого налога, с тем чтобы сократить их негативное воздействие на общинные структуры и транспортное поведение.

32. Цель заключается в увеличении доли общественного транспорта в перевозках в городских районах. Для облегчения поездок и повседневных перемещений без использования легкового автомобиля порядок транспортного обслуживания граждан по месту работы будет пересматриваться и планироваться на основе целостного подхода с учетом местных условий. Планирование землепользования будет увязываться с целями развития общественного транспорта.

33. На планирование общественного транспорта в наиболее важных городских районах будет выделяться дополнительная помощь правительства, при этом субсидии будут выделяться в строго адресном порядке на услуги общественного транспорта по мере увеличения вклада муниципалитетов. В долгосрочной перспективе поддержка развития общественного транспорта будет оказываться в рамках программ развития, учитывающих особенности конкретных городских районов. Программа развития общественного транспорта будет увязана с региональным планом транспортной системы. Реализация задач в области общественного транспорта и землепользования в регионах будет способствовать достижению национальных целей. Регионы будут проводить отбор наиболее эффективных механизмов достижения своих целей с учетом имеющихся у них конкретных преимуществ и специфических потребностей.

34. В городских районах жителям приходится перемещаться главным образом на столь короткие расстояния, что их без труда можно преодолеть пешком или на велосипеде. Пешеходные и велосипедные маршруты, как и услуги для велосипедистов, должны быть привлекательными, безопасными и пригодными для каждого. В городских районах будет создана всеобъемлющая сеть пешеходных и велосипедных маршрутов высокого качества, которые будут размечены знаками и оборудованы информационными щитами, а также будут иметь доступ к остановкам общественного транспорта. В процессе транспортного планирования в городских районах пешеходному и велосипедному движению будет уделяться такое же внимание, что и другим способам передвижения.

35. Предполагается ввести систему цен для всех видов транспорта, исходя из масштабов их использования. Наибольшая потребность в этом ощущается на автомобильном транспорте. Прослеживается очевидная связь и между ценами и спросом на воздушные, водные и железнодорожные перевозки: установленные тарифы влияют на выбор потребителя.

36. Взимание платы на автомобильном транспорте будет производиться с использованием интеллектуальных технологий и спутникового слежения. Новая система платежей будет внедрена не ранее 2015 года. Размеры сборов будут устанавливаться в зависимости от интенсивности использования транспортного средства, места, времени и

характеристик транспортного средства. Отчасти она заменит собой действующую систему налогообложения транспортных средств, при этом средние расходы, связанные с использованием транспортного средства, не увеличатся. Однако плата, взимаемая в час пик в городских районах, по сравнению с нынешними тарифами возрастет. Вместе с тем при определении размеров платежей в сельских районах будут учитываться большие расстояния и отсутствие альтернативных видов транспорта.

37. Такая новая ценовая политика может повлиять на выбор вида транспорта и масштабы использования легковых автомобилей, способствовать более активному использованию имеющейся сети и снизить интенсивность движения в часы пик в результате изменения времени поездок. Система платежей также может служить стимулом для перехода на применение транспортных средств с низким уровнем выбросов. Цель заключается в том, чтобы с помощью системы цен управлять спросом на перевозки и таким образом сокращать ущерб от дорожного движения. Например, в крупных городских районах взимание платы за пользование автомобилями позволит эффективно управлять спросом, что тем самым будет способствовать уменьшению перегруженности дорог и сокращению выбросов парниковых газов.

38. Введение платы за пользование автотранспортом в городских районах явится частью пересмотра системы транспортных сборов в масштабах всей страны. В процессе совершенствования транспортных систем в городских районах одним из наиболее доступных механизмов во всех случаях будет управление спросом.

39. Что касается экономичного пассажирского железнодорожного транспорта, то его конкурентоспособность планируется повысить как в местном сообщении в городских районах, так и в секторе перевозок на большие расстояния между крупными центрами. Железнодорожный транспорт является наиболее оптимальным средством передвижения на расстояния 100-400 км. Для повышения конкурентоспособности железнодорожных перевозок необходимо улучшить процесс согласования графиков движения поездов, информирование потребителей, качество услуг в поездах, а также развивать сеть пассажирских терминалов и услуг "от двери до двери".

40. Железнодорожный и водный транспорт должен стать более конкурентоспособным, с тем чтобы увеличить его долю в перевозках. Для этого требуются эффективные совмещенные терминалы для многих видов транспорта, новые технологии погрузочно-разгрузочных работ и обслуживания погрузочных площадок, а также инвестиции в системы управления перевозками и регулирования транспортной деятельности. В области воздушных перевозок в рамках ЕС необходимо организовать торговлю квотами на выбросы. Будут поощряться меры, принимаемые компаниями в соответствии с их

системами управления качеством и природоохранной деятельностью, направленные на экономию энергии и более эффективное использование энергии на транспорте.

41. Повышение цен на топливо для дорожных транспортных средств сыграет свою роль в переходе на альтернативные виды топлива. Используемые в настоящее время на транспорте виды биотоплива будут в максимально сжатые сроки заменены на затратоэффективные виды биотоплива второго поколения, изготавливаемые из древесных материалов и отходов переработки сырья.

II. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ, ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ

A. Основные технологические изменения в отношении существующей инфраструктуры, транспортного оборудования, управления движением и т.д., включая, в частности, меры по управлению движением в городских районах

и

B. Прогресс в предоставлении комплексных транспортных услуг с использованием различных видов транспорта при перевозке пассажиров и грузов (перевозка легковых и грузовых автомобилей на ж/д платформах, контейнеризация, использования поддонов) и в повышении эффективности транспортных операций (пригородные перевозки, связь с аэропортами, консолидация грузов, их обработка и распределение в портах и других основных центрах)

42. В ходе реализации программы АИНО (Программа НИОКР по информированию о перевозках в реальном времени на 2004-2007 годы) были разработаны и/или опробованы услуги, соответствующие европейской концепции минимальных и общедоступных информационных технологий услуг (Конференция по электронным технологиям, 2003). Итогом почти одной трети проектов явилось принятие таких концепций услуг, как:

a) услуги по информированию пассажиров о перевозках общественным транспортом:

- i) информирование о графике движения общественного транспорта в реальном времени службой Omat lähdöt ("виртуальный монитор");
- ii) информирование о происшествиях на общественном транспорте в метрополитенском районе Хельсинки;

- iii) информирование пассажиров о перевозках общественным транспортом, предоставляемые на остановках, в режиме онлайн и/или по мобильному телефону в городах Тампере, Йювяскюля, Турку, Эспоо;
 - iv) информирование пассажиров в транспортных средствах, которые обслуживают маршруты общественного транспорта, связывающие университеты метрополитенского района Хельсинки.
- b) Услуги в области грузовых перевозок:
- i) услуги сетевой информационной системы о грузовых перевозках;
 - ii) этап 2 создания информационной системы ПОРТНЕТ о морских перевозках.
- c) Управление движением в городских районах:
- i) информация о состоянии транспортной сети, получаемая из системы дорожных знаков и сигналов;
 - ii) организация дорожного движения в случае дорожных работ;
 - iii) сбор информации о состоянии транспортной сети с использованием транспортных средств, оборудованных датчиками (FCD);
 - iv) краткосрочные прогнозы погоды и состояния поверхности дорожного покрытия;
 - v) централизованное представление информации о движении городского транспорта;
 - vi) интеллектуальная система взимания платы с пользователей дорог.
- d) Вспомогательные услуги для водителей:
- i) услуги по предупреждению и оказанию помощи в выборе маршрута, предоставляемые водителям тяжелых транспортных средств;

- ii) бортовая система экстренного вызова ("электронный вызов") и соответствующие дополнительные услуги;
 - iii) бортовые устройства предупреждения о приближении поездов к железнодорожным переездам;
 - iv) предупреждение водителей легковых автомобилей об опасном поведении.
- e) Как минимум следующие услуги будут оказываться на постоянной основе:
- i) информационные услуги для пассажиров общественного транспорта в нескольких городах;
 - ii) выбор маршрутов пешеходного и велосипедного движения в метрополитенском районе Хельсинки;
 - iii) служба информирования о городском транспорте на основе пилотного проекта, реализованного в регионе Оулу;
 - iv) службы информирования о городском транспорте и управления дорожным движением на основе модели города Тампере;
 - v) организация дорожного движения в случае крупных дорожных работ;
 - vi) служба оповещения и оказания помощи в выборе маршрута для водителей тяжелых транспортных средств;
 - vii) сбор данных о времени поездки и информации о состоянии движения с использованием датчиков, установленных на транспортных средствах (FCD);
- f) транспортная информационная платформа.

C. Выявление и локализация постоянных препятствий движению (узкие места, перегруженность некоторых дорог, трудности эксплуатационного характера)

43. Основные препятствия возникают на пограничных пунктах Ваалимаа и Нуйямаа на границе с Россией.

III. ВОПРОСЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ

А. Планирование или реализация крупных проектов по развитию инфраструктуры (автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, трубопроводный транспорт национального или международного значения), а также модернизация существующей инфраструктуры

44. Программа инвестиций в транспортную инфраструктуру на 2004-2007 годы была опубликована в первый год работы первого кабинета, возглавляемого премьер-министром Матти Ванханена. Этой программой предусматривается реализация 20 инвестиционных проектов в автомобильный, железнодорожный и внутренний водный транспорт (общая стоимость расходов на строительство составляет 1 500 млн. евро); в 2007 году в рамках 18 из этих проектов уже ведутся строительные работы. В апреле была опубликована программа, принятая вторым кабинетом премьер-министра Матти Ванханена. В начале избирательного периода правительство представит парламенту доклад об основных направлениях его долгосрочной транспортной политики. В докладе будут изложены программа инвестиций в транспортную инфраструктуру в 2007-2011 годах и долгосрочная программа наращивания инвестиций в области транспорта и инфраструктуры, основанная на комплексном подходе к развитию транспортной системы.

В. Финансирование проектов транспортной инфраструктуры (например, инфраструктуры автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного, трубопроводного, городского транспорта); возможные специальные схемы финансирования (например, посредством учреждения общего или специального фонда, распределение издержек, связанных с развитием инфраструктуры)

45. Строительство участка автомагистрали E18 между городами Муурла и Лохья относится к так называемым проектам на основе модели жизненного цикла, в рамках которой строительная компания также будет нести ответственность за техническое обслуживание автомагистрали в течение 25 лет. Строительство началось в 2005 году, и данный участок будет открыт для движения в 2008 году. Его протяженность составляет 50 км.

46. Информация о некоторых ключевых элементах сектора внутреннего транспорта:

а) Общая численность занятых в транспортном секторе:

В транспортном секторе занято 132 000 человек, на долю которых приходится около 5% от общей численности занятых в Финляндии.

b) Общий объем инвестиций в транспортную инфраструктуру:

Общий объем инвестиций в 2005 году составлял около 1 млрд. евро, или около 0,6% от ВВП.

c) Общий пассажирооборот:

Общий пассажирооборот в 2006 году: 75 900 млн. (в 2005 году - 75 200 млн.); в 2005 году: 62 200 млн. - индивидуальный автотранспорт; 3 338 млн. - железнодорожный транспорт; 118 млн. - трамвайный транспорт; 404 млн. - подземный транспорт; 4 642 млн. - городские и междугородные автобусы; 926 млн. - такси и 1 206 млн. пассажиро-километров - воздушный транспорт.

d) Общий грузооборот:

В 2006 году этот показатель составил 40 500 млн. тонно-км; 26 400 млн. - автомобильный транспорт; 11 100 млн. - железнодорожный транспорт; и 3 000 млн. - водный транспорт.

e) Общая протяженность транспортной инфраструктуры:

Общая протяженность государственных, т.е. обслуживаемых государством автомобильных дорог Финляндии приблизительно составляет 78 000 км, из которых на сеть главных дорог (главных дорог категорий I и II) приходится около 13 300 км. Общая протяженность автомагистралей составляет 700 км. Почти две трети всех государственных дорог Финляндии имеют твердое покрытие. Протяженность сети эксплуатируемых в Финляндии железных дорог составляет около 5 700 км, из которых около 45% электрифицировано. Около 90% сети приходится на однопутные железнодорожные линии. Протяженность сети морских и внутренних водных путей, обслуживаемых Морской администрацией Финляндии, составляет приблизительно 16 200 км. Около 4 000 км приходится на маршруты торгового судоходства; общая протяженность морских и внутренних водных путей с глубиной не менее 8 м равна 2 100 км; к их числу относятся все морские пути, обслуживающие зимние порты.

f) Внутренние пассажирские перевозки в Финляндии – пассажироместимост общественногo транспорта по состоянию на конец 2005 года^{1, 2, 3}

2005 год	Железнодорожный транспорт ⁶	Трамвайный транспорт	Подземный транспорт ⁷	Городской, междугородний автобусный транспорт ⁹	Такси	Воздушный транспорт ⁵	Морские внутренние паромные перевозки	Всего
Перевозки на большие расстояния								
Транспортные средства	722	0	0	630	0	32	0	1 384
Пассажироместа	40 383	0	0	32 058	0	2 895	0	75 336
Всего мест	42 603	0	0	32 058	0	2 895	0	77 556
Городской транспорт крупных городов				44	пассажироместа/ городские или междугородние автобусы			
Транспортные средства	70	131	54	1 499	0	0	3	1 757
Пассажироместа	13 300	5 889	6 948	66 250	0	0	810	93 197
Всего мест	16 625	16 293	21 300	104 289	0	0	900	159 407
Другие коллективные виды транспорта				43	пассажироместа/ городские или междугородние автобусы			
Транспортные средства	0	0	0	958	0	0	0	958
Пассажироместа	0	0	0	41 190	0	0	0	41 190
Всего мест	0	0	0	62 263	0	0	0	62 263
Другие виды коллективного транспорта				47	пассажироместа/ городские или междугородние автобусы			
Транспортные средства	112	0	0	1 892	0	0	0	2 004
Пассажироместа	16 758	0	0	88 733	0	0	0	105 491
Всего мест	20 948	0	0	90 621	0	0	0	111 569
Чартерные перевозки^{8, 4}				47	пассажироместа/ городские или междугородние автобусы			
Транспортные средства	0	0	0	1 778	9 152	0	0	10 930
Пассажироместа	0	0	0	83 628	46 332	0	0	129 959
Всего мест	0	0	0	83 628	46 332	0	0	129 959
Всего				46	пассажироместа/ городские или междугородние автобусы			
Транспортные средства	904	131	54	6 757	9 152	32	3	17 033
Пассажироместа	70 441	5 889	6 948	311 858	46 332	2 895	810	445 173
Всего мест	80 176	16 293	21 300	372 859	46 332	2 895	900	540 755

1. Также в Тампере и Турку.
2. Пассажироместимост по состоянию на последний день года.
3. В случае различий в пассажироместимости транспортных средств (например, самолетов) в статистических данных о пассажироместимости используется номинальная пассажироместимост, однако статистические данные о количестве пассажиромест рассчитаны в соответствии с фактическим количеством предоставляемых мест.
4. В данные о чартерных перевозках городскими и междугородними автобусами также включены чартерные перевозки за рубежом с использованием финских транспортных средств.

5. В данные о воздушных перевозках включены все известные операторы воздушных перевозок.
 6. Пассажировместимость железнодорожных транспортных средств рассчитана по количеству пассажирских вагонов.
 7. Пассажировместимость транспортных средств для подземных перевозок рассчитана по количеству сдвоенных вагонов.
 8. Различие в пассажировместимости транспортных средств для чартерных и других видов перевозок может проводиться лишь в случае городских и междугородних автобусов.
 9. Данные по перевозкам городскими и междугородними автобусами включают в себя данные компаний, не являющихся членами Финской ассоциации городских и междугородних автобусных перевозок.
-
47. Общее количество легковых автомобилей на конец 2006 года составляло 2 505 543 единицы, а грузовых автомобилей - 91 465. В собственности железных дорог находилось 11 162 вагона общей грузоподъемностью 499 128 тонн, а частным владельцам принадлежало 54 вагона общей грузоподъемностью 2 314 тонн.
