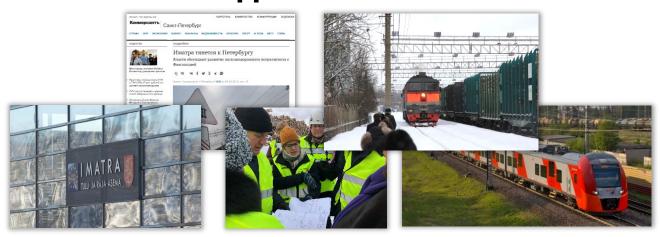


Подготовлено два отчета. В настоящем отчете рассматривается ЖДПП «Иматра» и планируемые мероприятия по его развитию на территории Финляндии.

# РАЗРАБОТКА ПЛАНА МЕРОПРИЯТИЙ ПО РАЗВИТИЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ ПУНКТ ПРОПУСКА «ИМАТРА – СВЕТОГОРСК» ЖДПП «ИМАТРА»





30.04.2019









РЕГИОНАЛЬНЫЙ COBET ЮЖНОЙ КАРЕЛИИ
Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

# РАЗРАБОТКА ПЛАНА МЕРОПРИЯТИЙ ПО РАЗВИТИЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ ПУНКТ ПРОПУСКА «ИМАТРА – СВЕТОГОРСК»

ждпп «иматра»

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

#### СОДЕРЖАНИЕ

PE3ЮME	3
Почему ЖДПП необходим статус международного пункта пропуска	4
Возможности обеспечения изменения статуса ЖДПП «Иматра – Светогорск»	6
Ожидаемые результаты проекта в перспективе после 2025 года	8
ТЕРМИНЫ И СОКРАЩЕНИЯ	9
1 ВВЕДЕНИЕ	14
1.1 ИСТОРИЯ ПРОЕКТА	16
1.2 ИСТОРИЯ И НЫНЕШНИЙ СТАТУС ЖДПП «ИМАТРА - СВЕТОГОРСК»	17
1.3 ИНВЕСТИЦИИ В ИНФРАСТРУКТУРУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ПУНКТЫ ПРОПУСКА	18
1.4 О ПРОЕКТЕ	19
1.5 ЗАДАЧИ	19
1.6 ПРЕИМУЩЕСТВА ИЗМЕНЕНИЯ СТАТУСА ЖДПП «ИМАТРА - СВЕТОГОРСК»	20
1.7 МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЙ	20
1.8 ВКЛАД ОФИЦИАЛЬНЫХ ЛИЦ, СВЯЗИ С ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ И ОСВЕЩЕНИЕ СМИ	
1.9 ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ	22
1.10 ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ НАД ПРОЕКТОМ	22
1.11 ПРОЦЕДУРА РАБОТЫ НАД ПРОЕКТОМ	24
2 ПОГРАНИЧНЫЕ ПУНКТЫ ПРОПУСКА	27
2.1 АВТОМОБИЛЬНЫЕ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУНКТЫ ПРОПУСКА И ИХ СУЩЕСТВУЮЩИЙ СТАТУС	15
2.2 СТРУКТУРЫ, ДЕЙСТВУЮЩИЕ НА ПУНКТАХ ПРОПУСКА	18
2.3 СУЩЕСТВУЮЩИЕ СОГЛАШЕНИЯ ПО ПУНКТАМ ПРОПУСКА	19
2.4 АНАЛИЗ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ ФИНЛЯНДИЕЙ И РОССИЕЙ	22
2.4.1.Международная торговля между Финляндией и Россией	22
2.4.2.Грузовые перевозки по сети железных дорог между Финляндие Россией	
2.5 АНАЛИЗ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ ФИНЛЯНДИЕЙ И РОССИЕЙ	28
2.5.1 Пассажирские перевозки на южных пунктах пропуска	28
2.5.2. Данные Компании ТАК о количестве иностранных граждан, посетивших Финляндию	29
2.5.3. Данные о посещении России гражданами Финляндии и третьих стран	

РЕГИОНАЛЬНЫЙ COBET ЮЖНОЙ КАРЕЛИИ
Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

3 C	УЩЕСТВУЮЩИЕ ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК НА ТЕРРИТОРИИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ФИНЛЯНДИИ	32
3.1	. ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	
	3.1.1 МАПП «Ваалимаа», «Нуйямаа» и «Иматра»	
	3.1.2 ЖДПП «Вайниккала» и «Иматра»	
3 2	. ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ	
J	3.2.1 МАПП «Ваалимаа», «Нуйямаа» и «Иматра»	
	3.2.2 ЖДПП «Вайниккала» и «Иматра»	
4	ПРОГНОЗ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК	
-	АНАЛИЗ РАНЕЕ РАЗРАБОТАННЫХ ПРОГНОЗОВ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК	
	ИНТЕРВЬЮИРОВАНИЕ И ПРЕЗЕНТАЦИИ	
	ПРОГНОЗ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК	
	ПРОГНОЗ ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗОК	
	(АРАКТЕРИСТИКА ОБЛАСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА	
	Участки железных дорог «Коувола - Луумяки - Вайниккала - Иматра»	
	. Детальная характеристика ЖДПП «Иматра - Светогорск»	
	· Процедура пересечения границы	
	ОРОЖНАЯ КАРТА, РАЗВИТИЕ ЖДПП «ИМАТРА – СВЕТОГОРСК»	
	. Минимальный состав оборудования, требуемый на границе Шенгенской зон	
6.2	. Дорожная карта	. 74
6.3	Стороны по выполнению Дорожной карты и этапы развития финского ЖДП	
6 1	«Иматра» Предлагаемые инвестиционные мероприятия	
0. <del>4</del> 7	ОЦЕНКА РЕЗУЛЬТАТОВ РАЗВИТИЯ ЖДПП «ИМАТРА – СВЕТОГОРСК»	
	. Преимущества для грузоперевозок и промышленности	
	Выгоды для пассажирских перевозок и туризма	
7.2 8	ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ	
9	ЗАКЛЮЧЕНИЕ	
	РАБОТА ПРОЕКТНОЙ ГРУППЫ	
	ТОЧНИКИ	

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

#### **РЕЗЮМЕ**

#### ЖДПП «Иматра - Светогорск» сегодня

В конце 2018 г. Региональный Совет Южной Карелии заказал группе консультантов из Финляндии и России выполнение работ по подготовке плана мероприятий по изменению статуса железнодорожного пункта пропуска «Иматра – Светогорск». В апреле 2019 года группа специалистов завершила подготовку и представление двух планов мероприятий, которые к настоящему моменту согласованы друг с другом. В указанных планах мероприятий определена необходимость инвестирования в развитие железнодорожного пункта пропуска «Иматра – Светогорск» по обеим сторонам границы. Настоящий план мероприятий подготовлен в отношении финского железнодорожного пункта пропуска «Иматра». Разработан также аналогичный отчет, включающий план мероприятий по развитию российского железнодорожного пункта пропуска «Светогорск».

ЖДПП «Иматра – Светогорск» – один из 11 пограничных пунктов пропуска на финско-российской границе, а также один из 4 железнодорожных погранично-пропускных пунктов. ЖДПП «Иматра» – единственный железнодорожный погранично-пропускной пункт, действующий в статусе временного. Основной вид грузов, перевозимых через данный ЖДПП, – лесные грузы, импортируемые из России в Финляндию.

ЖДПП «Иматра – Светогорск» является многосторонним упрощённым пунктом пропуска, но фактически функционирует как двусторонний пункт пропуска - для пересечения государственной границы Российской Федерации и Финляндии гражданами, в том числе в упрощённом порядке, и транспортными средствами Российской Федерации и Финляндии, а также для перемещения через государственную границу грузов, товаров и животных только Российской Федерации и Финляндии.

Посредством обмена нотами Министерства иностранных дел Российской Федерации и Министерства иностранных дел Финляндской Республики от 12 мая 1997 г. упрощённому железнодорожному пункту пропуска Светогорск-Иматра был придан статус международного, однако открытие движения через него для лиц и транспортных средств третьих государств будет возможно после его надлежащего обустройства и создания необходимых условий для работы контрольных органов.

ЖДПП «Иматра» нуждается в оснащении оборудованием, необходимым для функционирования железнодорожного пункта пропуска в соответствии с требованиями ЕС. К такому оборудованию относятся рентгенотелевизионные установки, телевизионные системы наблюдения на ограждающих конструкциях и т.д. Кроме того, необходимо развитие участков железной дороги на пограничном участке пути «Иматра – Иматранкоски» и станционных путей станции «Пелкола». Для этих целей в Финляндии были выделены государственные средства на закупку и установку нового оборудования и систем безопасности на ЖДПП «Иматра», а также запланировано выделение дополнительных инвестиций в период 2019 - 2022 гг.

Изменение статуса ЖДПП «Иматра» с упрощенного на многосторонний пункт пропуска также потребует некоторых нормативно-правовых изменений, что планируется реализовать в Финляндии до 2025 года.

Пограничный пункт пропуска «Иматра - Светогорск» обслуживает межграничные передвижения людей и грузов с 1972 года. В мае 1997 г. органами государственной власти Финляндии и России была достигнута принципиальная договоренность об изменении статуса пункта пропуска «Иматра - Светогорск» с

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

двустороннего на международный (многосторонний). Стороны договорились о том, что как только пункт пропуска будет оснащен в соответствии с требованиями контрольных органов двух стран, связанными с пропуском автомобильного и железнодорожного транспорта, он будет открыт для международного межграничного движения.

В июле 2002 г. статус погранично-пропускного пункта «Иматра - Светогорск» был изменен с временного на международный, но только в части пропуска автомобильного транспорта на МАПП. ЖДПП «Иматра - Светогорск» по-прежнему действует как двусторонний, временный пункт пропуска, где все пассажирские и грузовые перевозки могут осуществляться только по взаимному согласованию пограничных служб сопредельных стран.

В 2016 году соглашение о взаимных перевозках между Финляндией и Россией было возобновлено с отменой некоторых действовавших ранее ограничений, таких как перечень товаров, разрешенных к перевозке через погранично-пропускной пункт. В составе законодательства Финляндии новое соглашение известно под номером SopS 85/2016. В 2017 году была введена круглосуточная работа МАПП на пропуск легковых и грузовых автомобилей, автобусов и велосипедов. Железнодорожное движение по-прежнему осуществляется в двустороннем порядке, при этом ЖДПП «Иматра - Светогорск» фактически функционирует с утра до позднего вечера шесть дней в неделю.

#### Почему ЖДПП необходим статус международного пункта пропуска

Разница между временным и международным ЖДПП заключается в том, что международный погранично-пропускной пункт функционирует на основе принципов международной торговли и обеспечивает пропуск товаров не только сопредельных, но и других стран. Международный погранично-пропускной пункт можно использовать при планировании маршрутов перевозок и передвижений через государственную границу. Через временный ЖДПП может осуществляться только пропуск железнодорожных составов, пассажиров и грузов, зарегистрированных на территории Российской Федерации или Финляндии, при этом пропускаемые составы и товары должны иметь разрешения пограничных служб обеих стран, которые согласовываются заранее.

ЖДПП «Иматра – Светогорск» – единственный ЖДПП, действующий в статусе временного. Данный статус не соответствует принципам международной торговли в отношении быстрого перемещения товаров и открытости пункта пропуска всем участникам международной торговли на равных условиях. Временный статус накладывает ограничения на использование сети железных дорог на подходах к ЖДПП.

Участники международной торговли, в первую очередь, промышленные предприятия, заинтересованы в изменении статуса ЖДПП «Иматра – Светогорск» с временного на международный, как это и предполагалось в 2002 г. и было организовано в отношении МАПП «Иматра – Светогорск».

Наличие статуса международного у ЖДПП «Иматра – Светогорск» позволит открыть новый маршрут для пассажирского железнодорожного сообщения по направлению Санкт-Петербург – Выборг – Светогорск – Иматра - Лаппенранта, которое создаст новые возможности для пассажирских передвижений, будет стимулировать развитие туризма и рост экономики приграничных регионов обеих стран.

Отсутствие статуса международного у ЖДПП «Иматра» препятствует использованию маршрута, проходящего через данный пункт пропуска, для международ-

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

ных перевозок грузов и пассажиров железнодорожным транспортом. В настоящее время перемещение пассажиров и грузов из Финляндии и России через ЖДПП «Иматра» может осуществляться только при наличии заблаговременного оформляемого взаимного разрешения пограничных служб двух стран.

Зимой 2018-2019 гг. отсутствие международного статуса у пункта пропуска не позволило использовать ЖДПП «Иматра» в качестве оперативной альтернативы для разгрузки сети железных дорог. Ввиду повторяющихся сильных снегопадов и других сопутствующих обстоятельств возникли затруднения при перемещении некоторых партий грузов железнодорожным транспортом, железнодорожные пути оказались перегружены, сначала в районе ЖДПП «Вайниккала – Бусловская», а затем на большем удалении, в радиусе порядка 70 км. Время открытия «окон» пропуска грузовых поездов переносилось. По сведениям некоторых финских предприятий – участников международной торговли, время ожидания доставки грузов из России достигало трех недель. Участники международной торговли пытались перенаправлять свои грузы по другим маршрутам и предпринимать другие временные меры, что требовало затрат времени, при этом отсутствие статуса международного у ЖДПП «Иматра» не позволило использовать его для урегулирования возникших проблем.

При наличии статуса международного ЖДПП «Иматра» мог бы функционировать более гибко, осуществляя прием, хранение и отправку груженых и порожних составов, в том числе грузов третьих стран. Наличие международного статуса и соответствующей функциональности ЖДПП «Иматра» в значительной степени облегчило бы планирование железнодорожных перевозок и оперативное урегулирование в случае возникновения непредвиденных ситуаций. Статус международного (многостороннего) ЖДПП «Иматра» также сыграл бы важную роль с точки зрения улучшения качества международных железнодорожных перевозок, так как гибкость обслуживания и сокращение задержек способствовало бы повышению их конкурентоспособности по сравнению с грузовым автомобильным транспортом.

При наличии международного статуса у ЖДПП «Иматра» этим пунктом пропуска смогут пользоваться участники международной торговли многих стран, что создаст привлекательные возможности для промышленных и торговых компаний, так как им не придется пользоваться одними и теми же ограниченными ресурсами только на одном ЖДПП «Вайниккала – Бусловская».

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»



Карта 1. В статусе международного ЖДПП «Иматра - Светогорск» обеспечит наличие более прямого и функционального железнодорожного маршрута меньшей протяженности до участка «Каменногорск – Лосево» по сравнению с другими пунктами пропуска. Переключение части грузопотоков на маршрут, следующий через ЖДПП «Иматра - Светогорск», позволит расширить возможности для пропуска грузовых и пассажирских поездов «Аллегро» и «Лев Толстой» по существующему маршруту, проходящему через ЖДПП «Вайниккала - Бусловская».

#### Возможности обеспечения изменения статуса ЖДПП «Иматра – Светогорск»

Для изменения статуса ЖДПП «Иматра – Светогорск» необходимо обеспечить инвестирование по обеим сторонам границы. Потребности на финской и российской сторонах значительны, но несколько различны.

За последние годы как Российская Федерация, так и Финляндия инвестировали крупные средства в железнодорожную сеть на Карельском перешейке.

В последние годы в модернизацию сети железных дорог на территории Ленинградской области в Российской Федерации было вложено свыше 2 млрд. евро. В настоящее время также осуществляются бюджетные инвестиции на эти цели за счет использования ежегодных государственных ассигнований. На российской стороне в 2017 году были завершены работы по строительству участка железной дороги «Лосево - Каменногорск», объем инвестиций в которые составил 1.9 млрд. евро. Оставшаяся часть инвестиций для реализации мероприятий, предлагаемых в

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

рамках настоящего исследования и описанных в российском отчете, составляет порядка 106 млн. евро, необходимых для проведения реконструкции ЖДПП «Светогорск» и участка железной дороги от Каменногорска до Светогорска.

Со стороны Финляндии, на Юго-Восточной сети железных дорог осуществляются крупные инвестиции в участок «Луумяки – Иматра» в объеме 190 млн. евро. Данный проект будет реализован до 2023 года. Финансирование развития погранично-пропускного пункта «Иматра» в объеме 5,2 млн. евро осуществляется в рамках проекта приграничного сотрудничества ENI на 2019-2022 гг. Кроме того, планируется дополнительный объем инвестиций в развитие ЖДПП «Иматра» и подходов к нему в объеме 45 млн. евро на период до 2025 года. В перспективе до 2035 г. предполагается осуществить инвестиции в развитие ЖДПП «Иматра» и подходов к нему в объеме 33 млн. евро при росте объемов перевозок.

В целом, инвестирование в развитие железнодорожной сети Юго-Восточной Финляндии позволит повысить пропускную способность и конкурентоспособность железнодорожного транспорта благодаря присвоению ЖДПП «Иматра» статуса международного и увеличению разрешенной нагрузки на ось до 25 тонн и допустимой максимальной протяженности состава до 1100 м. Значительные выгоды также принесет снижение транспортных затрат в результате дальнейшей электрификации железнодорожной сети и наличия дуговой связи между ЖДПП «Иматра» и направлением на г. Коувола. Развитие систем сигнального регулирования и управления движением, а также совершенствование переездов в одном уровне позволит создать условия для повышения безопасности на железных дорогах. Переключение части грузопотоков с автомобильного транспорта на железнодорожный транспорт окажет положительное влияние на состояние окружающей среды.

Планирование предлагаемых изменений и выделение государственных средств на развитие ЖДПП «Иматра - Светогорск» по обеим сторонам границы позволит перевести ЖДПП в статус международного (многостороннего) к 2025 году. Первые необходимые практические шаги – представление инициативы по развитию ЖДПП «Иматра - Светогорск» в отраслевых министерствах транспорта России и Финляндии. На территории Финляндии ситуация в части внутренней политики весьма благоприятна. В ближайшее время будет сформировано новое правительство. Первой задачей в транспортном секторе является назначение министерской рабочей группы, которая приступит к подготовке Отчета по транспортной политике для представления Парламенту новым Правительством Финляндии.

Предложения по развитию ЖДПП «Иматра» необходимо представить министерской рабочей группе и включить в План инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры. Затем Агентство развития транспортной инфраструктуры Финляндии должно будет представить данный проект в Министерство транспорта и связи Финляндии, которое представит инициативу по развитию ЖДПП «Иматра» на переговорах по формированию бюджета на 2020 год. Обеспечив выделение финансирования, Агентство развития транспортной инфраструктуры Финляндии сможет приступить к разработке проектной документации по железнодорожным объектам, а центры экономического развития, транспорта и окружающей среды (центры ELY) – к реализации сложных проектов строительства железнодорожных объектов на финской территории. Помимо проведения проектных и строительных работ, в Дорожной карте предусмотрен еще целый ряд мероприятий, которые рассмотрены в дальнейших главах настоящего отчета.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

#### Ожидаемые результаты проекта в перспективе после 2025 года

Реализация инвестиций в развитие ЖДПП «Иматра - Светогорск» и подходов к нему будет стимулировать развитие международной торговли, туризма и приграничного сотрудничества.

В 2025 году новый региональный пассажирский железнодорожный маршрут по направлению Санкт-Петербург – Выборг – Светогорск – Иматра - Лаппенранта сможет функционировать в рамках первого года эксплуатации.

Объем грузоперевозок через ЖДПП «Иматра - Светогорск» существенно возрастет. На этом направлении железная дорога составит серьезную конкуренцию автомобильному транспорту в перевозках грузов. Будет достигнут положительный эффект за счет сокращения объемов выбросов парниковых газов благодаря переключению части перевозок с автомобильного транспорта на железнодорожный транспорт.

В 2025 году прогнозируется рост числа пользователей железнодорожным транспортом, и, соответственно, сокращение количества легковых автомобилей на автомобильных дорогах.

Общий уровень конкурентоспособности железнодорожного транспорта повысится, в том числе за счет роста эффективности использования железнодорожных составов, так как на маршруте, следующем через ЖДПП «Иматра - Светогорск», будут применяться открытые полувагоны и другие вагоны грузоподъемностью до 100 тонн.

Будут развиваться железнодорожные маршруты дальнего следования на связях с удаленными железнодорожными станциями на территории России, Казахстана, Китая и других стран. Кроме того, в рамках проектов Сотрудничества арабских государств Персидского залива в эти страны будет осуществляться доставка экспортных грузов компаний, действующих на северо-западе России и юго-востоке Финляндии.

Численность населения в приграничных регионах возрастет, в том числе благодаря наличию привлекательного и хорошо развитого пассажирского и грузового транспорта. Для растущего по численности населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области транспортные передвижения и туризм на приграничных территориях станут более комфортными и экологичными. Использование личного автотранспорта будет уже не так привлекательно для населения, в том числе из-за ожидания в очередях на автомобильных пунктах пропуска через государственную границу, поэтому будет увеличиваться численность граждан, желающих путешествовать на поездах.

Спрос на пользование железнодорожным транспортом вырастет как во всей Юго-Восточной Финляндии, так и на участке железной дороги «Иматра - Пелкола». В случае роста спроса на перевозки железнодорожным транспортам согласно максимальному прогнозному сценарию в перспективе дополнительно потребуются инвестиции для увеличения пропускной способности железных дорог на участке «Иматра - Пелкола» и для путевого развития станции «Пелкола».

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

## ТЕРМИНЫ И СОКРАЩЕНИЯ

#### **ТЕРМИНЫ**

Погранично-пропускной пункт (ППП) – пункт пропуска через государственную границу, установленный соответствующими органами власти в качестве пункта пересечения государственной границы. Согласно законодательству Финляндии, ППП – это место пересечения границы Шенгенской зоны. ППП выполняют задачи, поставленные перед ними правительством соответствующего государства, и предоставляют объекты для работы пограничных органов, таких как Таможня и Пограничная служба. По обеим сторонам границы действуют ППП соседних стран. В представленном отчете также применяются термины «Автомобильный пункт пропуска» (ЖДПП).

**Временный погранично-пропускной пункт** – пункт пропуска, где осуществляется пропуск через границу только финских или российских пассажиров, грузов и подвижного состава.

**Международный (многосторонний) погранично-пропускной пункт** – пункт пропуска, где осуществляется пропуск через границу пассажиров, грузов и подвижного состава различных стран (зарегистрированных не только в России и Финляндии, но и в третьих странах). При этом возможно сохранение некоторых ограничений, например в отношении перевозок опасных грузов.

**Пограничные комиссары** на финско-российской границе назначаются правительствами этих стран. Пограничные комиссары решают возникающие проблемы на границе и активно взаимодействуют друг с другом. Они также обязаны предпринимать соответствующие меры по предотвращению задержек на ППП.

Приграничное сотрудничество (ПГС) – ключевой элемент политики ЕС в отношении соседних стран. Применяется в поддержку устойчивого развития территорий вдоль внешних границ ЕС, способствует сглаживанию различий в уровне жизни и решению общих вызовов на приграничных территориях. Механизмы приграничного сотрудничества были впервые применены в рамках регламента Европейского инструмента соседства и партнерства (ENP) на период с 2007 по 2013 гг. Впоследствии действие механизмов приграничного сотрудничества было продлено на период 2014 - 2020 гг. регламентом Европейского инструмента соседства (ENI), принятым в марте 2014 г.

Инструмент объединения Европы (CEF) – ключевой финансовый инструмент ЕС, созданный в поддержку роста, занятости и повышения конкурентоспособности путем целевых инвестиций в инфраструктуру стран ЕС. Способствует развитию высокоэффективных, устойчивых и взаимосвязанных трансъевропейских сетей в сфере транспорта, энергетики и цифровых услуг. Инвестиции, осуществляемые по линии СЕГ, позволяют устранять проблемы в сфере энергетики, транспорта и цифрового обеспечения Европы.

**Центр ELY -** финская аббревиатура для обозначения Центров экономического развития, транспорта и окружающей среды (это органы государственного управления Финляндии, которые действуют на региональном уровне с 2010 года). Данные Центры отвечают за выполнение задач развития регионов Финляндии, поставленных центральным правительством. На территории Финляндии работают 15 Центров ELY, выполняющих задачи повышения благосостояния населения, роста конкурентоспособности и устойчивого развития регионов, сдерживания климатических изменений. За развитие региона Иматры отвечает Центр ELY Юго-Восточной

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

Финляндии, расположенный в г. Коувола (<a href="https://www.ely-keskus.fi/en/web/ely-en/">https://www.ely-keskus.fi/en/web/ely-en/</a>).

**EMU** – многовагонный электропоезд, использующий электрическую энергию для передвижения. В таких поездах нет необходимости в использовании отдельного локомотива, так как в один или несколько вагонов вмонтированы электромоторы. EMU-электропоезд, как правило, состоит из двух или более полуфиксированно сцепленных вагонов, с «головными вагонами» с обеих сторон состава. Поезда «Аллегро» и «Ласточка» являются EMU-электропоездами.

Европейский инструмент соседства (ENI) - инструмент финансирования Европейской политики соседства (ENP), которая предусматривает сотрудничество со странами южного Средиземноморья (Алжир, Египет, Ливан, Ливия, Иордания, Израиль, Марокко, Тунис, оккупированная Палестинская территория) и соседними восточными странами (Армения, Азербайджан, Беларусь, Грузия, Молдова, Украина) в двустороннем или региональном порядке (в последнем случае также предусмотрено сотрудничество с Российской Федерацией). Инструмент ENI призван способствовать развитию демократии и прав человека, устойчивому развитию и переходу к рыночной экономике в соседних странах. Инструмент ENI находится под управлением Генерального директората по вопросам соседства и переговоров по расширению EC (DG NEAR).

Продовольственное агентство Финляндии - орган государственного управления Финляндии, образованный 1 января 2019 года на основе объединения Управления продовольственной безопасности Финляндии (Evira), Агентства по делам сельских территорий и части IT-служб Национального кадастра Финляндии. Продовольственное агентство отвечает за продвижение, контроль и изучение безопасности и качества продуктов питания; здоровье и благополучие животных; здоровое состояние растений; производство удобрений, кормов для животных и прорастений, используемых дукции защиты при сельскохозяйственной продукции и лесных товаров; распространение семян и посадочного материала. Агентство действует по всей стране, его головной офис располагается в г. Сейняйоки. Продовольственное агентство также отвечает за виды пограничного досмотра, ранее находившиеся в ведении Управления продовольственной безопасности Финляндии (https://www.ruokavirasto.fi/en/about-us/what-isthe-finnish-food-authority/).

Европейская стратегия интегрированного управления границами (Стратегия ИУГ) – стратегия стран ЕС в области управления внешними границами. Существует несколько уровней стратегии интегрированного управления границами в ЕС, при этом верхний уровень определяется политикой ЕС. Следующий уровень - пакет Стратегии ЕВСС, который состоит из двух стратегических компонентов: техно-операционной стратегии ИУГ ЕС и национальных стратегий ИУГ стран-членов. Задачей стратегии ИУГ является развитие и реализация интегрированного управления границами на уровне стран ЕС и Европейского Союза в целом. Финская национальная стратегия ИУГ прошла аудит 15 апреля 2019 года и была утверждена как первая из национальных стратегий в границах ЕС, являющаяся EC (https://ec.europa.eu/homeполностью совместимой правилами С affairs/content/european-integrated-border-management enhttps://eurlex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016R1624&from=EN).

**Менеджер инфраструктуры (IM)** – в странах ЕС и Европейской экономической зоны (ЕЭЗ) Менеджер инфраструктуры отвечает за инвестиции, содержание, владение и распределение путевых мощностей конкретной сети железных дорог. Крупнейшим Менеджером инфраструктуры зачастую является государ-

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

ственная структура (в Финляндии – Агентство развития транспортной инфраструктуры Финляндии, FTIA). В соответствии с Законом о железнодорожном транспорте, собственники частных железнодорожных веток часто выполняют обязанности Менеджеров инфраструктуры. Разделение системы железных дорог между Менеджерами инфраструктуры и железнодорожными предприятиями (RUs) связано с открытием рынка железных дорог для конкуренции и часто рассматривается как средство снижения барьеров к вхождению на рынок и повышения прозрачности рынков железнодорожных перевозок.

Сотрудничество PTR – сотрудничество между Полицией Финляндии («Р»), Таможней Финляндии («Т») и Пограничной службой Финляндии («R»). Данное сотрудничество осуществляется более 20 лет и определено законом № 687/2009. Основной принцип заключается в том, что органы власти PTR уполномочиваются на осуществление задач того или иного указанного должностного лица под надзором и руководством ответственного органа. Например, Пограничная служба осуществляет таможенный надзор и досмотр на небольших ППП, где сотрудники Таможни не работают круглосуточно, или Таможня берет на себя задачи Пограничной службы контроля в портах в отношении торговых судов. Общей целью сотрудничества PTR является предотвращение преступлений путем адекватной, эффективной и экономичной реализации задач и отдельных обязанностей по надзору и международному сотрудничеству.

Соглашение о железнодорожных перевозках между Финляндией и Россией 2016 г. - обмен документацией по ратификации указанного соглашения состоялся в Москве 21 ноября 2016 года. Соглашение 2016 года заменяет собой соглашение о железнодорожных сообщениях и приложения к нему. Действие соглашения 2016 года распространяется на прямые международные пассажирские и грузовые перевозки между Финляндией и Россией. Прямыми перевозками между двумя странами считаются пассажироперевозки железнодорожным транспортом без смены состава и грузоперевозки железнодорожным транспортом без погрузки и выгрузки груза для перевалки на пограничных железнодорожных станциях. Указанное соглашение разрешает всем железнодорожным транспортным предприятиям, расположенным на территории Финляндии и в других странах Европейской экономической зоны, работать на сети железных дорог Финляндии, в рамках железнодорожных перевозок на связях между Финляндией и Россией. Соглашение не открыло внутренние железнодорожные рынки России для предприятий, действующих на территории ЕС, как и не открыло финские рынки российским операторам железнодорожных дорог (https://www.lvm.fi/en/-/rail-transport-agreement-betweenfinland-and-russia-enters-into-force-on-22-december-2016-912438).

Железнодорожное предприятие (RU) - на территории ЕС железнодорожное предприятие (RU) работает на сети, принадлежащей Менеджеру инфраструктуры (IM). Условия для предоставления услуг оператора железнодорожного транспорта включают получение лицензии оператора, сертификата безопасности оператора железнодорожного транспорта, выделение мощностей и соглашение доступа (FTIA 2019а). При этом предполагается, что железнодорожное предприятие (RU) имеет необходимые разрешения и квалификации для выполнения работ оператора или может поручить указанные работы субподрядчику, имеющими такие разрешения и необходимую квалификацию. Железнодорожное предприятие должно быть юридическим лицом, зарегистрированным в стране ЕС, на территории которого оно действует. В настоящем отчете Железнодорожное предприятие называется оператором железнодорожного транспорта.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

**Шенгенское соглашение (Шенгенские регламенты)** – отмена пограничного контроля на границах государств внутри Шенгенской зоны. Соглашение было подписано всеми государствами-членами ЕС в 1997 году. Впоследствии была достигнута договоренность о включении в Шенгенскую зону Швейцарии, Норвегии и Исландии. Из состава новых государств-членов ЕС в Шенгенскую зону не включены Хорватия, Румыния и Болгария. Граница между Финляндией и Российской Федерацией также является границей Шенгенской зоны.

Отчет по транспортной политике, представляемый Парламенту новым Правительством 2019 г. – это Руководство по транспортной политике и программа инвестиций и финансирования транспортной сети до 2030 года. В 2008 г. Правительство Финляндии представило Парламенту свой первый отчет по транспортной политике. Отчет был подготовлен под руководством министерской рабочей группы по транспорту и связи под председательством Министра транспорта г-жи Ану Вехвиляйнен. Было принято решение о том, что Правительственный отчет о транспортной политике станет стандартной практикой, с представлением отчета Парламенту в начале каждого срока его полномочий.

Ключевой целью подготовки указанного отчета является повышение устойчивости транспортной политики в долгосрочной перспективе. В отчет также включаются решения по инвестициям в транспорт и по их финансированию на четырехлетний парламентский срок. Это обеспечивает лучшие возможности для планирования и реализации долгосрочных проектов с учетом колебаний на рынке гражданского строительства. В отчете, представляемом в Парламент, должен быть приведен полный перечень проектов развития транспортной инфраструктуры в целях обеспечения государственного финансирования таких проектов.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

#### СОКРАЩЕНИЯ

- ППП Погранично-пропускной пункт
- ПГС Приграничное сотрудничество
- CEF финансовый инструмент EC
- ЕАЭС Евразийский экономический союз
- ЕЭЗ Европейская экономическая зона
- ЭЭЗ Эксклюзивная экономическая зона
- EMU Электропоезд
- ENI инструмент финансирования Европейской политики соседства
- ЕС Европейский союз
- GCC Сотрудничество арабских государств Персидского залива
- IM Менеджер инфраструктуры
- RU Железнодорожное предприятие

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

### 1 ВВЕДЕНИЕ

Пересечения границы между Финляндией и Российской Федерацией, связанные с торговлей и транспортными перемещениями населения, имеют огромное значение для предприятий и граждан, которые работают и проживают на территории обеих стран. Граница между Финляндией и Российской Федерацией является самой протяженной (1340 км) из трех сухопутных границ Финляндии. С точки зрения России, это – сухопутная граница с Финляндией и ЕС. Россия граничит с 4 странами ЕС, при этом на российскую границу с Финляндией приходится 58,7% от общей протяженности сухопутных границ между РФ и ЕС.



Рисунок 1 - ЖДПП «Иматра – Светогорск» – один из 11 пограничных пунктов пропуска на финско-российской границе, а также один из 4 железнодорожных погранично-пропускных пунктов. ЖДПП «Иматра» – единственный железнодорожный пункт пропуска, действующий в статусе временного.

Источник: Администрация г. Иматра

На финско-российской границе действует 11 погранично-пропускных пунктов (ППП). Между данными ППП имеются некоторые различия в зависимости от задействованных при их пересечении видов транспорта (автомобильного, железнодорожного, велосипедного) и происхождения пассажиров, грузов и транспортных средств – из двух сопредельных стран или других государств.

ППП также различаются по режиму их работы – по продолжительности часов работы конкретных ППП. Некоторые ППП открыты круглосуточно без выходных, другие закрываются на 9-13 часов в ночное время. Существование тех или иных часов работы имеет разные причины, например, такие как отсутствие потоков и спроса для круглосуточной работы – в таких случаях ППП открыт только в дневное время. Это также относится к временным ППП. Так как объем движения через такие ППП низкий, пограничные службы могут удовлетворить имеющийся спрос в дневные часы суток.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

В настоящее время существующая система ППП между Финляндией и Российской Федерацией включает только два типа ППП – международные ППП ЕС/Шенгенской зоны и временные, двусторонние ППП. Большая часть существующих ППП являются международными, но существуют также два временных, двусторонних ППП между Финляндией и Россией. С 2002 года пропуск железнодорожного транспорта через ЖДПП «Иматра» осуществляется только в режиме временного ППП. Если ППП работает на временной основе, применяются ограничения к физическим лицам, транспортным средствам и грузам, пересекающим границу, которые должны быть гражданами Финляндии или Российской Федерации или быть зарегистрированными только на территории Финляндии или Российской Федерации. Таким образом, статус временного ППП рассматривается как значительное ограничение в части обслуживания международной торговли и перемещения граждан через границу двух стран (более детальная характеристика ЖДПП «Иматра» представлена в Главе 2).

В прошлом году ППП на финско-российской границе осуществляли пропуск различных транспортных средств. Границу пересекли 524 тысяч грузовых автомашин и автобусов, 3,37 млн. легковых автомобилей и фургонов и 550 тысяч железнодорожных вагонов. Это значит, что ежедневно через границу проходило порядка 10700 автотранспортных средств и 1 500 железнодорожных вагонов.



Рисунок 2 - Международный автомобильный пункт пропуска «Иматра»

Источник: Etelä-Saimaa

В 2018 году на ППП «Ваалимаа», «Нуйямаа», «Вайниккала» и «Иматра» было зафиксировано всего порядка 7,2 млн. пересечений границы пассажирами, что составило 77% всех пересечений границы физическими лицами. Таким образом, ежедневно границу пересекало порядка 20 000 человек в сутки в обоих направлениях или 10 000 человек в сутки в каждом направлении.

Что касается перемещения торговых грузов, связанных с торговлей между Финляндией и Российской Федерацией, через сухопутную границу 72% грузов, следовавших в направлении Финляндии, перевозились через ППП железнодорожным транспортом, тогда как 85% грузов, перевозившихся в направлении России, перемещались на грузовом автомобильном транспорте. 98% железнодорожных вагонов, прибывавших в Финляндию из России, были в груженом состоянии, но из

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

всех вагонов, прибывавших из Финляндии в Россию, гружеными были только 7,7% вагонов. Данная ситуация отражает специфику международной торговли Финляндии и России: грузы, отправляемые в Финляндию – это, главным образом, сырье, древесина, минералы, химические вещества и полезные ископаемые, тогда как грузы, следующие в Россию, - это промышленные товары, техника, оборудование и автотранспортные средства, бумага, наливные грузы и т.д.

В 2018 г. оборот международной торговли в стоимостном выражении между двумя странами составил 12,6 млрд. евро, в том числе экспорт из России в Финляндию - 9,3 млрд. евро и импорт из Финляндии в Россию - 3,3 млрд. евро (5,2 % экспорта Финляндии и 1,4% российского импорта). В натуральном выражении, 44% грузов проследовало через рассматриваемые сухопутные ППП на финскороссийской границе.

Наибольший объем пропуска грузов обеспечивается тремя ППП: ЖДПП «Вайниккала - Бусловская», ЖДПП «Иматра - Светогорск» и МАПП «Ваалимаа - Торфяновка». В совокупности ЖДПП «Вайниккала - Бусловская» и ЖДПП «Иматра - Светогорск» пропускают 2/3 суммарного объема железнодорожных грузовых перевозок между Финляндией и Россией.

ЖДПП «Вайниккала - Бусловская» является важнейшим ЖДПП на сухопутной границе, который обеспечивает пропуск всех пассажирских поездов и порядка 50% грузов, перевозимых железнодорожным транспортом через финскороссийскую границу.

#### 1.1 История проекта

В рамках настоящего проекта – «РАЗРАБОТКА ПЛАНА МЕРОПРИЯТИЙ ПО РАЗВИТИЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ ПУНКТ ПРОПУСКА «ИМАТРА – СВЕТОГОРСК», главным образом, рассматривается развитие ЖДПП «Иматра – Светогорск» и железнодорожной инфраструктуры на подходах к нему. Однако не менее важно учитывать развитие железных дорог в более обширной зоне, связанной с обеспечением железнодорожных перевозок. Так как проект посвящен развитию транспортного узла «Иматра - Светогорск» на сети железных дорог, то область исследования простирается от данного ЖДПП до западного побережья Финляндии и территории Южной Финляндии, где проживает почти половина населения страны и расположена большая часть центров производства и потребления.

Учитывая сосредоточение лесопромышленных объектов в зоне тяготения ЖДПП «Иматра - Светогорск», в том числе Светогорский целлюлозно-бумажный комбинат в Ленинградской области и лесопромышленные предприятия, расположенные на юго-востоке Финляндии, можно сказать, что область исследования охватывает крупнейшую зону концентрации предприятий лесной промышленности. Данный промышленный кластер является одним из основных пользователей услуг железнодорожного транспорта на северо-западе России и на юго-востоке Финляндии. Кроме того, добывающая и химическая отрасли также осуществляют значительные объемы перевозок своей продукции по железным дорогам по рассматриваемой территории и, следовательно, являются заинтересованными сторонами в отношении реализации данного проекта.

В зоне исследования на территории России и Финляндии проживает свыше 10 млн. человек, здесь расположено множество населенных пунктов и промышленных предприятий, между которыми осуществляется значительный объем пассажирских и грузовых перевозок. На железнодорожном транспорте весь объем пасса-

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

жирских перевозок выполняется через ЖДПП «Вайниккала - Бусловская», а грузовых перевозок - через ЖДПП «Вайниккала - Бусловская» и «Иматра - Светогорск».

ЖДПП «Иматра – Светогорск» является единственным ЖДПП на границе юговосточной Финляндии и России, действующим в статусе временного. Данный статус не соответствует принципам международной торговли, связанным с обеспечением быстрого перемещения товаров и открытости пункта пропуска всем участникам торговли на равных основаниях, что накладывает ограничения на использование сети железных дорог в зоне действия данного ЖДПП. Участники международной торговли заинтересованы в изменении статуса данного погранично-пропускного пункта, как это и предполагалось в 2002 г.

Отсутствие статуса международного (многостороннего) ЖДПП препятствует использованию маршрута через «Иматра - Светогорск» для международных перевозок грузов и пассажиров железнодорожным транспортом. В настоящее время перемещение пассажиров и грузов из Финляндии и России через ЖДПП «Иматра - Светогорск» может осуществляться только при наличии заблаговременного оформляемого взаимного разрешения пограничных комиссаров.

#### 1.2 История и нынешний статус ЖДПП «Иматра - Светогорск»

Пункт пропуска «Иматра - Светогорск» был открыт для обслуживания потребностей строительства ОАО «Светогорский целлюлозно-бумажный комбинат» в 1972 г. Через 25 лет, в мае 1997 г. произошел обмен Дипломатическими нотами с целью изменения статуса погранично-пропускного пункта «Иматра - Светогорск» с двустороннего на международный. Стороны договорились о том, что как только пункт пропуска будет оснащен в соответствии с требованиями контрольных органов, связанными с пропуском автомобильного и железнодорожного транспорта, ППП «Иматра - Светогорск» будет открыт для международного межграничного движения.

В июле 2002 г. статус погранично-пропускного пункта «Иматра - Светогорск» был изменен с временного на международный, но только в части пропуска автомобильного транспорта. В отношении железнодорожного транспорта ППП «Иматра - Светогорск» по-прежнему действовал как двусторонний, временный пункт пропуска, где все пассажирские и грузовые перевозки осуществляются при взаимном согласовании пограничными комиссарами двух стран.

В 2010 году и в начале 2011 года между Россией и Финляндией осуществлялось взаимодействие по новой инициативе, направленной на развитие ЖДПП «Иматра - Светогорск» с целью достижения сбалансированного распределения объемов грузоперевозок между ЖДПП «Вайниккала - Бусловская» и «Иматра - Светогорск», но тогда процесс завершен не был.

В 2016 году соглашение о взаимных перевозках между Финляндией и Россией было возобновлено с отменой некоторых действовавших ранее ограничений, таких как перечень товаров, разрешенных к перевозке через погранично-пропускной

<sup>1</sup> Обмен нотами является стандартной процедурой в рамках дипломатических отношений между Финляндией и Российской Федерацией. В рамках данной процедуры страны обмениваются официальными письмами, которые направлены на достижение соглашения с целью разрешения ситуации, в отношении которой у каждой из стран имеется свое видение. Это – стандартная процедура, применяемая в международной торговле и торговых соглашениях, а также при разрешении спорных ситуаций между странами.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

пункт. В составе законодательства Финляндии новое соглашение известно под номером SopS 85/2016.

В 2017 году была введена круглосуточная работа МАПП «Иматра - Светогорск» на пропуск легковых и грузовых автомобилей, автобусов и велосипедов. Железнодорожное движение по-прежнему осуществляется в двустороннем порядке, при этом ЖДПП фактически функционирует с утра до позднего вечера шесть дней в неделю.

## 1.3 Инвестиции в инфраструктуру железнодорожного транспорта и пункты пропуска

В данной сфере уже несколько лет реализуются проекты ЕС по развитию приграничного сотрудничества, направленные на развитие финско-российских пропускных пунктов, в рамках которых ЕС осуществляет инвестиции в обустройство, оборудование и реконструкцию пунктов пропуска по обеим сторонам границы. Общая сумма инвестиций составила 43 млн. евро (более детальная информация по указанным инвестициям и соответствующим проектам представлена в разделе 6.4 Отчета).

На территории Финляндии осуществляется значительный объем инвестиций в развитие железнодорожной сети на участке Иматра – Луумяки в объеме порядка 200 млн. евро. Это позволит увеличить пропускную способность восточно-финского коридора и привлечь грузы новых лесопромышленных предприятий на железные дороги. Кроме того, на востоке Финляндии предприятия и операторы терминалов, такие как UPM, М. Rauanheimo, администрации городов Коувола и Пори инвестируют средства в целлюлозно-бумажные комбинаты, объекты по переработке биологического сырья и терминалы (приняты решения по инвестированию более 50 млн. евро). Кроме того, реализация крупных проектов строительства целлюлознобумажных комбинатов компанией Metsä group в Кеми и Finnpulp в Куопио будет иметь влияние на объем спроса на перевозки железнодорожным транспортом по всей стране.

В 2017 году в России завершился крупномасштабный инвестиционный проект по развитию железнодорожной сети на участке «Каменногорск – Лосево» стоимостью 1,9 млрд. евро (68 км), в результате которого произошло переключение части грузопотоков, следующих от Санкт-Петербурга в сторону российских морских портов Финского залива и в направлении Финляндии, на маршрут «Каменногорск - Лосево» в целях обеспечения большего объема грузовых перевозок и увеличения размера «окон» для прохождения пассажирских проездов «Аллегро» и «Лев Толстой», которые в настоящее время следуют по кратчайшему южному маршруту. Это способствует долгосрочной сегментации железнодорожных линий для обеспечения пассажирских и грузовых перевозок.

В такой сегментации заинтересован ряд предприятий, действующих в сфере международных перевозок железнодорожным транспортом на Карельском перешейке. Переговоры по данной тематике велись на различных уровнях и с различной степенью интенсивности на протяжении ряда лет. В первые годы 21-го века пользователи железнодорожной сети также выдвигали некоторые конструктивные инициативы.

Инициативы выдвигались региональными советами и правительствами областей по обеим сторонам границы, но, несмотря на реализацию значительных проектов приграничного сотрудничества по линии ЕС, а также инвестиции, осуществляемые на национальном уровне двух стран в развитие железнодорожной

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

инфраструктуры (суммарно, за последние 10 лет только на развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта было выделено свыше 2 млрд. евро), скоординированные планы по развитию ЖДПП «Иматра - Светогорск» и подходов к нему одновременно по обеим сторонам границы в настоящий момент отсутствуют.

#### 1.4 О Проекте

В 2018 году Региональный совет Южной Карелии провел тендер на разработку Плана мероприятий, победителем которого стал Международный консорциум в составе четырех консалтинговых компаний – трех финских компаний (EP-Logistics Oy, VR Track Oy (с 7 января 2019 г. – NRC Group Finland Oy) и Proxion Plan Oy) и российской компании ООО «Транспортная интеграция», специализирующейся на подготовке стратегических документов и программ развития транспортной отрасли в России. Настоящий отчет представляет собой один из двух отчетов, подготовленных в связи с разработкой указанного Плана мероприятий. Он посвящен разработке плана мероприятий по развитию ЖДПП «Иматра», которые необходимо реализовать на территории Финляндии. Во втором подготовленном отчете рассматриваются необходимые мероприятия по развитию ЖДПП «Светогорск» и подходов к нему на территории Российской Федерации.

Финансирование проекта по разработке плана мероприятий осуществлялось при содействии Северной зоны роста (Northern Growth Zone). Под управлением регионального совета Хельсинки-Уусимаа данное партнерство направлено на поддержку роста и обеспечения конкурентоспособности в крупнейших регионах и городах Финляндии. Северная зона роста включает в себя территории, на которых проживает более 50% населения Финляндии, здесь расположены крупные населенные пункты, основные производства, ведущие университеты, важные объекты транспортной инфраструктуры (наиболее загруженные автомобильные и железные дороги, аэропорты, морские порты и пункты пропуска). На этой территории производится основная часть ВВП страны, сконцентрированы рабочие места, разрабатывается большая часть НИР и инноваций на территории Финляндии. Дополнительными партнерами в рамках Проекта являются Kouvola Innovation и Агентство развития транспортной инфраструктуры Финляндии.

Задачи Северной зоны роста (Northern Growth Zone) включают:

- повышение конкурентоспособности Финляндии на экспортных и транзитных рынках;
- создание устойчивых, традиционных и цифровых транспортных услуг;
- коммерциализация инноваций путем международного сотрудничества;
- повышение функциональности единого рынка труда и экономической зоны;
- повышение привлекательности Финляндии для ведения бизнеса.

http://www.turku.fi/en/northern-growth-zone

#### 1.5 Задачи

Общая задача рассматриваемого финско-российского проекта – определить и подготовить перечень мероприятий, необходимых для изменения статуса ЖДПП «Иматра - Светогорск» и признания его международным (многосторонним) пунктом

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

пропуска, что позволит предоставлять более широкий набор услуг для обеспечения грузоперевозок и организовать регулярное движение пассажирских поездов между Россией и Финляндией.

План мероприятий будет представлен Министерству транспорта и связи Финляндии, которое, в свою очередь, представит его Министерству транспорта Российской Федерации, после чего в результате совместной работы министерства смогут принять решение о развитии ЖДПП «Иматра - Светогорск».

#### 1.6 Преимущества изменения статуса ЖДПП «Иматра - Светогорск»

Планируемое изменение статуса ЖДПП «Иматра - Светогорск» с двустороннего на международный принесет ощутимые выгоды.

Новый статус ЖДПП «Иматра - Светогорск» позволит обеспечить одинаковые условия его работы с другими железнодорожными пунктами пропуска на внешних границах Шенгенской зоны. Грузоотправители получат большую гибкость при пересечении границы в ЖДПП «Иматра - Светогорск», который станет равноценным по сравнению с другими пунктами пропуска, расположенными на финскороссийской границе или на границе Российской Федерации с другими странами ЕС.

Промышленные предприятия, заинтересованные в перевозке грузов, смогут принимать решения о маршруте следования грузовых составов с включением участка «Иматра - Светогорск», без необходимости пересмотра решений в случаях, когда грузы, вагоны или другие транспортные единицы зарегистрированы в третьей стране. Кроме того, если участник международной торговли пожелает направить свой груз через ЖДПП «Иматра - Светогорск», а не другой ППП, процедура прохождения границы будет такой же, что и на других международных пунктах пропуска, так как не будет необходимости получать разрешения у пограничных комиссаров обеих стран.

Таким образом, ЖДПП «Иматра - Светогорск» сможет служить альтернативным маршрутом для перевозки крупных объемов грузов в сжатые сроки и/или скоростным маршрутом для возврата порожних вагонов, что позволит снизить логистические затраты за счет сокращения расходов на посуточную аренду вагонов.

Помимо преимуществ для развития грузовых и пассажирских перевозок, приграничного сотрудничества и туризма, присвоение ЖДПП «Иматра - Светогорск» статуса международного позволит в перспективе привлекать новые финансовые инструменты для обеспечения его развития.

Процесс изменения статуса ЖДПП «Иматра» необходимо ускорить, так как это позволит сразу подать заявку на включение его в состав опорной сети Трансъевропейской транспортной сети TEN-T. В случае успеха ЖДПП «Иматра» сможет получать финансирование по линии СЕГ (Инструмент объединения Европы).

#### 1.7 Методы исследований

При разработке плана мероприятий в рамках проекта применялся комплексный научный подход.

Программа разработки проекта включала:

- сбор исходной информации;
- анализ существующих и прогноз перспективных объемов перевозок грузов через ЖДПП «Иматра Светогорск»;
- анализ существующих и прогноз перспективных объемов перевозок пассажиров через ЖДПП «Иматра Светогорск»;

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

- осмотр ЖДПП со стороны Иматры и Светогорска, включая проведение опросов персонала пункта пропуска, определение технических требований и потребностей в его развитии;
- проведение опроса компаний и ключевых структур, участвующих в международной торговле и/или использующих ЖДПП «Иматра – Светогорск»;
- изучение процессов, связанных с пересечением границы в пунктах пропуска при перевозке грузов и перемещении пассажиров;
- разработка плана мероприятий, дорожной карты, предложений и рекомендаций.

Проект осуществлялся с использованием современных систем управления проектами. Члены географически «рассеянной» проектной группы<sup>2</sup> постоянно работали во взаимодействии друг с другом, активно используя возможности электронной почты, cloud-сервисов и видеосвязи в текущей работе по проекту для передачи, подготовки, хранения и обмена данными. Кроме того, работа по проекту означает работу с людьми, в связи с чем проводились встречи с отраслевыми «игроками» в их офисах в целях информирования и привлечения их внимания к сути проекта. Перечень опрошенных компаний и лиц приведен в конце настоящего отчета.

В порядке осуществления работ были некоторые различия, а именно: финская группа работала с организациями, участвующими в производстве промышленной продукции и международной торговле, в перевозке грузов, в работе терминалов различных видов транспорта, а также с экспедиторами и железнодорожными компаниями, тогда как российская группа проводила детальное исследование рынка и анализ чувствительности спроса в зависимости от цен и предпочтений касательно использования железнодорожного транспорта. Группой проекта было проведено около 6 совместных встреч в течение 4,5 месяцев в период работы над проектом в целях обмена результатами работы и информацией по проекту и обсуждения нерешенных вопросов.

Международная группа представителей четырех компаний и Регионального совета Южной Карелии провели четыре встречи с органами власти – дважды в Санкт-Петербурге и дважды с представителями органов власти в Финляндии.

## 1.8 Вклад официальных лиц, связи с общественностью и освещение в СМИ

Проект получил полную поддержку органов власти обеих стран. Участие и вклад официальных лиц при проведении совещаний рабочих групп было весьма ценным как в Финляндии, так и в России.

Проект получил широкое освещение в СМИ: в бумажных и электронных изданиях выходили многочисленные статьи, посвященные проекту. На российском телевидении было подготовлено несколько передач, посвященных реализации данного проекта.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Заказчик, пункты, рассматриваемые в рамках проекта, и места дислокации специалистов-участников проекта: Лаппеенранта, ЖДПП «Иматра – Светогорск», Хельсинки Хаага, Хельсинки Пасила, Тампере и Санкт-Петербург.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

#### 1.9 Источники информации

При проведении исследования были использованы следующие официальные документы:

- Шенгенский кодекс о границах (EURLEX 2016);
- Финские национальные транспортные прогнозы (Liikennevirasto 57/2018);
- Finnish Network Statement (Liikennevirasto 2018);
- Документация по финским пунктам пропуска на границе с Российской Федерацией (Nokki 2015) и (Sykkö 2015);
- Вебсайты Финской таможни (Tulli 2019) и Финской пограничной службы (Rajavartiolaitos 2019).

Результаты опросов, приведенные в главе 4.2 Отчета, и список опрошенных организаций представлены в Приложении АА.

#### 1.10 Организация работы над проектом

Группа проекта включала в себя четыре консалтинговые компании: три финские и одну российскую (ООО «Транспортная интеграция»).

В состав проектной группы вошел ряд экспертов по различным аспектам развития транспорта, логистики и развития инфраструктуры, имеющих большой опыт работы в области исследования. Приведенная ниже таблица, отражающая распределение обязанностей между участниками и



График 1 - Группа Проекта: EP-Logistics Ltd. - Proxion Plan Ltd. - NRC Group Finland Ltd. - ООО «Транспортная интеграция». NRC Group Finland – новое название компании VR Track, действующее с 7 января 2019 года.

обязанностей между участниками проекта, не является исчерпывающей, но отражает большинство основных участников проекта.

Ф.И.О.	Компания	Функции при разработке Проекта
Эса Ээрикяйнен	EP-Logistics	Руководитель проекта; эксперт по логистике; организатор проведения опросов по проекту, ответственный за разработку прогнозов и изучение работы пунктов пропуска
Ханну Ранта	EP-Logistics	Эксперт по логистике; ответственный за кон- троль качества
Тиина Кьюру	NRC Group Finland	Эксперт в области развития инфраструктуры железных дорог и ЖДПП; ответственная за оценку затрат по проекту, разработку анализа транспортных передвижений

РЕГИОНАЛЬНЫЙ СОВЕТ ЮЖНОЙ КАРЕЛИИ
Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

Майя Вехкалахти	NRC Group Finland	Эксперт в области развития инфраструктуры железных дорог и ЖДПП; ответственная за проведение опросов/интервью с представителями провайдеров услуг в отрасли и операторами пассажирского железно-дорожного транспорта, прогнозирование транспортных передвижений
Марко Нюбю	Proxion Plan	Эксперт в области развития инфраструктуры железных дорог и ЖДПП; эксперт по железнодорожному подвижному составу; ответственный за опросы/интервью с представителями провайдеров услуг в отрасли и операторами пассажирского железнодорожного транспорта, прогнозирование перевозок
Алексей Воронцов	ООО «Транспорт- ная инте- грация»	Руководитель российской группы проекта, координатор проекта, руководитель работами по логистической стратегии, руководитель по связям с российскими органами власти в сфере транспорта
Светлана Воронцова	ООО «Транспорт- ная инте- грация»	Ключевой эксперт в сфере планирования развития транспортной инфраструктуры, прогнозирования спроса на грузовые и пассажирские перевозки, оценки затрат на реализацию проекта
Ирина Буренкова	ООО «Транспорт- ная инте- грация»	Руководитель департамента международных проектов, ответственная за проведение переговоров и организацию совещаний по проекту, подготовку отчетов по проекту
Вадим Вангород- ский	ООО «Транспорт- ная инте- грация»	Эксперт в области экономики, ответственный за разработку прогнозов развития международной торговли, изменения транспортных потоков и объемов грузовых перевозок
Юрий Попов	ООО «Транспорт- ная инте- грация»	Эксперт в области развития инфраструктуры железных дорог и ЖДПП; ответственный за описание существующего состояния и определение потребностей в развитии железнодорожной инфраструктуры на российской территории с учетом требований контрольных органов к обустройству пропускного пункта и развитию железнодорожных подходов к нему
Нелли Гордеенко	ООО «Транспорт- ная инте- грация»	Руководитель комплексного социологического исследования и прогнозирования социально- экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области
Оксана Медведева	ООО «Транспорт- ная инте- грация»	Эксперт в области пассажирского транспорта, ответственная за исследование и прогноз пассажирских перевозок железнодорожным транспортом
Елена Фе-	000	Ответственная за проведение опроса промыш-

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

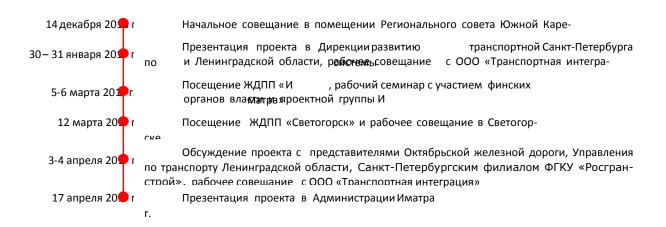
доркова	«Транспорт- ная инте- грация»	ленных, транспортных и туристических компа- ний и обработку его результатов
Валерия Ни- китина	ООО «Транспорт- ная инте- грация»	Ответственная за подготовку картографических материалов
Анна Савейко	ООО «Транспорт- ная инте- грация»	Ответственная за подготовку картографических материалов
Сергей Цветков	ООО «Транспорт- ная инте- грация»	Ответственный за проведение анализа транс- портных потоков на подходах к пунктам пропус- ка и уровня аварийности (ДТП) на автомобиль- ных дорогах, обеспечивающих международные автомобильные перевозки между Финляндией и Россией

#### 1.11 Процедура работы над проектом

Работа по данному проекту осуществлялась в течение 4,5 месяцев. В этот период ход и результаты работ рассматривались в ходе проведения 5 совещаний руководящей группы и 2 двух посещений ЖДПП (со стороны Иматры и со стороны Светогорска).

Совещания по проекту проводились с чередованием стран их проведения в соответствии с приведенным ниже графиком.

График реализации проекта:



Первое и заключительное совещания проводились в Финляндии. Кроме того, в середине марта состоялось слушание по Генеральному Плану в городской администрации г. Иматра, а в начале апреля – совещание рабочей группы в Агентстве развития транспортной инфраструктуры Финляндии в Хельсинки.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»



Рисунок 3 - Презентация проекта в Дирекции по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области 31 января 2019 г.

Источник: Архив изображений группы проекта.

Проект освещался в прессе, печатных и цифровых изданиях, на радио и телевидении. После проведения первого совещания в Санкт-Петербурге в конце января 2019 г., презентация проекта в Дирекции развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области привлекла большое внимание СМИ, после чего проект активно освещался в течение всего периода работы над ним.

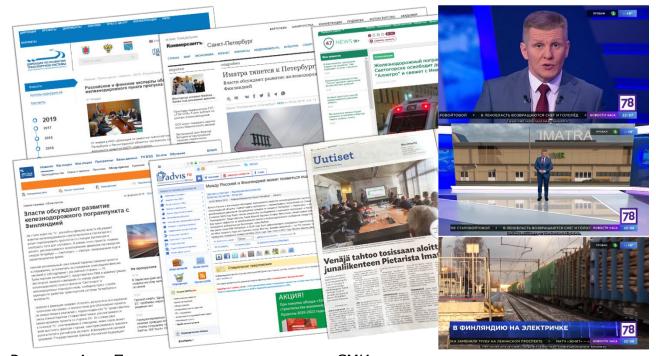


Рисунок 4 - Проект широко освещался в СМИ.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

Региональный совет Южной Карелии, Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, газеты и медиапорталы, такие как «Коммерсант», «Фонтанка», TKS.RU, 47 News, Advis.Ru и TV Channel 78, Etelä-Saimaa, Uutisvuoksi; финская телерадиокомпания YLE освещала проект на различных этапах.

#### 2 ПОГРАНИЧНЫЕ ПУНКТЫ ПРОПУСКА



Карта 2 - В настоящее время на финско-российской границе действует 11 пунктов пропуска. Четыре погранично-пропускных пункта являются железнодорожными: Вайниккала - Лужайка (Бусловская), Иматра - Светогорск, Ниирала - Вяртсиля и Вартиус - Люття. В настоящее время ЖДПП «Вайниккала» используется наиболее интенсивно, а также является единственным ЖДПП, где осуществляется пропуск пассажиров и опасных грузов.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

## 2.1 Автомобильные и железнодорожные пункты пропуска и их существующий статус

В таблице ниже представлена характеристика пунктов пропуска, расположенных на финско-российской границе с севера на юг. Далее приведена статистика по пропуску пассажиров, автотранспортных средств и железнодорожных вагонов.

Таблица 1 - Характеристика пунктов пропуска, расположенных на финско-российской границе с севера на юг

Наимено- вание пункта пропуска в Финлян- дии	Наимено- вание пункта пропуска в России	МАПП	ждпп	Междуна- родные пас- сажирские перевозки через ЖДПП	Режим работы	Год создания, примечания
Райя- Йооселпи	Лотта	С 1989 г.	Автомобильн пуска, желез сообщение о		07:00- 21:00	С 1960 г двусторонний пункт пропуска
Салла	Салла	С 2002 г.	Автомобильн пуска, желез сообщение о		07:00- 21:00	С 1971 г.
Куусамо	Суоперя	С 2006 г.	пуска, желез	Автомобильный пункт про- пуска, железнодорожное сообщение отсутствует		С 1960 г.
Вартиус	Люття	С 1992 г.	С 1992 г междуна- родный ЖДПП	С 1992 г периодически осуществля-ется пропуск чартерных поездов	24/7 ле- том 07:30- 21:30 зимой	c 1976 r. www.raja.fi
Инари	Инари	Двусторонний пункт пропус- ка	Автомобильный пункт про- пуска, железнодорожное сообщение отсутствует		24/7	Двухсторонний пункт пропус-ка, работает при необходимости
Ниирала	Вяртсиля	С 1995 г.	С 1995 г междуна- родный ЖДПП	С 1995 г. возможен пропуск пасс. поездов; периодически пропускает чартерные поезда	24/7	С 1945 гдля двухстороннего пропуска товарных составов, с 1964 гдля двухстороннего пропуска грузовых автомашин, с 1988 гдля двухстороннего пропуска пассажиров. [1]
Париккала	Сювяоро	Двусторонний пункт пропус- ка	Автомобильный пункт про- пуска, железнодорожное сообщение отсутствует		09:00- 20:00 в будни	Открылся в для двухстороннего пропуска автотранспорта. Ссылка: www.raja.fi
		С 2002 г.	Автомобильн	ый пункт про-	24/7	С 1972 г для

http://www.vartsi.net/2015/04/21/niiralan-raja-aseman-avautuminen-ja-matkailua-neuvostoliitossa-1970-ja-80-luvuilla/

EP-LOGISTICS OY - NRC Group Finland Oy - Proxion Plan Oy - Transport Integration LLC

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

		для автомо- бильного транспорта	пуска			двухстороннего пропуска ав- тотранспорта
Иматра	Светогорск	С 2002 г. для железно- дорожного транспорта	Двухсторонний ЖДПП; следуют только экспортные грузы из России в Финляндию	Иногда про- пускает чар- терные поез- да, связанные с проведени- ем различных мероприятий	8:00 - 24:00 ежеднев- но	Для пропуска экспортных грузов из России в Финляндию
Нуйямаа	Брусничное		Автомобильный пункт про- пуска, железнодорожное сообщение отсутствует		24/7	С 1975 г. – для двухстороннего пропуска ав- тотранспорта
Вайниккала	Лужайка	Железнодо- рожный пункт пропуска, ав- томобильное движение от- сутствует	Междуна- родный ЖДПП	Проходят регулярные поезда «Ал-легро» и «Лев Тол-стой»	24/7	С 1944 г. – для двухстороннего пропуска гру- зовых и пасса- жирских поез- дов Хельсинки – Санкт- Петербург и Хельсинки - Москва
Ваалимаа	Торфяновка	С 1945 г.	Автомобильный пункт про- пуска, железнодорожное сообщение отсутствует		24/7	С 1958 г для двухстороннего пропуска автотранспорта

- МАПП международный автомобильный пункт пропуска (пункт досмотра автомобильного транспорта, следующего в международном сообщении);
- ЖДПП железнодорожный пункт пропуска (пункт досмотра железнодорожного транспорта, следующего в международном сообщении)

Суммарно, в 2018 г. через погранично-пропускные пункты на всем протяжении восточной границы Финляндии зафиксировано 9 млн. пересечений. Через автомобильные пункты пропуска проследовало 3,37 млн. легковых автомобилей и фургонов, а также 525 тысяч грузовых автомашин и автобусов. Через железнодорожные пункты пропуска проследовало 548 тысяч вагонов. Данные показатели отражают передвижения в обоих направлениях. Более детальные показатели движения через границу Финляндии с РФ приведены в главах 2.4–2.5 Отчета.

В кратком перечне, приведенном ниже, представлены шесть крупнейших ЖДПП и АПП из 11 пунктов пропуска на границе Финляндии и Российской Федерации с севера на юг. Все четыре ЖДПП отражены в перечне. Также представлены МАПП «Ваалимаа - Торфяновка» и «Нуйямаа - Брусничное», так как они являются крупнейшими пунктами пропуска, осуществляющими пропуск пассажиров, в том числе туристов.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

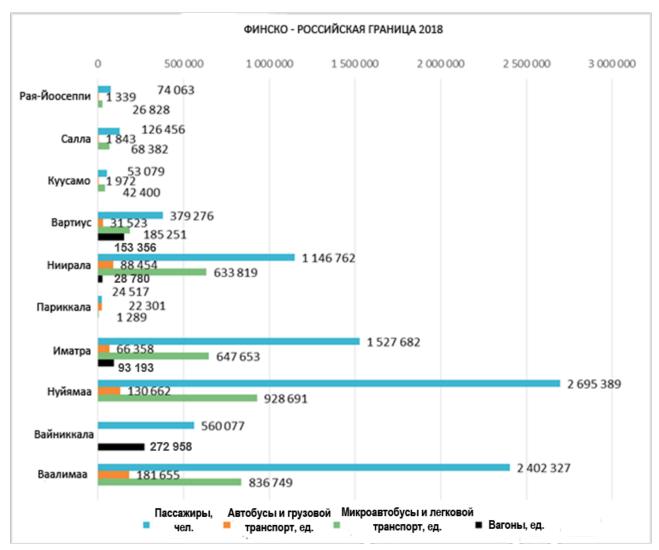


График 2 - Пересечения границы в 2018 г.: пассажиры на автомобильном и железнодорожном транспорте и различные типы автотранспортных средств. Железнодорожные вагоны включают в себя как товарные, так и пассажирские вагоны. На графике в главе 2.3.2 приведены более подробные данные по железнодорожным вагонам.

Источник данных по прохождению через пункты пропуска в 2018 г.: Таможня Финляндии.

#### Вартиус - Люття (МАПП, ЖДПП)

Пункт пропуска «Вартиус – Люття» открылся в качестве двустороннего АПП в 1976 году, а с 1992 г. функционирует как МАПП. Пункт пропуска является вторым по величине ЖДПП.

#### Ниирала – Вяртсиля (МАПП, ЖДПП)

Пункт пропуска «Ниирала – Вяртсиля» – многосторонний МАПП и ЖДПП, который открылся в 1945 г. С 1995 года он функционирует в статусе международного пункта пропуска.

#### Иматра – Светогорск (МАПП, ЖДПП)

Пункт пропуска «Иматра – Светогорск» открылся в качестве временного АПП в 1972 году, а с 2002 г. функционирует как МАПП. ЖДПП по-прежнему имеет статус временного и используется только для пропуска грузовых составов. Третий по величине пункта пропуска по количеству проходящих через него грузовых вагонов, автотранспортных средств и пассажиров, следующих на автотранспорте.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

#### Нуйямаа - Брусничное (МАПП)

Пункт пропуска «Нуйямаа - Брусничное» – международный (многосторонний) автомобильный пункт пропуска, расположенный между Лаппеенрантой и Выборгом, вблизи Сайменского канала. Открыт в 1975 г. Крупнейший ППП, осуществляющий пропуск автотранспортных средств и пассажиров, следующих на автотранспорте.

#### Вайниккала – Бусловская (ЖДПП)

ЖДПП «Вайниккала – Бусловская» расположен на бывшей главной железнодорожной линии «Рийхимяки – Лахти – Выборг – Санкт-Петербург», построенной в 1870 г. Помимо грузов, ЖДПП также осуществляет пропуск пассажирских поездов «Аллегро» и «Лев Толстой». Главный ЖДПП для пропуска железнодорожных грузов. Обрабатывает порядка 50% грузов, перевозимых через границу Финляндии и России железнодорожным транспортом. Единственный ППП, осуществляющий пропуск опасных грузов, перевозимых железнодорожным транспортом.

#### Ваалимаа – Торфяновка (МАПП)

МАПП «Ваалимаа – Торфяновка» открылся в 1958 году, став первым АПП на границе между Финляндией и СССР. Он расположен вблизи Финского залива. Главный АПП, осуществляющий пропуск грузового автотранспорта, легковых автомобилей и автобусов. Второй по величине ППП, осуществляющий пропуск автотранспортных средств и пассажиров, следующих на автотранспорте.

#### 2.2 Структуры, действующие на пунктах пропуска

На территории пунктов пропуска действует ряд структур. Приведенный ниже перечень ключевых контрольных органов в целом отражает ситуацию на границе. Далее приведена более детальная характеристика каждого контрольного органа и его функций.

Ключевые органы и структуры в части развития финских пунктов пропуска включают:

- *Министерство экономики и занятости:* Местный центр экономического развития, транспорта и окружающей среды;
- Министерство транспорта и связи: Агентство развития транспортной инфраструктуры Финляндии;
- Министерство внутренних дел: Пограничная служба Финляндии, Полиция;
- Министерство финансов: Таможня, Сенат.

Кроме того, имеется прямое, косвенное или «обусловленное ситуацией» присутствие других структур, таких как полиция, Финское продовольственное агентство<sup>3</sup> (бывшее Управление продовольственной безопасности Финляндии и два других агентства, отвечающие за проведение контроля и досмотра на пунктах пропуска, связанных с обеспечением здоровья животных и качеством перевозимых продуктов питания), STUK (Управление по вопросам радиации и ядерной безопасности Финляндии), а также субподрядчики, осуществляющие содержание и обслуживание пунктов пропуска. Кроме того, на пунктах пропуска действуют провайдеры услуг.

Пограничная служба выполняет шесть основных функций: наблюдение за границей, пограничный контроль, предотвращение преступлений, обеспечение морской безопасности, международное сотрудничество и национальная оборона. На ППП По-

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Финское продовольственное агентство было образовано 1 января 2019 года. См. термины и сокращения в начале настоящего отчета.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

граничная служба отвечает за пограничный досмотр всех лиц, пересекающих границу, а также пограничный контроль на всей приграничной территории. На ППП, где не работает Таможня, Пограничная служба также отвечает за поддержание общественного порядка и выполняет функции таможенного контроля. Каждое физическое лицо, прибывающее на ППП или покидающее его, проходит проверку на выполнение предварительных условий и право пересечения границы.

Таможня осуществляет надзор и отслеживает чрезграничные перемещения задекларированных и незадекларированных товаров, автотранспортных средств, воздушных судов, водных судов, а также водителей, экипажей и пассажиров. Операции осуществляются путем вопросов, анализа деклараций и оценки рисков, связанных с товарами и лицами, пересекающими границу. В рамках выполнения данной задачи осуществляется выборочный досмотр и анализ рисков, с привлечением специалистов и служебных собак и применением методов технологического анализа для проверки товаров и лиц, пересекающих границу. Основной функцией Таможни является сбор таможенных пошлин. Кроме того, Таможня играет значительную роль в осуществлении надзора за перемещением опасных грузов, продовольствия и химических веществ в соответствии с законодательством, регулирующим вопросы, связанные безопасностью потребителей и продуктами питания. По условиям Соглашения PTR, Полиция, Таможня и Пограничная служба тесно взаимодействуют друг с другом, периодически выполняя функции друг друга и, при необходимости, с выдачей полномочий на выполнение соответствующих функций в соответствии с законом. Это является важной функциональной особенностью данных ППП Шенгенской зоны.

Агентство развития транспортной инфраструктуры Финляндии, совместно с местным центром ELY, осуществляет функции управления автомобильными и железными дорогами. Выполняемые ими задачи включают в себя управление, содержание автомобильных и железных дорог, их ремонт и реконструкцию, строительство новых участков дорог, приобретение необходимых земельных участков, организацию движения и планирование управления автомобильными дорогами.

Агентство по управлению объектами государственной собственности является четвертым из главных административных и операционных органов, участвующих в развитии и управлении ППП на территории Финляндии. Агентство по управлению объектами государственной собственности – государственная бизнес-структура в ведении Министерства экономики и занятости. Агентство занимается развитием и управлением объектов собственности, используемых правительственными организациями, выступающими в качестве арендаторов объектов, которые они занимают и используют. Выполнение работ по управлению объектами собственности и инженерными сетями поручается частным подрядчикам.

### 2.3 Существующие соглашения по пунктам пропуска

### Уровень ЕС

РЕГЛАМЕНТ (EC) 2016/399 ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА от 9 марта 2016 г. О Кодексе ЕС по правилам перемещения физических лиц через границы (Шенгенский кодекс о границах)

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2016/1624 ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА от 14 сентября 2016 г. о Европейской границе и береговой охране и внесении поправок в Регламент (ЕС) 2016/399 Европейского Парламента и Совета и отмене Регламента (ЕК) № 863/2007 Европейского Парламента и Совета (ЕС) № 2007/2004 и Решение Совета 2005/267/ЕС

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

## Государственные соглашения между Финляндией и Россией, ратифицированные в рамках финского права

Национальные законы и указы Президента

SopS 72/2002 (см. оригинальный текст 72/2002 на финском языке).

Указ Президента о частичном введении в действие принципиальных договоренностей с Российской Федерации касательно открытия отдельных погранично-пропускных пунктов для движения транспорта в международном сообщении от 20.9.2002 (SopS 83/2002).

В соответствии с данным Указом Президента Финляндии ППП «Иматра» был открыт для движения транспорта в международном сообщении 26 сентября 2002 г. SopS 66/1994 (см. оригинальный текст Sops 66/1994 на финском языке).

Статья 6

1. Сроки открытия, а также порядок работы в период до открытия погранично-пропускного пункта будут согласованы пограничными комиссарами обеих стран по результатам проведения консультаций с соответствующими органами их стран.

Статья 4

- 1. Уполномоченные официальные лица партнеров по договору должны информировать друг друга о планах и строительных проектах, связанных с погранично-пропускными пунктами, с учетом перспектив развития и прогнозируемых грузовых и пассажирских потоков, следующих через границу.
- 2. Открытие погранично-пропускных пунктов для прохождения осуществляется после их надлежащего оснащения и создания достаточных условий для работы должностных лиц (проведения досмотра) упомянутых партнеров по договору.

85/2016 Соглашение о железнодорожных перевозках между Финляндией и Россией

Новое соглашение и железнодорожном сообщении между Финляндией и Россией вступило в силу 22 декабря 2016 г. Обмен документацией по ратификации указанного соглашения состоялся в Москве 21 ноября 2016 года. Данное Соглашение заменило собой соглашение о железнодорожных сообщениях 1997 г. и приложения к нему.

Глава IV

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ НА ПРИГРАНИЧНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ

Статья 58

Пограничные железнодорожные станции

Станции на железнодорожных пунктах пропуска

Станции, расположенные на финско-российской границе, через которые осуществляется прямое железнодорожное сообщение:

- 1. Пассажирские и грузовые перевозки
  - а) На территории Финляндии: Вайниккала, **Иматранкоски,** Ниирала и Вартиус
  - b) На территории России: Бусловская, **Светогорск**, Вяртсиля и Кивиярви

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

Пограничные железнодорожные станции могут использоваться для пропуска всех видов грузов.

- 2. Движение скоростных пассажирских поездов
  - а) На территории Финляндии: Вайниккала
  - b) На территории России: Бусловская

#### Статья 60

Передача и возврат подвижного состава

1. Передача и возврат железнодорожного подвижного состава, используемого для перевозки пассажиров и грузов в соответствии с настоящим соглашением, осуществляется на первой пограничной железнодорожной станции при пересечении границы. Железнодорожные компании могут договориться о передаче и возврате подвижного состава на станции перед границей.

### Соглашения, подлежащие изменению

Из соображений эффективности логистики и использования ресурсов, а также с учетом геометрии путей ст. «Иматранкоски» и застройки окружающих земельных участков, а также существующей зарезервированной территории в Пелкола, развитие комплекса путей на ЖДПП «Иматра» должно сосредоточиться на станции «Пелкола». Комплекс путей станций «Пелкола» находится в непосредственной близости к существующему МАПП; ст. «Иматранкоски» находится в 2 км к северо-западу от МАПП «Иматра». Все планы по развитию ЖДПП «Иматра» разработаны в соответствии с этим общим принципом обеспечения эффективности. В связи с вышесказанным, необходимо внести поправки в перечень станций, приведенный в Соглашении о железнодорожном сообщении 85/2016, Статья 58, прежде чем можно будет изменить статус ЖДПП «Иматра – Светогорск», чтобы замену локомотивов можно было производить на станции «Пелкола», а не на станции «Иматранкоски».

Процесс внесения изменений в перечень станций потребует поправок в международное соглашения в обеих странах, при этом потребуется реализация определенных процессуальных этапов прежде, чем реализация указанных изменений станет возможной. Во-первых, необходимость внесения изменений должна быть признана обеими странами. Данную задачу необходимо поручить назначенной группе юристов с установлением целевых сроков. Новую формулировку Соглашения о железнодорожных сообщениях необходимо будет подготовить и обсудить с участием финской и российской сторон. Целесообразно при этом также воспользоваться возможностью проверки с целью выявления других необходимых изменений в данном Соглашении. Такие изменения могут быть определены грузовыми компаниями и операторами железных дорог, которые, возможно, просто ждали возможности для внесения изменений в государственное Соглашение. И наконец, после актуализации Соглашения и работы с замечаниями, можно будет перейти к следующему этапу. Актуализированный проект Соглашения необходимо будет представить в парламенты правительством для проведения процесса утверждения парламентом – Эдускунта в Финляндии и Государственной Думой в России. После утверждения парламентом актуализированное Соглашение о железнодорожном сообщении будет представлено на ратификацию Президенту.

По информации Traficom, данный процесс может занять порядка 4 лет, прежде чем новый перечень станций в составе актуализированного государственного со-

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

глашения вступит в законную силу. Таким образом, процесс внесения изменений в перечень станций необходимо начать в 2019 году, чтобы он завершился к 2025 году.

## 2.4 Анализ грузовых перевозок между Финляндией и Россией

## 2.4.1. Международная торговля между Финляндией и Россией

Торговля между Финляндией и Россией имеет давние традиции. Города Хельсинки и Санкт-Петербург расположены всего в 300 км друг от друга, в 3,5 часах езды на поезде. В обеих странах существует ряд терминалов, где осуществляется хранение и пересылка промышленных товаров следующему заказчику.

Россия является вторым по значению импортером товаров в Финляндию после Германии. Место России в списке импортеров в разные годы менялось в зависимости от валютных курсов, мировых цен на нефть и экономических условий.

ИМПОРТ ТОВАРОВ В ФИНЛЯНДИЮ ИЗ СТРАН - ОСНОВНЫХ ТОРГОВЫХ ПАРТНЕРОВ, 2017 Г.

Германия	Швеция	Великобритания	Польша	Эстония	Китай			
		2.9%	2.8%	2.8%	_			
		Италия	Дания	Бельгия- Люксембург		.7% <sup>Индия</sup>	Другие Страны	Сингалур
16%	10%	2.6%	2.5%	2.5%		0.63%	0.59% IDN BG	
Россия	Нидерланды	Норвегия	Чешская Республик	<b>Австрия</b> ирландия	Турция	0.40% <b>10.39%</b> <b>10.39%</b>	0.25% 0.25% formor 0.24% PHL	
	5.7%	2.5% Испания	<b>1.5</b> %	0.99% 0.80%	Сша		<b>Брази</b> 0.8	
	Франция	2.0% Швейцария	0.66% Венгрия	0.43% 0.38% Латвия	3.1%	у О Тексика <u>рег</u> уг	Чиля 0.35% Аргентина	
13%	3.7%	1.5%	Португелия	0.38% BGR CROBERRA		0.34%	Юар	

Рисунок 1 - Доля различных стран в общем объеме импорта товаров в Финляндию в 2017 г. (58,1 млрд. евро $^4$ ), включая импорт из России,  $^6$  Источник :

https://atlas.media.mit.edu/ru/visualize/tree map/hs92/import/fin/show/all/2017/

В 2017 г. Россия занимала четвертое место по импорту из Финляндии после Германии, Швеции и Нидерландов.

Анализ товарных групп, перемещаемых в рамках торговли между Финляндией и Россией, показывает, что доля сырой нефти, других углеводородов, угля составляет более половины суммарного объема импорта из России в Финляндию. Металлы и изделия из металлов составляют более пятой доли суммарного объема импорта. Одной из значительных групп товаров, импортируемых в Финляндию из России, являются трубы для строительства трубопровода «Северный поток - 2», которое должно быть завершено на территории Финской ЭЭЗ к концу 2019 г. Продукция химической промышленности (обозначена розовым цветом) и древесина (обозначена красным) формируют значительный объем потоков, предназначенных для промышленного сектора Финляндии.

## ЭКСПОРТ ТОВАРОВ ИЗ ФИНЛЯНДИИ В СТРАНЫ - ОСНОВНЫЕ ТОРГОВЫЕ ПАРТНЕРЫ, 2017 Г.

 $<sup>^4</sup>$  Данные приведены с учетом курса Евро к Доллару США, составляющего 1,125 (на 2017 г.).

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»



Рисунок 2 - Доля различных стран в экспорте товаров из Финляндии в 2017 г. (62,8 млрд. евро), в том числе экспорт в Россию, %

#### Источник:

https://atlas.media.mit.edu/ru/visualize/tree\_map/hs92/export/fin/show/all/2017/

ИМПОРТ ТОВАРОВ ИЗ РОССИИ В ФИНЛЯНДИЮ В СТОИМОСТНОМ ВЫРАЖЕНИИ, 2017 Г.

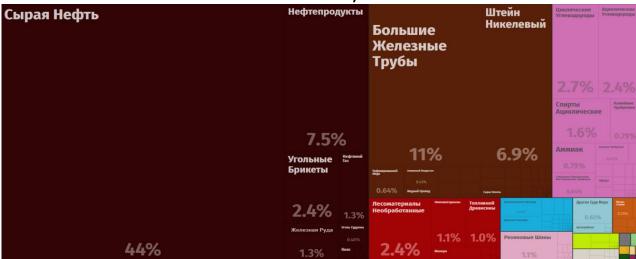


Рисунок 3 - Доля различных групп товаров в общем объеме импорта товаров из России в Финляндию в 2017 г. (в стоимостном выражении), %

#### Источник:

https://atlas.media.mit.edu/ru/visualize/tree\_map/hs92/import/fin/rus/show/2017/

Основу экспорта из Финляндии в Россию составляет промышленная продукция: бумага, морские суда, автомобили, химическая продукция, сельскохозяйственная техника и др.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

## ЭКСПОРТ ТОВАРОВ В РОССИЮ ИЗ ФИНЛЯНДИИ В СТОИМОСТНОМ ВЫРАЖЕНИИ, 2017 Г.



Рисунок 4 - Доля различных групп товаров в общем объеме экспорта товаров из Финляндии в России в в 2017 г. (в стоимостном выражении), %

#### Источник:

https://atlas.media.mit.edu/ru/visualize/tree\_map/hs92/export/fin/rus/show/2017/

В последние годы был отмечен серьезный дефицит в объемах внешней торговли Финляндии с Россией. В 2017 г. дефицит составил -4,7 млрд. евро, а в 2018 году он достиг -5,3 млрд. евро.

Следует также учитывать объемы торговли в тоннах и используемые виды грузового транспорта. Согласно таможенной статистике, в 2018 году объем перевозок международных грузов в Финляндии составил порядка 108 млн. тонн, при этом 84,5% этих грузов перевозились водным транспортом. 13,5% грузов перевозились железнодорожным и автомобильным транспортом, а оставшиеся 2% значатся в данных таможенной статистики как перевезенные другими видами транспорта (воздушным транспортом, почтовыми посылками и проч.).

В части торговли с Россией распределение грузопотоков по видам транспорта отличается от распределения по финской внешней торговле в целом. Импорт товаров из России (27,6 млн. тонн) составил 46% суммарного импорта в Финляндию. В данном объеме 56% грузов было перевезено водным транспортом, главным образом, это нефть из порта «Приморск» и уголь из различных портов. Объем импорта грузов железнодорожным транспортом составил 25% от суммарного объема импорта из России.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

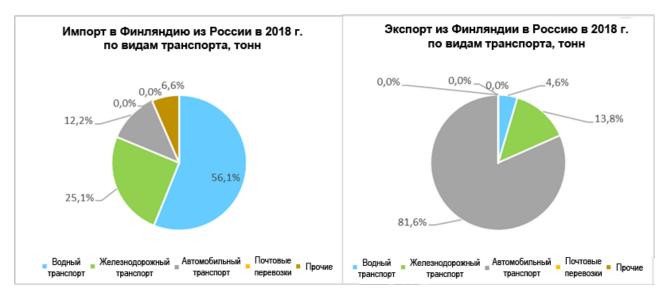


График 3 - Распределение объемов международных перевозок между Финляндией и Россией (в тоннах) по видам транспорта.

Картина экспорта в Россию резко отличается. В натуральном выражении его объем составляет всего 1,46 млн. тонн (только 3%). При этом ведущую роль играет автомобильный транспорт – 1,2 млн. тонн (81,6 % экспорта из Финляндии в Россию). Железнодорожным транспортом в 2018 г. было перевезено 200 тыс. тонн экспортных грузов в Россию (13,8%).

В приведенных показателях и распределении по видам транспорта не отражены транзитные грузоперевозки и используемые для транзита виды транспорта.

## 2.4.2.Грузовые перевозки по сети железных дорог между Финляндией и Россией

Количество железнодорожных вагонов, проследовавших через различные ЖДПП на финско-российской границе, показано на графике 4. Значительную долю таких грузоперевозок составляет нефтехимическая продукция и грузы, предназначенные для финской промышленности и транзита.

График, приведенный ниже, показывает, что в Юго-Восточной Финляндии перевозка грузов и пассажиров осуществляется по общему коридору, т.е. по маршруту, выполняемому пассажирскими поездами «Аллегро» и «Лев Толстой». В условиях пикового спроса, при проведении работ по обслуживанию железнодорожных путей и в других исключительных ситуациях, например в случае снегопада, возникает риск перегрузки на пограничных станциях «Вайниккала»/ «Бусловская» при отсутствии альтернативного маршрута грузоперевозок.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

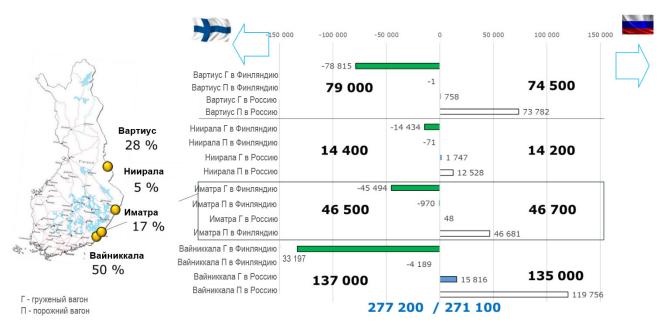


График 4 - Пропуск груженых и порожних железнодорожных вагонов через финскороссийскую границу в каждом направлении в 2018 г.

Источник: данные Таможни Финляндии

Финские пункты назначения товарных поездов, следующих от ЖДПП Юго-Восточной Финляндии (т.е. Вайниккала/Бусловская и Иматра (товарная)/Светогорск), показаны на графике 5. Сведения получены на основе открытых данных компании Traffic Management Finland (ТМF 2019). Наиболее популярные пункты назначения грузов, следующих из Вайниккала за период 2014 - 2019 гг., показаны красными кружками, а следующих из Иматра-товарная - синими кружками.

В таблице ниже представлены суммарные годовые и среднесуточные показатели по данным ЖДПП. По Иматре отсутствуют прямые данные о следовании грузов от ЖДПП «Иматранкоски», так как отсутствует централизация, позволяющая вести учет соответствующих данных.

В таблице 2 показаны только поезда, следующие из России в Финляндию. Если поезда возвращаются без изменения их состава, количество поездов и среднесуточные показатели удваиваются. Но в некоторых случаях, порожние вагоны, следующие в Россию, могут группироваться в составы большей длины, в результате чего количество поездов несколько снижается.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

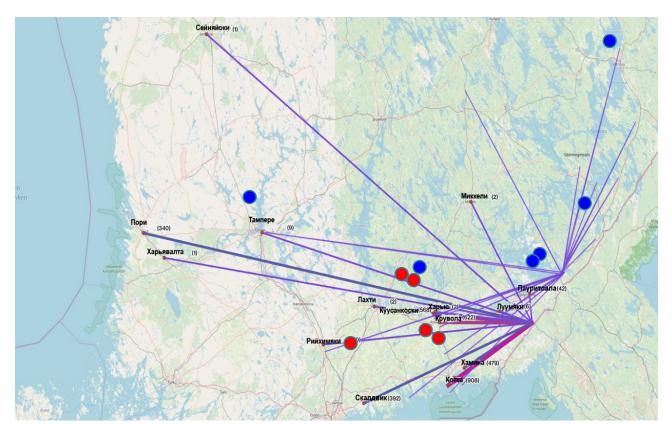


График 5 - Наиболее популярные пункты назначения грузов, следующих из Вайниккала (красные кружки) и Иматра-товарная (синие кружки) в период 2014 - 2019 гг.

Источник: Агентство развития транспортной инфраструктуры Финляндии

Таблица 2 - Пункты назначения товарных поездов, следующих от пунктов пропуска Юго-Восточной Финляндии, тыс. тонн

Назначение	20	)15	20	16	20	)17	20	18	Всего за пе-
грузов	за	В	за	В	за	В	за	В	риод 2015-
	год	сутки	год	сутки	год	сутки	год	сутки	2018 гг.
	Объ	ьем пер	евозки	грузов	в со ста	нции В	айника	алла	
Котка	648	1,8	661	1,8	976	2,7	908	2,5	3193
Хамина	533	1,5	564	1,6	532	1,5	479	1,3	2108
Коувола	431	1,2	476	1,3	534	1,5	622	1,7	2063
Скалдвик	535	1,5	510	1,4	418	1,2	392	1,1	1855
Куусанкоски	351	1,0	337	0,9	319	0,9	568	1,6	1575
Всего	2498	6,8	2548	7,0	2779	7,6	2969	8,1	10794
	Объем	и перев	озки гр	узов с	станц	ии Има	тра-то	варная	
Лауритсала	848	2,4	894	2,5	801	2,2	498	1,4	3041
Йоутсено	638	1,8	508	1,4	554	1,5	566	1,6	2266
Йоэнсуу	439	1,2	498	1,4	571	1,6	698	1,9	2206
Коувола	445	1,2	382	1,1	355	1,0	360	1,0	1542
Котка	360	1,0	359	1,0	357	1,0	357	1,0	1433
Симпеле	339	0,9	339	0,9	344	1,0	337	0,9	1359
Тампере	232	0,6	188	0,5	185	0,5	214	0,6	819
Всего	3301	9,0	3168	8,7	3167	8,7	3030	8,3	12666

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

## 2.5 Анализ пассажирских перевозок между Финляндией и Россией 2.5.1 Пассажирские перевозки на южных пунктах пропуска

Наиболее загруженными ППП на границе России и Финляндии в части пропуска пассажиров являются четыре самых южных ППП. Ниже приведена более детальная характеристика пассажиропотоков, следующих через ППП, в порядке с севера на юг.

В период с 2006 по 2018 гг. на МАПП «Иматра – Светогорск» было проверено порядка 0,9 – 2,2 млн. паспортов. Согласно данным финской стороны, в 2018 г. через границу проследовало 1,5 млн. пассажиров на автомобильном транспорте.

В период с 2006 по 2018 гг. на МАПП «Нуйямаа - Брусничное» было проверено порядка 1,6 – 3,4 млн. паспортов. Согласно данным финской стороны, в 2018 г. через границу проследовало 2,6 млн. пассажиров на автомобильном транспорте.

На ЖДПП «Вайниккала – Бусловская» осуществляется пропуск пассажиров, следующих в международном сообщении, количество которых составляет порядка 0,4 – 0,6 млн. человек в год. Согласно данным финской стороны, в 2017 г. через границу проследовало 0,55 млн. пассажиров на железнодорожном транспорте.

МАПП «Ваалимаа – Торфяновка», как правило, является наиболее загруженным АПП на границе Финляндии и России. В период с 2006 по 2018 гг. на данном МАПП осуществлялась проверка 2,4 – 3,5 млн. паспортов в год. Согласно данным финской стороны, в 2018 г. через границу проследовало 2,45 млн. пассажиров.

Объемы пассажиропотоков на различных ППП в период с 2014 г. по январь 2019 г., по данным Пограничной службы Финляндии, показаны на графике 6.

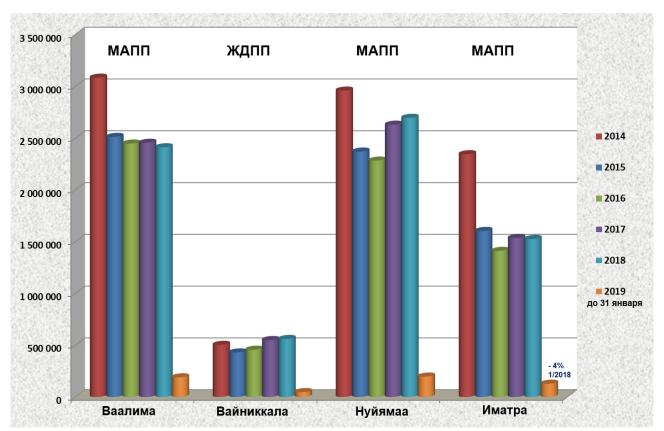


График 6 - Объем пассажиропотоков на ППП Юго-Восточной Финляндии, за 2014-2018 гг. и январь 2019 г.

Источник: данные Таможни Финляндии

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

## 2.5.2. Данные Компании ТАК о количестве иностранных граждан, посетивших Финляндию

Исследовательская компания TAK (Tutkimus - ja Analysointikeskus; "Центр аналитики и исследований") осуществляет сбор данных о количестве иностранных граждан, посещающих Финляндию, в том числе россиян, с 1990-х годов. Основные методы сбора данных – анкетный опрос и сбор общедоступных данных. На приведенных ниже графиках показаны данные о потоках российских пассажиров и целях их поездок. Данные, главным образом, основаны на отчетах ТАК 2018а, ТАК 2018b и ТАК 2018с.

Следует помнить о том, что существует множество факторов, оказывающих влияние на поездки российских граждан в Финляндию и их расходы при нахождении за границей. Наиболее значительные факторы включают в себя тенденции в экономике (фаза экономического цикла), курс рубля к евро (RUB/EUR) и Таможенные правила, введенные Евразийским экономическим союзом.

На графике, приведенном ниже, показана динамика численности поездок россиян в Финляндию. Более подробная информация по Южной Карелии представлена в главе 3.2 Отчета.

Следует отметить, что с годами применяемые методы анкетирования и статистического анализа при изучении поездок российских граждан были усовершенствованы. Приведенные ниже графики составлены для различных временных периодов, поэтому более ранние данные могут оказаться не сопоставимыми.

На Графике 7 показаны все поездки российских граждан в Финляндию.

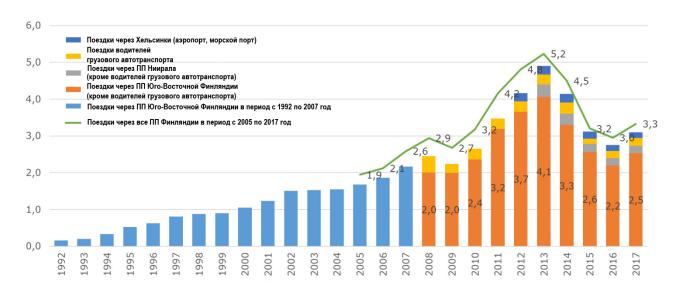


График 7 – Динамика численности всех поездок российских граждан в Финляндию, за период 1992-2017 гг.

На данном графике оранжевый столбец, обозначающий поездки граждан России через ППП Юго-Восточной Финляндии, представляет наибольший интерес (без водителей грузовых автомашин), так как он показывает рост в 2017 г. после снижения пассажиропотоков, произошедшего после 2014 года.

Одним из важнейших движущих факторов, влияющих на поездки россиян за границу, является курс обмена российского рубля. На Графике 8 показана динамика изменения курса рубля к евро и его влияние на количество поездок российских граждан в Юго-Восточную Финляндию.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

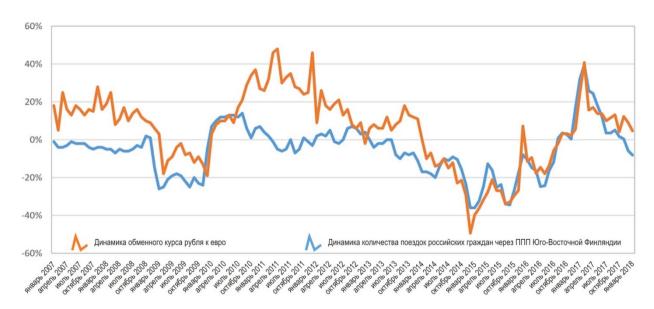


График 8 - Динамика обменного курса рубля к евро (синий цвет) и количества поездок российских граждан через ППП Юго-Восточной Финляндии (оранжевый цвет), в период с 1 кв. 2007 г. по 1 кв. 2018 г.

На графике видно, что в период между 2010 и 2013 гг. курс рубля был относительно стабильным, а количество поездок было больше, чем ожидалось с учетом данных за предыдущие годы. Аналогично, резкая девальвация рубля в конце 2014 г. привела к снижению количества поездок, более резкому, чем колебания валютного курса. Начиная с 2015 года наблюдается сильная зависимость между количеством поездок и обменным курсом рубля.

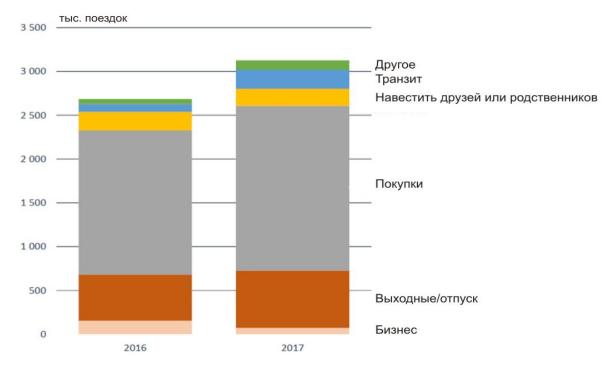


График 9 - Цели поездок российских граждан в Финляндию, за 2016-2017 гг.

При составлении графика 9 респондентам предлагалось выбрать только одну главную цель поездки. График показывает, что 60% поездок россиян в Финляндию совершаются с целью шоппинга, а 20% – с целью отдыха (выходные, отпуск).

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

Интересная подборка данных на графике 10 показывает место проживания в России граждан, посетивших Финляндию, состав путешественников, их возрастную группу и длительность пребывания россиян в Финляндии.

Не удивителен тот факт, что люди, приезжающие в Финляндию из Москвы, проводят в стране больше времени, чем проживающие ближе к финляндской границе. Порядка 60% поездок совершаются вместе с семьей, около 30% – с друзьями. Лица средних лет составляют самую большую группу людей, посетивших Финляндию. Большое число поездок российских граждан связано с относительной легкостью и безопасностью поездок в Финляндию.

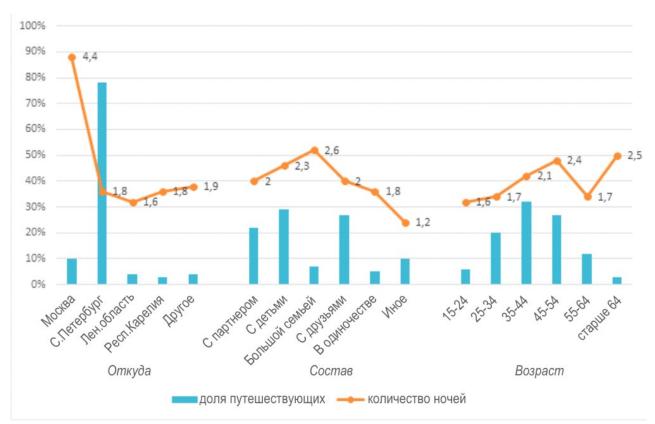


График 10 - Данные о пункте отправления, цели поездки, возрасте респондента и количестве ночей, проведенных на территории Финляндии (за 2017 г.).

### 2.5.3. Данные о посещении России гражданами Финляндии и третьих стран

К сожалению, в Финляндии отсутствует подробная официальная статистика и результаты анкетирования граждан, характеризующие поездки финнов в Россию.

Сбор официальной статистики осуществляет только Пограничная служба Финляндии, которую интересуют только данные о количестве и гражданстве лиц, пересекающих границу. В составе официальной статистики отсутствуют данные, например, о целях поездок.

Для разработки прогноза пассажиропотоков для возможного регионального железнодорожного маршрута, проходящего через ЖДПП «Иматра - Светогорск», более детальные данные были получены путем консультаций с экспертами и опроса туристических агентов в Юго-Восточной Финляндии. Информация по этому вопросу отражена в главе 4 Отчета.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

# З СУЩЕСТВУЮЩИЕ ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК НА ТЕРРИТОРИИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ФИНЛЯНДИИ

### 3.1 Грузовые перевозки

### 3.1.1 МАПП «Ваалимаа», «Нуйямаа» и «Иматра»

Приведенные ниже данные получены в Таможне Финляндии (статистика по межграничным перевозкам) за 2018 год.

Через МАПП «Иматра» проследовало 22 834 груженых грузовых автомашин из России и 20 431 груженых грузовых автомашин, следующих в Россию. В отношении порожних грузовых автомашин и автобусов данные показатели составляют 10 546 и 12 547 соответственно.

Через МАПП «Нуйямаа» проследовало 40 609 груженых грузовых автомашин из России и 5 090 груженых грузовых автомашин, следующих в Россию. В отношении порожних грузовых автомашин и автобусов данные показатели составляют 34 471 и 50 492 соответственно.

Через МАПП «Ваалимаа» проследовало 27 410 груженых грузовых автомашин из России и 89 068 груженых грузовых автомашин, следующих в Россию. В отношении порожних грузовых автомашин и автобусов данные показатели составляют 52 746 и 12 701 соответственно.

Суммарные показатели по указанным трем МАПП в 2018 году составили:

- груженые грузовые автомашины, следующие в Финляндию, 90 583 ед.; из Финляндии 114 589 ед.;
- порожние грузовые автомашины и автобусы, следующие в Финляндию, 97 763 ед., из Финляндии 75 740 ед.;
- общее количество тяжелого транспорта, следующего в Финляндию, 188 346 ед., из Финляндии 190 329 ед.

Суммарный поток автотранспорта в период 2016 - 2018 гг. существенно не менялся. Минимальный показатель составлял 180 000 ед. Наиболее заметным было изменение в количестве груженых грузовых автомашин, следующих в Финляндию, которое возросло с 74 617 ед. в 2016 г. до 90 583 ед. в 2018 г. Данный рост был, главным образом, связан с увеличением потока через МАПП «Нуйямаа», составившим 84%–172 % в год в груженых грузовых автомашинах, прибывающих в Финляндию с августа 2018 г. В 2019 году рост продолжился и к марту составил 52%–86%.

### 3.1.2 ЖДПП «Вайниккала» и «Иматра»

В период с 2006 года объем грузоперевозок через ЖДПП «Вайниккала – Бусловская» составлял 4,8 – 8,2 млн. тонн в год. Согласно последним данным финской стороны, в 2017 г. через границу было перевезено 7,1 млн. тонн грузов.

В период с 2006 года объем грузоперевозок через ЖДПП «Иматра – Светогорск» составлял 1,9 – 3,8 млн. тонн в год. Согласно последним данным финской стороны, в 2017 г. через границу было перевезено 2,4 млн. тонн грузов.

Динамика грузопотоков на ЖДПП Юго-Восточной Финляндии показана на графике 11. Явно прослеживается влияние глобальных экономических циклов. Через ЖДПП «Иматра/Светогорск» осуществляется пропуск преимущественно лесных грузов, поэтому объем грузоперевозок там более подвержен влиянию ценовых изменений и принимаемых решений по тарифам.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

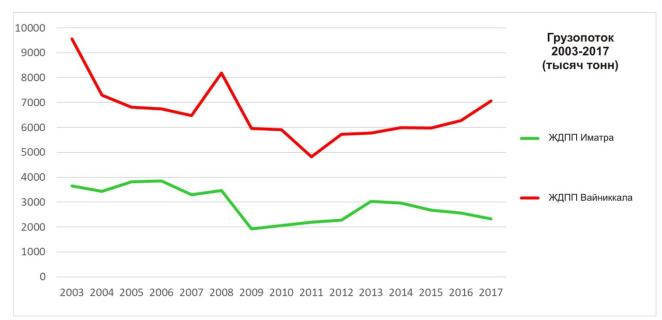


График 11 - Динамика объема грузопотоков на ЖДПП Юго-Восточной Финляндии, тыс. тонн, 2003-2017 гг.

## 3.2 Пассажирские перевозки

### 3.2.1 МАПП «Ваалимаа», «Нуйямаа» и «Иматра»

МАПП «Ваалимаа – Торфяновка», как правило, является наиболее загруженным АПП на границе Финляндии и России. В период с 2006 по 2018 гг. на данном МАПП осуществлялась проверка 2,4 – 3,5 млн. паспортов в год. Согласно последним данным финской стороны, в 2018 г. через границу проследовало 2,45 млн. пассажиров.

В период с 2006 по 2018 гг. на МАПП «Нуйямаа - Брусничное» было проверено порядка 1,6 – 3,4 млн. паспортов. Согласно последним данным финской стороны, в 2018 г. через границу проследовало 2,6 млн. пассажиров.

В период с 2006 по 2018 гг. на МАПП «Иматра – Светогорск» было проверено порядка 0,9 – 2,2 млн. паспортов. Согласно последним данным финской стороны, в 2018 г. через границу проследовало 1,5 млн. пассажиров.

### 3.2.2 ЖДПП «Вайниккала» и «Иматра»

На ЖДПП «Вайниккала – Бусловская» осуществляется пропуск пассажиров, следующих в международном сообщении, количество которых составляет порядка 0,4 – 0,6 млн. человек в год, начиная с 2006 г. Согласно последним данным финской стороны, в 2017 г. через границу проследовало 0,55 млн. пассажиров.

В настоящее время у ЖДПП «Иматра / Светогорск» отсутствуют статус международного (многостороннего) пункта пропуска. Через ЖДПП «Иматра / Светогорск» не осуществляются регулярные пассажирские перевозки на железнодорожном транспорте.

## Данные Компании ТАК о количестве российских граждан, посетивших Южную Карелию

В главе 2.4.2 были рассмотрены данные, полученные исследовательской компанией ТАК, по численности российских граждан, посетивших Финляндию. В настоящем разделе представлены более подробные сведения по Южной Карелии. На гра-

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

фиках 12 и 13 указано место проживания россиян, посетивших данный регион Финляндии.

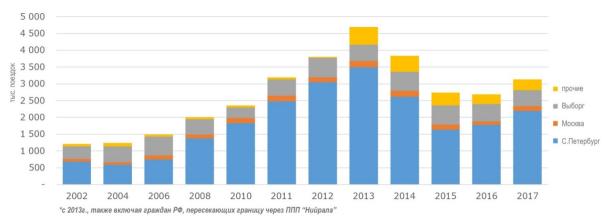


График 12 – Динамика поездок российских граждан, посетивших Южную Карелию, и распределение их по месту проживания в России, тыс. поездок, за период 2002-2017 гг.

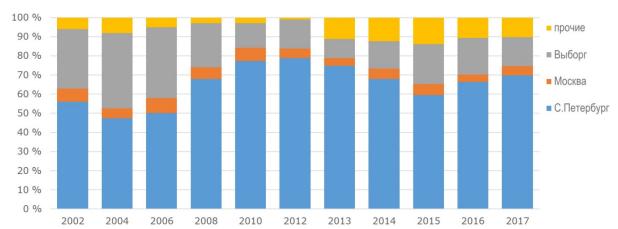


График 13 - Распределение российских граждан, посетивших Южную Карелию, по месту проживания в России, %, за период 2002-2017 гг.

После 2014 г. численность российских граждан, посещающих Финляндию, стабильно растет, и в настоящее время составляет более 3 млн. чел. в год. Можно предположить, что основной рост обеспечивают жители Санкт-Петербурга. Жители Санкт-Петербурга и Выборга суммарно составляют 93% от общего числа российских граждан, посетивших рассматриваемый регион (в том числе, 72% россиян, посетивших Лаппеенранту, прибыли из Санкт-Петербурга, и 21% – из Выборга). Около 64% россиян, посетивших Иматру, прибыли из Санкт-Петербурга, 27% – из Светогорска и 7% – из Выборга.

Графики 14 и 15 отражают потребительские расходы россиян на территории Южной Карелии.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»



График 14 - Потребительские расходы российских граждан на территории Южной Карелии, млн. евро, за 2014-2017 гг.

На данном графике показано, что Лаппеенранта является «шоппинговым хабом» Южной Карелии, так как более 75% покупок товаров было совершено именно там. Иматра имеет более сильную позицию в части услуг: там российскими гражданами покупалось 55% услуг.



Объем затрат приезжающих за одну поездку, по видам транспорта

График 15 - Объем расходов за одну поездку в Южную Карелию, 2017 год

Россияне, прибывающие воздушным транспортом, тратят в Южной Карелии больше всего денег. На автомобильном и железнодорожном транспорте совершаются более значительные объемы пассажироперевозок по сравнению с воздушным транспортом, при этом граждане, прибывающие в Финляндию на поезде, тратят больше средств по сравнению с теми, кто приезжает на автомобилях.

Далее представлен прогноз пассажиропотоков для нового регионального железнодорожного маршрута, проходящего через ЖДПП «Иматра/Светогорск», введение которого будет способствовать активизации торговли и сотрудничества приграничных регионов Ленинградской области и Южной Карелии.

### 4 ПРОГНОЗ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК

### 4.1 Анализ ранее разработанных прогнозов объемов перевозок

Проектная группа подходила к разработке прогноза объемов перевозок и получению оценок по-разному. Новый общенациональный детальный прогноз перевозок на всех видах транспорта был опубликован Агентством развития транспортной ин-

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

фраструктуры Финляндии в конце 2018 г. (Liikennevirasto 57/2018). Наш базовый сценарий разработан на основе указанного прогноза, который, однако, не учитывает инвестиции в развитие промышленности и изменения в ценовой политике, если соответствующие решения еще не приняты. В его рамках был разработан прогноз ВВП - показателя, являющегося основным для построения прогноза.

В национальном прогнозе не указано, что упомянутые факторы, возможно, формируют самые значительные аспекты неопределенности относительно данного прогноза. Тем не менее, в предыдущие годы данная серия прогнозов оказывалась достаточно точной. Однако остается ряд факторов, мнение о которых участников рынка выяснила проектная группа. На основе мнений, высказанных представителями структур, заинтересованных в грузоперевозках, а также информации об инвестициях в развитие промышленности Финляндии, проектной группой были сформированы допущения, рассмотренные ниже, которые позволили разработать два дополнительных прогнозных сценария изменения грузовых и пассажирских потоков, помимо базового прогноза Livi 57/2018.

## 4.2 Интервьюирование и презентации

Проектной группой были выявлены основные операторы на железных дорогах между Финляндией и Россией, после чего был проведен ряд интервью с целью выяснения мнения представителей промышленного сектора для отражения его в настоящем отчете. Некоторые компании не нашли времени для участия, но обратная связь от них была получена на основе их публичных выступлений по вопросам, имеющим отношение к изменению статуса ЖДПП «Иматра». Опрошенные предприятия и организации можно разделить на группы следующим образом.

Группа	Предприятие/организация
Грузоотправители	<ul> <li>FinnCement</li> <li>MetsäGroup</li> <li>Metso</li> <li>Neste Oil</li> <li>NordKalk</li> <li>Ovako</li> <li>ST1</li> <li>StoraEnso</li> <li>Suomen Karbonaatti</li> <li>UPM</li> <li>Yara</li> </ul>
Экспедиторы и операторы терминалов	<ul><li>HacklinHamiko</li><li>Kouvola Cargo Handling</li><li>Rauanheimo</li><li>Steveco</li></ul>
Операторы желез- нодорожного транспорта	<ul> <li>Fenniarail</li> <li>VR Group</li> <li>VR Transpoint</li> <li>Aurora Rail</li> <li>NR Rail</li> </ul>
Органы власти	<ul><li>Пограничная служба Финляндии</li><li>Traficom, Таможня</li></ul>

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

	<ul> <li>Агентство развития транспортной инфраструктуры Финляндии</li> </ul>
Компании, осу-	<ul> <li>VR Group</li> </ul>
ществляющие пассажир-	• Администрация г. Иматра
ские перевозки; органи-	• Агентство по развитию региона Иматра
зации,	Go Saimaa
заинтересованные в	<ul> <li>Saimaa Travel</li> </ul>
развитии приграничного	<ul> <li>TAK</li> </ul>
сотрудничества и туриз-	
ма, научные организа-	
ции	

## Потребности в развитии, определенные по результатам интервьюирования, отчетов и презентаций

### Контекст ЕС, окружающая среда и конкуренция

- В соответствии с «Белой книгой ЕС» 2011 г. по транспорту, цели политики ЕС включают обеспечение переключения перевозок с автомобильного на более экологичные виды транспорта.
- Текущие задачи и существующая ситуация рассматриваются в документах Комитета TRAN «Перераспределение перевозок по видам транспорта в Европе: подход» («Modal shift in European transport: a way forward») (2018). В настоящее время еще предстоит реализовать некоторые задачи, например, завершение формирования сетей TEN-T, обеспечение мультимодальной связности и межграничной совместимости перевозок.
- Переключение перевозок с автомобильного транспорта является желательным, так как основные транспортные коридоры центральной Европы сильно перегружены. Железнодорожный транспорт отличается меньшим объемом выбросов загрязняющих веществ по сравнению с автомобильным, при более низком риске возникновения аварий. Применение эффективных мультимодальных решений в отношении грузов, перевозимых в унифицированной таре (например, в контейнерах), способствует перераспределению перевозок.

#### Министерство транспорта и связи Финляндии

- Ожидается, что рост конкуренции со стороны железнодорожного транспорта в Финляндии станет серьезным вызовом для внутреннего водного транспорта.
- Планируется снижение выбросов путем увеличения объемов перевозок на железнодорожном транспорте (установление жестких целевых показателей по выбросам, использование электротяги).

## Ключевые причины, побуждающие участников торговли использовать конкретный ЖДПП

 Маршрут должен быть более эффективным. Это означает надежность в части ожидаемых сроков перевозки, большую экономичность в масштабе суммарных затрат, безопасность и экологичность.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

- Для повышения эффективности логистики грузовых перевозок необходимо наличие достаточной пропускной способности и «окон» в графиках движения поездов, использование максимальной разрешенной длины составов и нагрузки на ось.
- На маршруте должно быть достаточное количество провайдеров услуг, работающих с ориентацией на заказчика, с желанием и возможностью развивать свои услуги.
- Цены на прохождение маршрута и связанных с ним веток должны быть привлекательными, время прохождения приемлемым. Возможно, вдоль маршрута следует организовать соответствующие складские дворы. В целом, маршрут должен быть доступен, когда это необходимо.

## Движущие факторы развития ЖДПП «Иматра»

- Уже 2013 году подчеркивалась необходимость разделения сегментов перевозок так, чтобы пассажирские и скоростные грузовые железнодорожные перевозки осуществлялись через ЖДПП «Вайниккала Бусловская», а тяжеловесные поезда и грузоперевозки, осуществляющиеся с низкой скоростью, направлялись через ЖДПП «Иматра Светогорск».
- В рамках указанного исследования также подчеркивалась необходимость инвестирования в оборудование для обеспечения безопасности и системы сигнализации на участке «Пелкола - Иматра». Это позволит повысить уровень безопасности и увеличить пропускную способность участка железной дороги.
- В 2013 г. предприятия целлюлозно-бумажной промышленности просили, чтобы на железнодорожном участке Луумяки и Коувола от ЖДПП «Иматра» в направлении Куусанкоски можно было пропускать поезда с нагрузкой на ось, составляющей 25 т. Тот же вопрос поднимался в ходе интервью, проводившихся в 2019 году.
- На территории Юго-Восточной Финляндии не хватает станционных путей для обслуживания длинных железнодорожных составов. Это приводит к тому, что составы приходится разделять для обеспечения допустимой длины, а грузы перевозить в менее экономичных транспортных единицах. Эти факторы создают неэффективность в транспортной системе Финляндии.
- Развитие пограничной станции «Иматранкоски» практически невозможно ввиду крутых подъемов и существующей застройки, поэтому все усилия следует сконцентрировать на путевом развитии станции «Пелкола».

## Работа железнодорожных составов: весовая нагрузка на ось - 25 тонн

• В условиях отсутствия инфраструктуры, позволяющей нагрузку на ось 25 тонн, когда максимальная нагрузка на ось составляет 22,5 тонн, снижается полезная нагрузка, так как вес тары у новых открытых полувагонов несколько больше, чем у старых. Без инвестирования обеспечить возможность нагрузки на ось 25 тонн возможно, но в этом случае железнодорожные составы должны

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

будут двигаться только на сниженной скорости, что, в свою очередь, станет причиной новых вызовов на главных железных дорогах Финляндии.

• В то же самое время, полезная нагрузка на ось грузовых автомашин увеличивается («скандинавская сцепка»), что в условиях конкуренции предопределяет необходимость увеличения весовой нагрузки на ось железнодорожного транспорта.

#### Взгляд промышленного сектора

- Пропускная способность существующей сети железных дорог юго-восточной Финляндии не соответствует потребностям развития бизнеса и международной торговли.
- Присвоение ЖДПП «Иматра» статуса международного (многостороннего) пункта пропуска важно для развития как экспорта, так и импорта.
- Необходимо обеспечить, чтобы система железнодорожного транспорта как на финской, так и на российской территории была надежной, долговечной, и минимально чувствительной к возможным нештатным ситуациям.
- Мероприятия по увеличению пропускной способности железных дорог следует осуществлять, не создавая негативных эффектов для текущего движения транспорта.
- Развитие ЖДПП «Иматра» крайне важно, так как наличие только одного маршрута через финско-российскую границу для перевозки внешнеторговых грузов из южной Финляндии, составляющих 2/3 общего объема торговли, не обеспечивает надежность и стабильность работы железнодорожного транспорта.
- В настоящее время в Финляндии планируется создание пяти новых деревообрабатывающих предприятий. Реализация этих проектов повлияет на общую логистику в отношении поставок сырья для деревообрабатывающих предприятий в Финляндии. Во время подготовки настоящего отчета была получена информация, что проекты компаний Metsä Fibre (инвестиции в Кеми) и FinnPulp, скорее всего, будут реализованы. В сумме их потребность в лесекругляке составит 8,67 млн. тонн в год.

## Пассажирские перевозки через ЖДПП «Иматра/Светогорск» (на основе интервью с заинтересованными структурами в Финляндии)

• Несмотря на наличие мощного кластера лесопромышленных и деревообрабатывающих предприятий, в Юго-Восточной Финляндии имеется необходимость повышения занятости. Введение нового регулярного регионального пассажирского железнодорожного маршрута «Лаппеенранта - Иматра - Светогорск - Выборг – Санкт-Петербург» принесет существенные выгоды в части развития туризма и сопутствующих услуг и будет способствовать стабильному росту экономики региона.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

## 4.3 Прогноз грузоперевозок

Прежде чем приступать к прогнозу, полезно рассмотреть работу железнодорожного транспорта в контексте логистики лесной отрасли и развития деревоперерабатывающих предприятий, а также обслуживания других крупных грузопотоков, следующих через границу по железнодорожной сети.

По всей Финляндии осуществляется реализация крупных проектов по созданию лесопромышленных/деревообрабатывающих производств. Данные проекты сейчас находятся на разных этапах реализации. В национальной прессе опубликован перечень основных планируемых проектов создания и развития лесопромышленных/деревообрабатывающих производств (см. таблицу ниже с указанием оценок затрат и потребностей в древесине).

Таблица 3 - Крупнейшие планируемые проекты создания и развития лесопромыш-

ленных/деревоперерабатывающих производств в Финляндии

Объект	Планируемые инвестиции	Повышение спроса на древесину (млн. т)
Целлюлозно-бумажный комбинат Finnpulp в Куопио	1400 млн. евро	5,7
Целлюлозно-бумажный комбинат Boreal Bioref, в Кемиярви	950 млн. евро	2,0
Завод по переработке биологических материалов в Кеми	900 млн. евро	2,4
ЦБК Kaicell Fibre в Палтамо	900 млн. евро	3,0
Бумажная фабрика Metsä Fibre в Ke- ми; решение принято	Не опубликовано	3,0
ПЛАНИРУЕМЫЕ ПРОЕКТЫ, ВСЕГО	4,1 млн. евро	16,1

В настоящее время Финляндия импортирует порядка 10 млн. м<sup>3</sup> древесины в год. Данный объем, вероятно, увеличится в связи с реализацией перечисленных новых проектов, а также в связи с переходом от использования угля на древесные топливные гранулы на электростанциях. Несмотря на то, что новые заводы будут располагаться на севере Финляндии, масштаб каждого из них настолько значителен, что запуск их работы окажет влияние на логистику перевозок древесины по всей Финляндии (даже в том случае, если будут построены только крупнейшие из перечисленных заводов).

Влияние на перевозки железнодорожным транспортом окажет реализация не только указанных инвестиционных проектов. Осуществляется также инвестирование в терминалы в различных регионах Финляндии, осуществляющие перевалку грузов, прибывающих из России. Объемы деятельности таких терминалов были определены в ходе интервьюирования, но в отчете они не приводятся. В настоящее время суммарный объем грузов, перевозимых по железным дорогам между Финляндией и Россией, составляет порядка 15,5 млн. тонн.

### Сценарий 0

Сценарий основан на данных официального прогноза объема перевозок в Финляндии за 2018 г. (Liikennevirasto 2018b). Данный прогноз не учитывает создание новых деревоперерабатывающих производств и крупные инвестиции в промышлен-

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

ность. Прогноз основан на предположении о том, что в первые годы прогнозного периода сектор железнодорожного транспорта получит выгоды от условий новой конкурентной среды. Однако на среднесрочную перспективу ожидается снижение спроса на древесину, что означает снижение объемов перевозок сырья, леса и химикатов. Также ожидается снижение спроса на перевозки целлюлозно-бумажной продукции. Старые ЦБК будут работать, с поэтапным выводом их из эксплуатации в соответствующие сроки.

В соответствии с нулевым сценарием в 2025 г. через ЖДПП «Иматра» будет проходить 3,3 млн. тонн грузов, а в 2035 г. – 3,0 млн. тонн.

### Сценарий 1, консервативный

Данный сценарий учитывает новые проекты создания деревоперерабатывающих производств. В прогнозе не определен срок реализации этих проектов. В ходе интервью директор по логистике одного предприятия лесной промышленности, отвечая на вопрос, упомянул, что масштаб планируемых проектов настолько велик, что их реализация окажет сильнейшее влияние на географию зон получения лесакругляка ввиду изменения баланса с учетом цен и расстояний перевозок.

В рамках данного сценария предполагалось, что решение о строительстве нового ЦБК будет принято к 2020 г., предприятие выйдет на рынок в 2025 г., в результате чего через ЖДПП «Иматра» необходимо будет перевозить дополнительно 2 млн. тонн лесных грузов, таких как лес, щепа и другое сырье. В 2025 г. будет принято решение о создании еще одного ЦБК, что также приведет к увеличению грузопотоков через ЖДПП «Иматра» на 1.3 млн. тонн к 2035 году.

Сценарий 1 включает три составляющие: официальный прогноз + исследование рынка + рост импорта леса в связи с планируемой реализацией двух проектов строительства крупных ЦБК в Финляндии. В соответствии со сценарием 1 в 2025 г. через ЖДПП «Иматра» будет проходить 5,7 млн. тонн грузов, а в 2035 г. – 7,0 млн. тонн.

В сценарии 1 предполагается ввод пассажирского регионального маршрута в 2025 г.

### Сценарий 2, «базовый» или «оптимистический»

Данный сценарий был построен на основе ситуации, ранее сложившейся на загруженных ППП Финляндии.

Сценарий 1 включает три составляющие: официальный прогноз + исследование рынка + рост импорта леса. В данном сценарии был учтен наибольший объем грузов, который проходил через финско-российский ЖДПП в предыдущие годы.

В соответствии со сценарием 2 в 2025 г. через ЖДПП «Иматра» будет проходить 6,4 млн. тонн грузов, а в 2035 г. – 9,0 млн. тонн.

В сценарии 2 предполагается ввод пассажирского регионального маршрута в 2025 г.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

Таблица 4 - Три сценария развития грузоперевозок и пассажироперевозок через ЖДПП «Иматра - Светогорск» до 2035 года.

	•	ветогорск <i>» до</i> рий 0		ıарий <b>1</b>	Сценарий 2		
			Консер	вативный		овый	
						тический)	
Год	Грузовые перевозки, млн. тонн	Пассажир- ские пере- возки (в том чис- ле, граж-	Грузовые перевоз- ки, млн. тонн	Пассажир- ские пере- возки (в том числе, граждане	Грузовые перевоз- ки, млн. тонн	Пассажир- ские пере- возки (в том чис- ле, граж-	
		дане Рос- сии, Финляндии и прочие страны), млн. пасс.		России, Финляндии и прочие стра- ны), млн. пасс.		дане Рос- сии, Финляндии и прочие страны), млн. пасс.	
2018	2,4	н/п	2,4	-	2,4	-	
2020	2,8	н/п	2,8	-	2,8	-	
		Только чар-		0,9		1,1	
2025	3,3	терные со- ставы время от времени	5,7	в том числе граждан Финляндии и прочих стран 0,1	6,4	в том числе граждан Финляндии и прочих стран 0,15	
		Только чар-		1,1		1,4	
2030	3,5	терные со- ставы время от времени	6,3	в том числе граждан Финляндии и прочих стран 0,15	7,5	в том числе граждан Финляндии и прочих стран 0,2	
		Только чар-		1,32		1,6	
2035	3,0	терные со- ставы время от времени	7,0	в том числе граждан Финляндии и прочих стран 0,2	9,0	в том числе граждан Финляндии и прочих стран 0,25	

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

## 4.4 Прогноз пассажироперевозок

Численность населения региона Южная Карелия в Финляндии в 2017 году составляла 129 865 чел.

Население г. Лаппеенранта в 2017 г. составляло 72 909 чел. Прогноз на 2030 год – 74 808 чел.

Население г. Иматра в 2017 г. составляло 27 269 чел. Прогноз на 2030 год – 26 667 чел.

В транспортной модели, описанной в главе 4.5.4, учтены четыре пассажирских железнодорожных станции на территории Финляндии. В 2017 г., численность населения, проживающего в радиусе 2,5 км от станций, составляла:

- Иматранкоски –11300 чел. (дублирование со ст. «Иматра»):
  - в перспективе возможна новая железнодорожная станция для регионального пассажирского маршрута;
- станция «Иматра» 10800 чел. (дублирование со ст. «Иматранкоски»);
- Йоутсено 6100 чел.;
- Лаппеенранта 19300 чел.

Суммарно, в зоне тяготения в радиусе 2.5 км станций «Иматранкоски» и «Иматра» проживает 18232 человек.



График 16 - Численность населения городов Лаппеенранта и Иматра, а также территорий, прилегающих к предлагаемым станциям (в радиусе 2,5 км).

Согласно российской статистике, суммарная численность населения, проживающего в Санкт-Петербурге, Ленинградской области и приграничных регионах Финляндии, в 2018 году составляла 7,63 млн. человек, в том числе:

- Санкт-Петербург: 5,35 млн. человек (70% общей численности);
- Ленинградская область: 1,81 млн. человек (24% общей численности);

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

- приграничные регионы Финляндии: 0,47 млн. человек (6% общей численности).

## Сценарий 0

Как и в рамках прогноза грузоперевозок, в основу нулевого сценария заложен официальный прогноз объема перевозок в Финляндии за 2018 г. (Liikennevirasto 2018b). Модель, использовавшаяся для прогноза пассажиропотоков, построена на основе градостроительной информации по Финляндии и ожидаемых демографических изменений, поэтому она работает правильно только при прогнозировании пассажиропотоков на внутренних железнодорожных маршрутах. Модель расширена с учетом существующих международных сообщений, т.е. поездов «Аллегро» и «Лев Толстой», но ее нельзя использовать для прогнозирования пассажиропотоков на новых международных маршрутах.

Так как сценарий такого типа предполагает, что изменения в инфраструктуре небольшие или отсутствуют, запустить регулярный пассажирский маршрут, проходящий через ЖДПП «Иматра», не представляется возможным. Таким образом, в данном сценарии учитываются только проходящие время от времени чартерные поезда.

### Сценарий 1, «консервативный»

Так как в финской прогнозной модели отсутствовали компоненты, позволяющие прогнозировать новые пассажиропотоки, мы оценивали максимальный потенциал для совершения поездок пассажиров на поездах. Как указывалось ранее, подробные официальные данные статистики или результаты анкетирования в Финляндии по поездкам в Россию из Финляндии отсутствуют. Пограничная служба Финляндии занимается только сбором данных о количестве и гражданстве лиц, пересекающих границу.

Мы начали со статистической информации, собранной Пограничной службой Финляндии. Так как в российских прогнозах учитываются только поездки граждан России «максимальное количество пассажиров железнодорожного транспорта из Финляндии» будет означать «количество граждан Финляндии и третьих стран, пересекающих границу через ППП «Иматра» и «Нуйямаа».

Для оценки доли потенциальных пассажиров железнодорожного транспорта в общей численности лиц, пересекающих границу, мы организовали консультации с экспертами и сотрудниками туристических компаний Юго-Восточной Финляндии. Это позволило оценить количество финских и иностранных граждан, которые могли бы стать пассажирами нового регионального железнодорожного маршрута. Полученные оценочные показатели добавлены к прогнозу количества российских пассажиров, подготовленному ООО «Транспортная интеграция».

Суммарный пассажиропоток на железнодорожном транспорте из Финляндии рассчитывался по следующей формуле: [(Общее количество лиц, пересекающих границу в ППП «Иматра» и «Нуйямаа») \* (доля граждан Финляндии, пересекающих границу) \* (доля потенциального пассажиропотока)] + [(Общее количество лиц, пересекающих границу в ППП «Иматра» и «Нуйямаа») \* (доля граждан третьих стран, пересекающих границу) \* (доля потенциального пассажиропотока граждан третьих стран на ж.д. транспорте)]

На представленных ниже графиках приведены:

динамика численности граждан, пересекающих границу по ППП (график 17);

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

- динамика численности граждан, пересекающих границу, с указанием их гражданства (график 18).

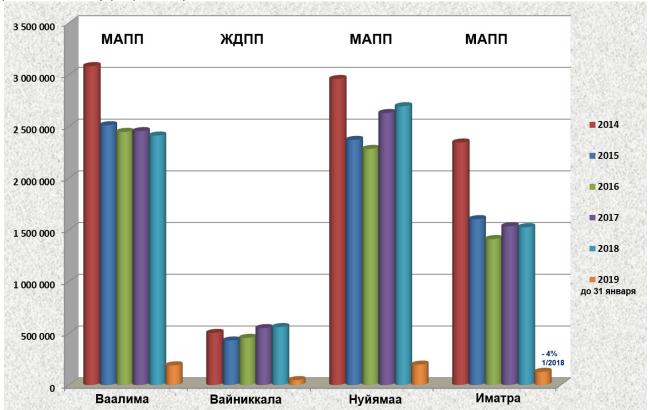


График 17 - Суммарное количество лиц, пересекших границу в Юго-Восточной Финляндии в 2014-2018 гг. и в январе 2019 г), по погранично-пропускным пунктам

Источник: Пограничная служба Финляндии

Согласно умеренному прогнозу количество лиц, пересекающих границу в ППП «Иматра» и «Нуйямаа» в 2020 году составит 4,2 млн. человек. К 2030 году этот по-казатель достигнет 4,8 млн. чел., а к 2035 – 5,5 млн. чел.

На графике видно, что доля граждан Финляндии, пересекающих границу в период с 2012 до 2018 гг., составляла 14% – 23%, тогда как доля граждан третьих стран составляла 3% – 6%. Согласно расчету, на перспективу доля граждан Финляндии, пересекающих границу, составит 18%, доля граждан третьих стран – 6%.

Третьим компонентом расчета является доля потенциальных пассажиров железнодорожного транспорта. Относительно граждан Финляндии этот показатель составит 80% финнов, пересекающих финско-российскую границу в Южной Карелии. Основной целью поездок является шоппинг на приграничных территориях, с покупкой топлива и напитков. Поэтому мы предположили, что переход данной группы приезжающих в Россию на использование железнодорожного транспорта маловероятен, так как речь идет о коротких поездках, ключевым элементом которых является покупка топлива.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

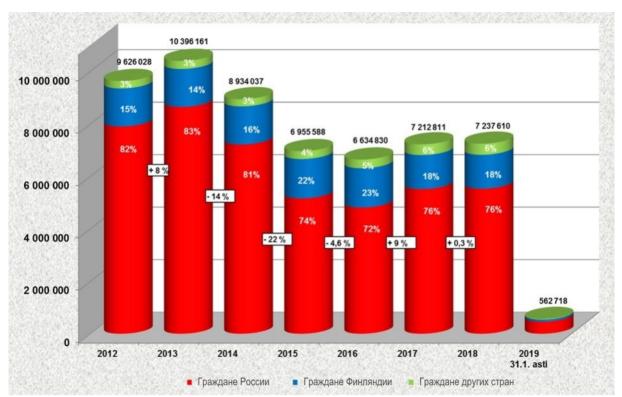


График 18 - Суммарное количество лиц, пересекших границу в Юго-Восточной Финляндии в 2012-2018 гг. и в январе 2019 г.

Источник: Пограничная служба Финляндии

Переключение на железнодорожный транспорт более вероятно в группе лиц, приезжающих в Россию из Южной Карелии и других регионов Финляндии. Данная группа составляет 15%, из них 8% путешествуют в группах и 7% организовывают свои поездки самостоятельно. Они, в основном, посещают Выборг и Санкт-Петербург. Оставшиеся 5% – это финские водители грузовиков и лица, работающие в Светогорске.

В первый год работы нового железнодорожного маршрута ожидается, что доля потенциальных пассажиров поездов составит 12% от общей численности финских граждан, пересекающих границу Финляндии и России. Когда пассажирское движение установится и появится больше рейсов, данный показатель может возрасти. По базовому сценарию доля граждан третьих стран составляет 10% и является стабильной.

Результаты прогноза показаны в таблице 5.

Указанные объемы пассажиропотоков в первый год работы нового маршрута соответствуют объемам пассажиропотоков на финских участках железных дорог «Лахти - Рийхимяки» и «Карьаа - Ханко».

Достижение спроса такого уровня возможно при условии конкурентоспособности времени и стоимости проезда на железнодорожном транспорте по сравнению с автомобильным транспортом. По данным опроса, проведенного ООО «Транспортная интеграция» (см. 5.2.15 и 7.3.4 российского отчета "Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра - Светогорск»), наиболее значимым фактором для российских участников опроса является цена билета. 92% готовы совершать поездки на поезде через ЖДПП «Иматра - Светогорск», если цена билета в одну сторону будет составлять

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

менее 1000 рублей (13 евро). При повышении цены на 40%, спрос также падает 40%.

Таблица 5 - Потенциал спроса на пассажирские передвижения из Финляндии в Россию и в обратном направлении через ЖДПП «Иматра - Светогорск», консервативный сценарий

Прогноз количества поездок граждан Финляндии, совершающих поездки в Россию и в обратном направлении на железнодорожном транспорте через ЖДПП «Иматра», поездок					других сии), Россик на же.	количесті стран (за , совершаі о и в обра пезнодоро ерез ЖДП поє	Общая численность граждан Финляндии и граждан других стран (за исключением России), совершающих поездки в Россию и в обратном направлении на железнодорожном транспорте через ЖДПП «Иматра», поездок		
Годы	Доля поездок граждан Финлян- дии в общем объеме пасса- жирских перево- зок меж- ду Фин- ляндией и Росси- ей, %	Количе- ство поездок граждан Финлян- дии меж- ду Фин- ляндией и Росси- ей, поез- док	Доля поездок граждан Финляндии в общем объеме пассажирских перевозок между Финляндией и Россией, совершаемых на поездах через ЖДПП «Иматра»,%	Количе- ство поез- док граж- дан Финлян- дии между Финлян- дией и Россией, соверша- емых на поездах через ЖДПП «Иматра», поездок	Доля поездок граждан других стран в объеме пасса- жирских перево- зок между Финлян- дией и Россией,	Количе- ство поездок граждан других стран между Финлян- дией и Россией, поездок	Доля поездок граждан других стран в общем объеме пасса-жирских перево-зок между Финляндией и Россией, совершаемых на поездах через ЖДПП «Иматра»,%	Количе- ство поездок граждан других стран между Финлян- дией и Россией, соверша- емых на поездах через ЖДПП «Имат- ра», поездок	Всего
2025	18%	756 000	12%	91 000	6%	252 000	10%	26 000	117 000
2030	18%	864 000	15%	130 000	6%	288 000	10%	29 000	159 000
2035	18%	990 000	18%	179 000	6%	330 000	10%	33 000	212 000

### Сценарий 2, «базовый» или «оптимистический»

Сценарий 2 отличается от консервативного только в части пассажиров из третьих стран, доля которых в рамках данного сценария выше. Такой показатель может быть достигнут, например, в результате проведения активных маркетинговых мероприятий, направленных на привлечение пассажиров, путешествующих как в группах, так и индивидуально. Результаты прогноза показаны в таблице 6.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

Таблица 6 - Потенциал спроса на пассажирские передвижения из Финляндии в Россию и в обратном направлении через ЖДПП «Иматра - Светогорск», базовый (оптимистический) сценарий

Прогноз количества поездок граждан Финляндии, совершающих поездки в Россию и в обратном направлении на железнодорожном транспорте через ЖДПП «Иматра», поездок					других сии), сов и в обра	количесті стран (за вершающи атном напр кном транс «Иматра»	Общая численность граждан Финляндии и граждан других стран (за исключением России), совершающих поездки в Россию и в обратном направлении на железнодорожном транспорте через ЖДПП «Иматра», поездок		
Годы	Доля поездок граждан Финлян- дии в общем объеме пасса- жирских перевозок между Финлян- дией и Россией,	дии между	жирских перевозок между Финлян- дией и Россией,	Количе- ство по- ездок граждан Финлян- дии меж- ду Фин- ляндией и Россией, соверша- емых на поездах через ЖДПП «Иматра», поездок	жирских перево- зок между Финлян- дией и	Количе- ство по- ездок граждан других стран между Финлян- дией и Россией, поездок	Доля поездок граждан других стран в общем объеме пасса-жирских перевозок между Финляндией и Россией, совершаемых на поездах через ЖДПП «Иматра»,%	Количе- ство по- ездок граждан других стран между Финлян- дией и Россией, соверша-	Всего
2025	18%	756 000	12%	91 000	6%	252 000	25%	63 000	154 000
2030	18%	864 000	15%	130 000	6%	288 000	25%	72 000	202 000
2035	18%	990 000	18%	179 000	6%	330 000	25%	83 000	262 000

### Оператор железнодорожного транспорта и подвижной состав

Для запуска регулярного пассажирского железнодорожного сообщения через ЖДПП «Иматра -Светогорск» необходимо решение ряда инфраструктурных и процедурных вопросов, рассмотренных в главах 5.3 и 5.5. Существуют также вопросы, связанные с самим оператором и подвижным составом. Эти вопросы рассмотрены ниже.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

### Оператор железнодорожного транспорта

Для работы на территории ЕС и ЕЭЗ все новые железнодорожные предприятия должны пройти описанную ниже процедуру. Поэтому начать работу на указанной территории легче существующему железнодорожному предприятию, зарегистрированному в ЕС/ЕЭЗ. При благоприятном развитии событий эта часть процесса запуска новых железнодорожных маршрутов «с нуля», как правило, занимает 1-2 года.

Запуск услуг (маршрута) железнодорожного транспорта на финской государственной сети железных дорог требует выполнения следующих условий железнодорожным предприятием:

- 1. Наличие Лицензии оператора, выданной Финским агентством транспорта и связи Traficom или соответствующей лицензии оператора, выданной на территории ЕЭЗ.
- 2. Наличие Сертификата безопасности в соответствии с Законом о железнодорожном транспорте, выданного и утвержденного Финским агентством транспорта и связи Traficom.
  - 3. Наличие выделенных мощностей на железных дорогах.
  - 4. Наличие Соглашения о доступе с Менеджером инфраструктуры.
- 5. Выполнение всех других условий организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте.

### Подвижной состав

Для использования в международном сообщении между Финляндией и Россией локомотивы и дизельные составы/электропоезда (DMU/EMU) должны иметь как европейскую сертификацию (сертификат соответствия) в соответствии с LOC&PAS TSI, так и соответствующую российскую сертификацию.

Подвижной состав, имеющий сертификат соответствия, может использоваться на всем протяжении сети железных дорог Финляндии. Без сертификата соответствия подвижной состав не будет пропущен далее первой пограничной станции.

Так как финские и российские системы электрификации отличаются друг от друга, весь подвижной состав на электротяге должен быть оборудован системой двойного напряжения.

Помимо уже используемых в международном сообщении видов подвижного состава («Аллегро» и «Лев Толстой»), имеется несколько других вариантов:

1. Использование российских пассажирских вагонов на территории Финляндии с заменой локомотива на границе

Стоит заметить, что Соглашение о железнодорожном сообщении позволяет использовать российские железнодорожные вагоны на территории Финляндии при условии соблюдения других финских требований, таких как колея подвижного состава FI1. Замена локомотива может производиться во время проведения процедур пограничного контроля.

2. Модификация существующих финских пассажирских вагонов для использования на территории России

Такие примеры уже были, например, с поездами «Сибелиус», следующими в Санкт-Петербург. На этих поездах используются модифицированные финские вагоны IC.

3. Использование подвижного состава нового типа

В случае использования подвижного состава нового типа процедуры европейской и российской сертификации подвижного состава можно будет ускорить:

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

- существующая европейская сертификация выбранного типа подвижного состава;
- одновременное использование двух единиц подвижного состава как в Финляндии, так и в России.

Для нового подвижного состава потребуется колесная пара, подходящая для использования в обеих странах. Отдельные компоненты, такие как поездные защитные устройства, радио/телекоммуникационные системы, сигналы и огни необходимо будет дублировать. Также необходимо будет проводить испытание тормозной системы подвижного состава.

В целом, процесс сертификации и подготовки подвижного состава занимает, как правило, не менее четырех лет. Результатом этого процесса станет получение сертификата соответствия железнодорожного подвижного состава для использования его на всем протяжении сети ЕС с колеей 1524 мм.

### Операционная модель пассажирских перевозок

Обеспечение эффективного метода выполнения регулярных пассажирских перевозок потребует новой инфраструктуры, в том числе:

- электрификации участка железной дороги «Каменногорск Светогорск» и далее от границы для карельской главной линии в Иматре;
- объектов для проведения процедур пограничного контроля в Пелкола (пограничные объекты и процедуры более детально рассмотрены в главах 5.2 и 5.4);
- организации дугового пути от Иматранкоски на запад, в направлении Йоутсено и Лаппеенранты.

#### Необходимая провозная способность

Так как предполагается, что большинство пассажиров нового маршрута будут российскими гражданами, для расчета провозной способности использовался российский подвижной состав. Одной из возможностей является использование электропоездов «Ласточка», тип ЕС-1. Данный подвижной состав создан на базе пригородных поездов Siemens Desiro, при этом на ЕС-1 установлена система двойного напряжения, что позволяет использовать такие поезда на сети железнодорожных дорог как России, так и Финляндии (рисунок 5).

Предполагается, что на одном поездке «Ласточка» можно будет перевозить 340 пассажиров, при ожидаемой заполняемости 75%. С учетом данных допущений, при годовом объеме пассажиропотоков, составляющим 1 млн. пассажиров в год (2800 пасс. в сутки), потребуется 6 единиц подвижного состава «Ласточка» в сутки. Это означает три поезда в сутки, по две единицы подвижного состава на поезд.

При использовании поезда с локомотивом (вместимость - 500 пассажиров = 9 вагонов, финский тип VEi, заполненность – 75 %), потребуется два поезда в сутки.

Так как длина одной единицы подвижного состава «Ласточка» составляет 130 метров, потребуется платформа длиной 250 метров. Для приема поездов с локомотивом и 9 вагонами потребуются несколько более короткие платформы - длиной порядка 200 метров. Длина платформ на существующих станциях «Иматра», «Йоутсено» и «Лаппеенранта» составляет 450 метров, что позволяет их использовать для приема подвижного состава нового маршрута. Длины платформ для проведения

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

процедур пограничного контроля в Пелкола и возможное строительство новой станции в Иматранкоски следует проектировать в соответствии с потребностями.



Рисунок 5 - Поезд «Ласточка», тип EC-2 (на один вид напряжения). Отличия от EC-1 не значительные.

Источник: Wikipedia Russia

## Приграничные железнодорожные станции на территории Финляндии

На графике 19 показаны приграничные железнодорожные станции на финской стороне.

### Машинисты локомотивов

Стандартная рабочая процедура в рамках межграничного движения включает замену машинистов локомотивов на пограничных станциях. На территорию Финляндии поезд, как правило, приводит российский машинист.

Для работы на остальной территории Финляндии российские машинисты должны пройти европейское обучение для машинистов локомотивов и хорошо владеть финским языком.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

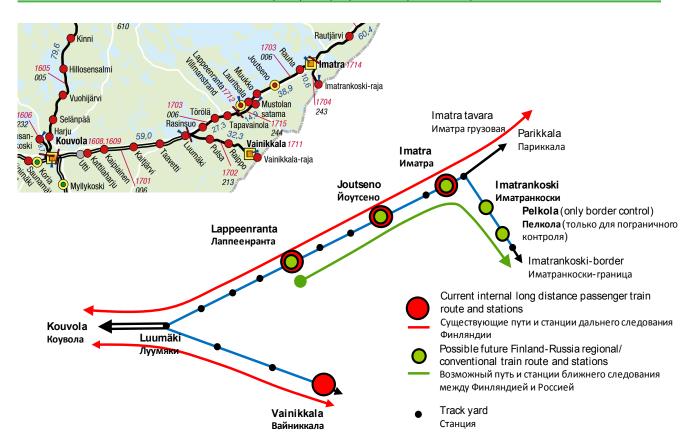


График 19 - Возможные станции на финской стороне.

## 5 ХАРАКТЕРИСТИКА ОБЛАСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

Расширенная зона влияния проекта на территории Финляндии – это направление «Коувола - Луумяки - Вайниккала - Иматра», а на территории России – «Светогорск - Каменногорск - Выборг - Санкт-Петербург».

В рамках настоящего отчета рассматривается приграничная зона «Иматра - Иматранкоски» в Финляндии и «Светогорск - Каменногорск» на территории России. В данном отчете основное внимание уделено территории Финляндии, но с включением информации о важнейших мероприятиях на российской стороне. Более детальная информация о российских мероприятиях (инвестициях) представлена в российском отчете.

## 5.1 Участки железных дорог «Коувола - Луумяки - Вайниккала - Иматра»

#### Существующее состояние

В рамках исследования основное внимание уделялось приграничному участку «Иматра - Иматранкоски» и комплексу путей ст. «Пелкола». Данный участок входит в состав сети железных дорог Юго-Восточной Финляндии, представленной в основных показателях на приведенных ниже графиках и в таблицах.

В районе прохождения участка «Луумяки - Иматра - Иматранкоски» расположено большое количество производственных предприятий, имеющих путевые подключения и поездное сообщение с участком – в Лаппеенранте, Лауритсала, Йоутсе-

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

но и районе г. Иматры. В Лаппеенранта также действует Порт «Мустола», имеющий путевое подключение к основной сети железных дорог.

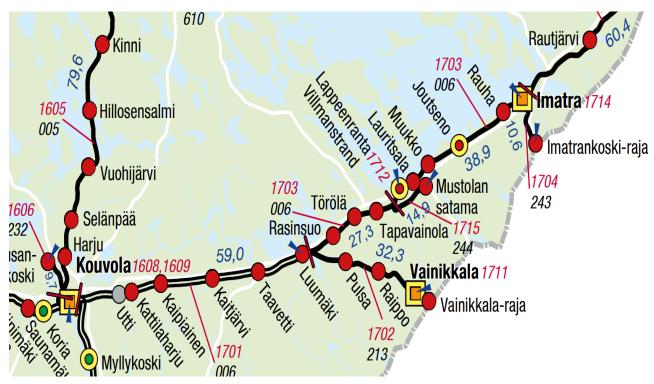


График 20 - Сеть железных дорог в Юго-Восточной Финляндии.

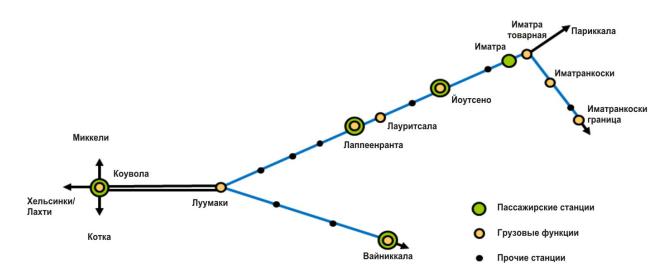


График 21 - Упрощенная схема сети железных дорог в Юго-Восточной Финляндии.

В таблице ниже представлена основная информация по участкам железных дорог Юго-Восточной Финляндии.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

Таблица 7 - Существующее состояние сети железных дорог в зоне влияния проекта.

	о, щоствую						
Наимено- вание участка	Протяжен- ность (км)	Нагру зка на ось (т)	Макси- мальная длина со- става (м)	Макси- мальная скорость грузовых поездов (км/ч)	Макси- мальная скорость пассажир- ских по- ездов (км/ч)	Пасса- жирских поездов / сутки	Грузо- вых поез- дов / сутки*
Коувола- Луумяки, двухпут- ный уча- сток	59	25	1100	100	200	15+15	16+16
Луумяки - Лаппее- нранта	27,3	22,5	750 (→ 1100)	100	140	10+10	11+9
Лаппее- нранта – Лауритса- ла	4,2	22,5	750 (→ 1100)	100	140	8+8	10+7
Лауритса- ла - Йоут- сено	13,9	22,5	750 (→ 1100)	100	140	8+8	10+8
Йоутсено – Иматра	26,7	22,5	750 ( <del>&gt;</del> 1100)	100	140	8+8	11+11
Иматра - Иматран- коски- граница	10,6	22,5	880 (Имат- ра груз.) 1100 (Иматран- коски)	60	-	0	4+4
Луумяки - Вайникка- ла граница	32,3	25	1100	100	140	5+5	7+5

<sup>\*</sup> В таблице указано среднее количество проходящих регулярных поездов в сутки. По участкам также проходят дополнительные поезда, организуемые в особых и исключительных ситуациях, ввиду сезонных и трендовых колебаний спроса, в периоды пика спроса и интенсивности движения, а также ввиду изменений нормативов и политики.

### Текущие исследования и проектирование объектов

#### Завершенные/текущие работы по проектированию объектов

В последние годы проведено несколько исследований и ряд работ по проектированию объектов, связанных с Юго-Восточной сетью железных дорог и районом Иматра. Некоторые проекты в настоящее время находятся на этапе реализации. Важнейшие исследования последних лет перечислены ниже:

- Проектирование строительства железнодорожного участка Луумяки Иматра текущий проект, начатый в 2018 году (срок завершения проекта 2023);
- Проект ENI (2019-2022 гг.);
- Железнодорожный участок «Иматра Иматра Иматранкоски-граница», предварительное проектирование, актуализация (2019 г.);
- Увеличение протяженности станционных путей ст. «Вайниккала», планирование и строительство (2018-2019 гг.);

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

- Исследование функциональности комплекса путей ст. «Иматра» (2017 г.);
- Проектирование железнодорожного участка «Луумяки Иматра» (2017 г.);
- Железнодорожно-автодорожный терминал в Коувола: Обработка длинных составов и перевалка грузов (2017 г.);
- Луумяки Иматра Иматранкоски-граница, оценка затрат по проекту (2015 г.);
- Исследование интенсивности движения в Юго-Восточной Финляндии (2015 г.);
- Железнодорожный участок «Иматра Иматра Иматранкоски-граница», предварительное проектирование (2014 г.);
- Разработка ТЭО по железнодорожному участку «Иматра-Светогорск» (2013 г.) Перечень основных проектов развития железных дорог в Юго-Восточной Финляндии приведен в таблице 8.

Таблица 8 - Проекты развития железных дорог в Юго-Восточной Финляндии

ПРОЕКТ	ОТВЕТСТВЕН НАЯ СТРУКТУРА	СОДЕРЖАНИЕ/ПРИМЕЧ АНИЯ	СОСТОЯНИЕ	СРОКИ	БЮДЖЕТ
ЖЕЛЕЗНОДОРО ЖНО- АВТОДОРОЖНЫ Й ТЕРМИНАЛ В КОУВОЛА ПЛАНИРОВАНИЕ	Администра- ция г. Коуво- ла	Интермодальный тер- минал	Готов	2016- 2018 rr.	3,5 млн. евро
ЖЕЛЕЗНОДОРО ЖНО- АВТОДОРОЖНЫ Й ТЕРМИНАЛ В КОУВОЛА - СТРОИТЕЛЬСТВО	Администра- ция г. Коуво- ла	Проект «OBOR», перемещение грузов между Финляндией и Россией, Казахстаном, Китаем и пунктами дальневосточного направления	Ведется стро- ительство	2019- 2022 rr.	40 млн. евро
АВТОМОБИЛЬ- НАЯ ДОРОГА И ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА «ИМАТРА» (KS1402)	Агентство развития транспортной инфраструктуры Финляндии	ENI (Европейский инструмент соседства) Финансирование, Крупный инфраструктурный проект (LIP) ЖДПП: рентгеновский инспекционнодосмотровый комплекс; совершенствование мер безопасности и пограничного контроля	Утвержден, осуществля- ется	2019- 2022 rr.	5,2 млн. евро
ПРОЕКТ РАЗВИТИЯ УЧАСТКА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ «ЛУУМЯКИ - ИМАТРА»	Агентство развития транспортной инфраструктуры Финляндии	Участок «Луумяки - Йоутсено»: два новых путевых двора протяженностью 1100 м каждый (Тörölä & Muukko) Двухпутный участок «Йоутсено – Иматра товарн», в т.ч. 3 ж.д. моста Улучшение функциональности, увеличение пропускной спо-	Одобрен Пра- вительством, осуществля- ется	2017- 2023 гг.	189 млн. евро

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

		собности и повышение максимально допусти- мой скорости			
ПРОЕКТ РАЗВИТИЯ УЧАСТКА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ «ИМАТРА - ИМАТРА - ИМАТРАНКОСКИ -ГРАНИЦА», РАБОТЫ ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬН ОМУ ПРОЕКТИРОВАН ИЮ	Агентство развития транспортной инфраструктуры Финляндии	Дуговой путь (Иматра) от направления «Лу- умяки» до ст. «Имат- ранкоски граница» Двухпутный участок, электрификация и система сигнализации, 10 км Развитие путей ст. «Пелкола» и изменение статуса на международный ЖДПП Пассажирская платформа на существующей ж.д. ст. «Имат- ранкоски»	В стадии активной проработки Агентством	2019- 2029 гг. Этап 1 2025 г. Этап 2 – после Этапа 1	85 млн. евро
ЛУУМЯКИ - ЙУТСЕНО, ДВУХПУТНЫЙ УЧАСТОК	Агентство развития транспортной инфраструктуры Финляндии	Двухпутный участок Луумяки - Йоутсено Значительное повы- шение пропускной способности	Предвари- тельное про- ектирование и ОВОС 2010		Оценоч- ная сто- имость ~ 200 млн. евро
СТ. «ВАЙНИККАЛА» МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА	Агентство развития транспортной инфраструктуры Финляндии	Комплекс путей ст. «Вайниккала», увеличение протяженности, реализация трех запасных путей протяженностью 1100 м каждый (строительство 1 нового и увеличение протяженности двух сущ. путей)	Утвержден, осуществля- ется	2016- 2019 rr.	13 млн. евро

#### Характеристика проектов последних лет

Проектирование участка железной дороги «Луумяки - Иматра» (2017 г.) и текущий план строительства (2018-2023 гг.) – ведутся строительные работы

Имеется текущий проект строительства участка железной дороги «Луумяки - Иматра», включая двухпутный участок «Йоутсено – Иматра». Работы по проекту включают в себя следующие мероприятия:

- устройство двухпутного участка между Йоутсено и Иматрой (грузовые пути):
  - На двухпутном участке предлагаются новые съезды к Йоутсено, Раухе и Иматре. Существующие пути в Раухе будут демонтированы;
- скорость движения поездов будет увеличена до 180 км/ч на участке между Луумяки и Лаппеенрантой и до 200 км/ч на большинстве других участков;
- допустимая нагрузка на ось будет увеличена до 25 т, допустимая длина состава до 1100 метров;
- на однопутном участке «Луумяки Йоутсено» будут проведены работы по развитию путевого хозяйства в Тереля (Törölä) и Мууко (Muukko) для пропуска составов длиной 1100 м.:

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

- В Тереля (Törölä), предлагается устройство нового запасного пути на южной стороне от главного пути, а в Мууко (Muukko) существующий запасной путь может быть увеличен до 1100 м;
- устройство нового бокового пути протяженностью 750 м к путевому хозяйству Лауритсала;
- дополнительно планируются мероприятия по реконструкции платформ и развитию подходов к железнодорожной станции «Иматра».

Проект включает реконструкцию железнодорожных мостов Мансиккакоски и через Сайменский канал, а также путепровода на пересечении с Автомагистралью 6 (Valtatie 6).

#### Проект ENI (2019-2022 гг.)

Текущий проект ENI по развитию ППП «Иматра» начался весной 2019 г.; запланированные мероприятия будут реализованы к 2022 г. Проект включает мероприятия по развитию как автомобильного, так и железнодорожного пунктов пропуска через государственную границу.

В состав Проекта ENI включен ряд мероприятий, связанных со станционными путями станции «Пелкола», расположенной рядом с существующим погранично-пропускным пунктом. В ходе осуществления проекта на ЖДПП будут реализованы следующие мероприятия:

- установка рентгеновского инспекционно-досмотрового комплекса для досмотра грузовых поездов;
- строительство обходного пути для пассажирского сообщения;
- установка телевизионной системы наблюдения и средств видеонаблюдения;
- устройство ограждений;
- устройство платформ доступа для официальных лиц, участвующих в пограничном контроле (пассажирских и грузовых поездов);
- устройство автомобильных подъездов от существующих зданий ЖДПП к новым платформам.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»



График 22 - Проект приграничного сотрудничества ENI; автомобильный и железнодорожный погранично-пропускной пункт «Иматра»

Железнодорожный участок «Иматра – Иматранкоски - граница», предварительное проектирование, актуализация (2019 г., на основе предварительного проекта 2014 г.)

Содержание актуализированного проекта соответствует предварительному проекту 2014 года, но работы разделены по этапам так, чтобы строительство можно было производить поэтапно. В обновленный проект также включены мероприятия, связанные с пассажирскими перевозками.

В предварительный проект заложены:

- устройство дугового пути от направления «Луумяки» до пути «Иматранкоски граница»;
- устройство двухпутного участка пути от дугового пути к северному участку путей ст. «Пелкола»;
- электрификация и создание системы сигнализации для двухпутного участка протяженностью 10 км;
- развитие станционных путей ст. «Пелкола» для обслуживания международного погранично-пропускного пункта;
- развитие станционных путей ст. «Пелкола» путем увеличения числа боковых путей от 5 до 11;
- после развития путей ст. «Пелкола» и перевода пограничной деятельности, запасные пути ст. «Иматранкоски» будут демонтированы.

В соответствии с актуализированной версией предварительного проекта предлагается поэтапное проектирование и строительство железнодорожных объектов.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

Этапы несколько отличаются от предлагаемых в рамках данного исследования мероприятий, но объект развития, в целом, один и тот же в обоих проектах. Содержание этапов может быть актуализировано и скорректировано, когда придет время проектирования железной дороги. Работы по актуализации предварительного проекта будут закончены в мае 2019 г.

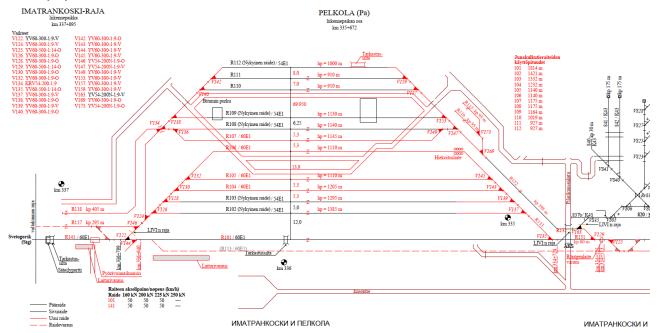


График 23 - Проектная планировка путей ст. «Пелкола» в качестве международного пункта пропуска в рамках 1-го и 2-го этапов предварительного проекта развития участка «Иматра - Иматранкоски - граница» (2014 г.)

Увеличение протяженности путей ст. «Вайниккала», проектирование и строительство (2018-2019 гг.)

Предполагается увеличение протяженности трех существующих путей ст. «Вайниккала» с целью обеспечения возможности приема составов длиной 1100 м. В дополнение к новым длинным путям, рядом с ними будет построен новый неэлектрифицированный погрузочный путь протяженностью 300 м. В связи с изменениями удлиняемых путей, существующий боковой/ маневровый путь также будет продлен в направлении к границе.

Проект строительства также предполагает изменение стрелочных переводов и реорганизацию ремонтных дорог.

Одновременно осуществляется также проект развития системы сигнализации и ввода в эксплуатацию путей ст. «Вайниккала», в том числе обновление системы блокировки.

Все строительные работы на путях и в системе сигнализации будут завершены в 2019 году.

Прочие проекты, реализованные в рамках ENI (Инструмента европейского соседства)

В рамках финансового инструмента ENI Finance осуществлялось финансирование крупных инвестиционных проектов (LIP), таких как:

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

- LIP 1602 ППП «Иматра»
- LIP 1604 ППП «Париккала»
- LIP 1608 ППП «Ваалимаа»
- LIP 1612 «Круизный терминал «Котка»





В целом по Финляндии, объем финансирования проектов составил ∠4,6 млн. евро, 80% по линии ENI.

На российской территории ЕС предоставляло финансирование для следующих проектов:

- LIP 1601 Сельскохозяйственный проект;
- LIP 1605 Пункт пограничного контроля для пассажирского морского терминала в Санкт-Петербурге;
- LIP 1606 Создание российско-финского «Центра наук о жизни»;
- LIP 1610 Система водоснабжения Петровского района г. Выборга;
- LIP 1611 Реконструкция МАПП «Торфяновка».

В целом по России объем финансирования проектов составил 18 млн. евро, 80% по линии ENI.

#### 5.2 Детальная характеристика ЖДПП «Иматра - Светогорск»

#### 5.2.1. Инфраструктура

Участок «Иматра – Иматранкоски - Граница» / пути ж.д. ст. «Иматра», инфраструктура

Участок «Иматра – Иматранкоски - Граница» представляет собой неэлектрифицированный однопутный участок железной дороги протяженностью 10,6 км. Ограничение скорости – 50 км/ч для всех поездов; максимально разрешенная нагрузка на ось – 22,5 тон. Железнодорожная инфраструктура в Иматре в настоящее время включает: станцию «Иматра», станцию «Иматра товарная», станцию «Иматранкоски» и станцию «Пелкола», которая находится в собственности компании Pelkolan Terminaali Оу. Дополнительно существуют частные пути металлургического предприятия, расположенные между Иматранкоски и Пелколой.

Станция «Иматра»

На станции «Иматра» имеется один главный путь с прилегающей пассажирской платформой.

Грузовые пути станции «Иматра товарная»

На станции «Иматра товарная» имеется 16 боковых путей полезной протяженностью 622-889 м. Все пути электрифицированы. От станционных путей имеются путевые подключения к объектам целлюлозно-бумажного комбината Stora Enso. Поезда из Иматранкоски направляются к грузовой станции «Иматра» для замены локомотивов и формирования составов.

Станция «Иматранкоски»

В настоящее время станция «Иматранкоски» функционирует как двусторонний погранично-пропускной пункт между Финляндией и Россией. Пересекающие границу составы с российским локомотивом следуют до ст. «Иматранкоски», а оттуда продолжают движение по территории Финляндии уже с финским локомотивом. Работы, выполняемые в зоне станционных путей, связаны с маневрированием при смене локомотива и организацией вагонов в составах.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

На станции «Иматранкоски» имеется один главный путь и 9 запасных путей (график 24). Помимо главного пути, семь запасных путей также функционируют как участки маршрута для проходящих поездов. Наиболее протяженным является главный путь, длина которого составляет 1200 м. Полезная протяженность двух боковых путей - более 1100 м. Также имеется боковой путь протяженностью 1049 м. Все пути являются неэлектрифицированными.

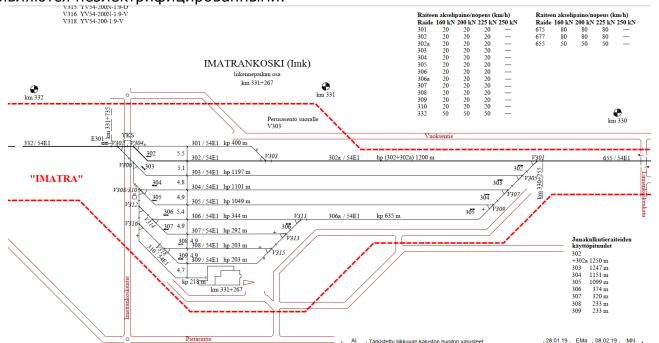


График 24 - Существующий комплекс путей ст. «Иматранкоски».

#### Станция «Пелкола»

Пути и здания станции «Пелкола» находятся в собственности компании Pelkolan Terminaali Оу, но земля принадлежит г. Иматра. Ранее станция «Пелкола» использовалась в качестве лесного терминала и экспортного склада компании Stora Enso. Компания продала землю городу Иматра в 2015-2016 г., но у города нет никаких планов относительно территории, где располагаются железнодорожные пути. Администрация г. Иматра ведет переговоры с Агентством развития транспортной инфраструктуры по вопросу продажи данного участка земли Агентству.

На станции «Пелкола», помимо главного пути, имеются 5 боковых путей, полезная протяженность которых составляет от 1137 до 1423 м. Кроме того, построено основание пути для устройства на нем пути рядом с путем 905. Один из боковых путей проходит через склад. Станционные пути станции «Пелкола» периодически используются в качестве промежуточной зоны хранения и погрузки лесоматериалов, а также, время от времени, для перегрузки картона с грузовых поездов на грузовые автомобили для перевозки через границу. На Пути 905 также имеется оборудование для выгрузки битума.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

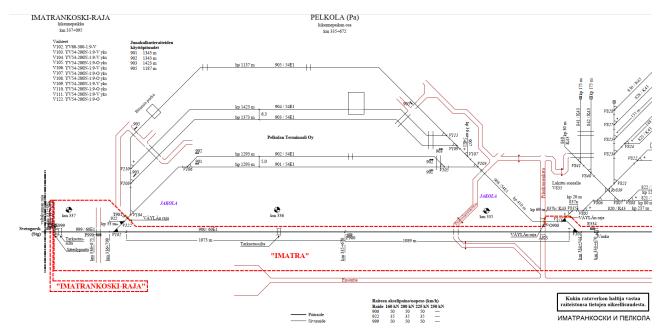


График 25 - Существующие частные пути станции «Пелкола».

#### 5.2.2. Оборудование

Существующее состояние:

В настоящее время уровень оснащенности ЖДПП «Иматра» не соответствует требованиям, предъявляемым к международным (многосторонним) пунктам пропуска. На путях ст. «Иматранкоски» отсутствует оборудование и оснащение для проведения пограничного контроля.

На погранично-пропускном пункте на данный момент имеется следующее оборудование, причем все оно расположено на главном пути:

- рамка радиационного контроля непосредственно рядом с границей;
- две досмотровые эстакады, расположенные перпендикулярно пути (одна непосредственно рядом с границей, и одна – рядом с путями станции «Пелкола»);
- весы для взвешивания вагонов (на главном пути, к северу от путей станции «Пелкола»).

Отмеченные недостатки и потребности

В ходе настоящего исследования были выявлены недостатки и потребности, особенно в отношении оборудования на путях станции «Пелкола», которое необходимо устранить и удовлетворить, чтобы пропускной пункт смог функционировать как международный (многосторонний) ППП. Часть таких потребностей будет удовлетворена в рамках реализации текущего проекта ENI (рентгеновский инспекционнодосмотровый комплекс для досмотра поездов, телевизионная система видеонаблюдения, ограждение, совершенствование автодорожных подъездов, установка платформ доступа для официальных лиц), но и после реализации проекта ENI необходимо осуществлять некоторые мероприятия, которые в будущем позволят официальным лицам осуществлять пограничный контроль надлежащим образом.

Весьма значительным недостатком, на который указали чиновники, помимо рентгеновского инспекционно-досмотрового комплекса для досмотра поездов, является отсутствие досмотровой эстакады, установленной параллельно путям, наличие которой облегчило бы проведение досмотра вагонов. Установить такую эстакаду на путях станции «Пелкола» предлагалось еще 2014 году в предварительной проектной

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

документации, но определение точного места ее размещения – задача для более детального проектирования.

Другое оборудование, необходимое на станции «Пелкола» в связи с ее планируемым развитием на перспективу, включает пескоструйное оборудование для локомотивов, систему испытания тормозов и систему контроля колес.

## 5.2.3. Существующая инфраструктура и состояние проекта на российской стороне

#### Существующая инфраструктура

Участки железной дороги «Бусловская – Выборг – Санкт-Петербург» и «Выборг – Каменногорск – Лосево - Санкт-Петербург» являются двухпутными электрифицированными участками с допустимой нагрузкой на ось, составляющей 25 тонн. Максимальная разрешенная скорость на участке «Выборг – Каменногорск – Лосево» составляет 160 км/ч.

Более детальная информация о российской инфраструктуре и инвестициях представлена в российском отчете.

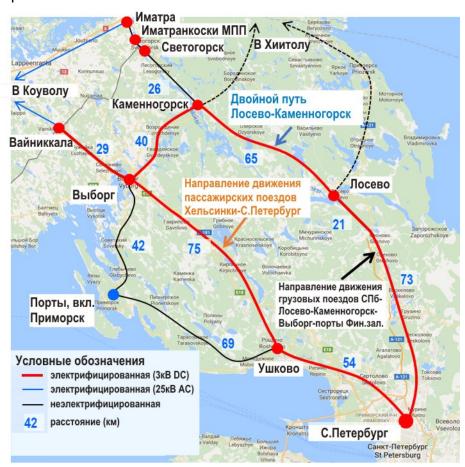


График 26 - Зона влияния проекта на территории Российской Федерации.

#### Участок железной дороги Каменногорск - Светогорск

Протяженность однопутного участка железной дороги «Каменногорск - Светогорск» составляет 24 км; максимальная нагрузка на ось – 22,5 тонн; максимальная разрешенная скорость, в основном, 60 км/ч. Участок не электрифицирован; на нем имеется одна станция «Лесогорск» (комплекс станционных путей).

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

В период с 2002 до 2007 гг. была проведена полная реконструкция данного участка.

#### Комплекс путей станции «Светогорск»

Станция «Светогорск» – это российский железнодорожный пункт пропуска, соответствующий ЖДПП «Иматра» на финской стороне. На станции имеется 13 путей. В 2005-2006 гг. была проведена частичная реконструкция станции. Имеется старая пассажирская платформа, но в настоящее время регулярное движение пассажирских поездов через станцию отсутствует.

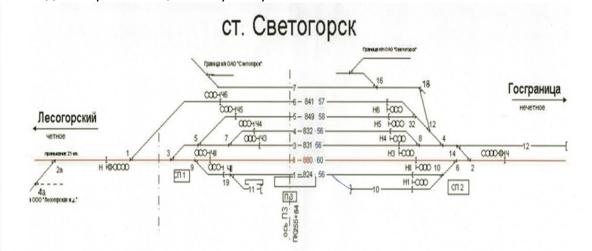


График 27 - Существующий комплекс путей станции «Светогорск».

#### 5.3 Проекты последних лет

#### Проекты развития станции «Светогорск»

В 2003-2005 гг. было проведено обустройство ЖДПП «Светогорск», в том числе построено административно-бытовое здание и организовано ограждение пункта пропуска. Были заасфальтированы дорожки в междупутьях, оборудованы площадки для погрузки и выгрузки, досмотра перемещаемых грузов, проложен оптоволоконный кабель, подключенный к ведомственной АТС Октябрьской железной дороги и таможенных органов, осуществлена поставка вычислительной техники, средств связи и оргтехники.

В рамках программы приграничного сотрудничества Юго-Восточная Финляндия — Россия на железнодорожном пункте пропуска «Светогорск» была проведена модернизация телевизионного комплекса оперативного контроля, выполнено оснащение пункта пропуска тепловизионными комплексами и введена в эксплуатацию технически сложная система охранного телевидения, которая решает следующие основные задачи:

- обеспечение возможности полного осмотра территории пункта пропуска с отсутствием «слепых» зон;
- обеспечение контроля периметра зоны пограничного контроля;
- обеспечение возможности осмотра состава на расстоянии 150 метров со всех сторон и общего вида состава по ходу движения.

С целью обнаружения нарушителей государственной границы, укрывающихся в прибывающих составах, были применены тепловизионные приборы, способные обнаруживать нарушителей при скорости движения составов до 60 км/ч.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

## Проект строительства участка железной дороги «Лосево – Каменногорск»

На российской стороне Карельского перешейка в 2017 году был завершен крупный железнодорожный проект. В состав работ по проекту входило строительство двухпутного участка железной дороги «Лосево – Каменногорск» протяженностью 68 км с электрификацией и повышением допустимой нагрузки на ось до 25 тонн. Стоимость проекта составила 122 млрд. рублей (1,9 млрд. евро по курсу 2017 года – 1 евро/65 рублей). После завершения проекта часть грузовых поездов, следующих через ст. «Вайниккала», были переведены на данный маршрут с тем, чтобы обеспечить больше операционных «окон» для пропуска пассажирских поездов между Выборгом и Санкт-Петербургом. В результате указанных изменений протяженность пути грузовых поездов по Карельскому перешейку увеличилась.

## Текущий проект на участке железной дороги «Светогорск – Каменногорск»

Комплексная реконструкция ЖДПП «Светогорск» включает:

- реконструкцию ЖДПП «Светогорск»;
- развитие железнодорожной станции «Светогорск»;
- электрификацию однопутной железнодорожной линии «Каменногорск Светогорск»;
- строительство путепровода в створе ул. Заводская в г. Светогорск.

Оценочная стоимость проекта составляет 106 млн. евро, включая НДС. Длительность выполнения перечисленных работ ориентировочно составит 74 месяца с момента начала формирования предложения по реконструкции комплексного объекта «ЖДПП «Светогорск».

Для оценки ориентировочной стоимости реконструкции ЖДПП «Светогорск» должны быть учтены следующие статьи расходов:

- затраты на подготовку территории;
- затраты на отведение земельных участков;
- затраты на строительство и реконструкцию основных объектов ЖДПП «Светогорск», определяемые требованиями ФТС РФ, ПС ФСБ РФ, «Роспотребнадзора», «Россельхознадзора»;
- затраты на объекты подсобного и обслуживающего назначения, определяемые требованиями ФТС РФ, ПС ФСБ РФ, «Роспотребнадзора», «Россельхознадзора»;
- затраты на развитие станционного хозяйства железнодорожной станции «Светогорск», определяемые потребностью ОАО «РЖД»;
- затраты на электрификацию железнодорожной ветки «Каменногорск-Светогорск», определяемые потребностью ОАО «РЖД»;
- затраты на строительство путепровода в створе Заводской ул. В г. Светогорск;
- затраты на объекты подсобного и обслуживающего назначения комплексного объекта «ЖДПП «Светогорск»;
- затраты на объекты энергетического хозяйства;
- затраты на объекты транспортного хозяйства и связи;
- затраты на строительство и реконструкцию наружных сетей и сооружений водоснабжения, канализации, тепло- и газоснабжения;
- затраты на благоустройство и озеленение территории;
- затраты на временные здания и сооружения;
- затраты на содержание Дирекции реконструируемого комплексного объекта «ЖДПП «Светогорск»;

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

- затраты на проектные и изыскательские работы.

#### 5.4 Процедура пересечения границы

#### Процедура пересечения границы для грузовых поездов

В описании процедуры прохождения границы в погранично-пропускном пункте «Иматра» следует учитывать всех операторов и различные этапы данного процесса.

В данном контексте процедура прохождения границы описывается с точки зрения официальных лиц (Таможни Финляндии и Пограничной службы Финляндии) и операторов железнодорожного транспорта. Кроме того, в описании процедуры учтено все оборудование и оснащение, требуемое различными операторами. В рамках процесса пересечения границы различные официальные лица выполняют разные функции: основной задачей финской Таможни является осуществление надзора над всеми товарами, прибывающими в страну или вывозимыми из Финляндии, тогда как Пограничная служба осуществляет надзор за физическими лицами и транспортом, прибывающими в Финляндию. Роль оператора железнодорожного транспорта в части пересечения границы, главным образом, связана с функциями проезда и оборудованием, обеспечивающим эти функции.

Описание процесса пересечения границы в целом с точки зрения различных сторон представлено на графике 28.

Необходимое оборудование и работы для различных сторон на разных этапах процесса пересечения границы

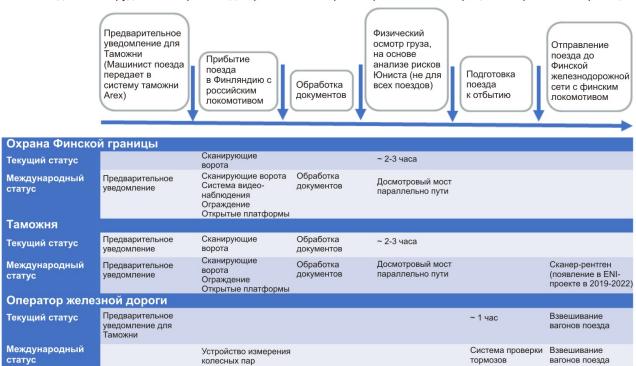


График 28 - Процесс пересечения границы на железнодорожном транспорте для грузовых поездов, прибывающих из России в Финляндию.

#### Таможня

Прежде чем железнодорожный состав прибудет на территорию Финляндии, финская Таможня заранее получает уведомление об этом поезде через систему Arex от оператора железнодорожного транспорта. В уведомлении приводятся основные сведения о поезде, такие как его состав, тип груза и отправитель. До прибытия по-

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

езда в уведомление могут быть внесены изменения. Оценка связанных с данным поездом рисков, на основе которой принимается решение о проведении физического досмотра, также производится на базе указанного уведомления, но завершается уже после прибытия поезда. Целевая длительность физического досмотра грузового поездка составляет 2-3 часа.

По уведомлению поезд прибывает на территорию Финляндии с российским локомотивом. В этот момент в системе Arex происходит обработка документов на состав. После обработки документов производится физический досмотр поезда на основе оценки рисков, или же поезд продолжает движение по финской сети железных дорог с финским локомотивом.

Оборудование, необходимое для досмотра, включает:

- рамку радиационного контроля;
- рентгеновский инспекционно-досмотровый комплекс для досмотра поездов;
- платформы доступа;
- досмотровую платформу, расположенную параллельно пути.

#### Пограничная служба Финляндии

В настоящее время Пограничная служба Финляндии не получает уведомление о прибывающих поездах заранее, но при изменении статуса ЖДПП «Иматра» на международный погранично-пропускной пункт такое уведомление необходимо будет направлять и Пограничной службе. Одной из основных задач Пограничной службы Финляндии является осуществление надзора за транспортом и физическими лицами на случай незаконного проникновения на территорию Финляндии через ЖДПП «Иматра». Так как пассажирские перевозки через данный пункт пропуска в настоящее время не осуществляются, процедуры пограничного контроля физических лиц производятся редко. В настоящее время на погранично-пропускном пункте «Иматра» отсутствуют необходимые объекты для проверки пассажирских поездов, такие как пограничная станция или посадочные платформы. В отношении грузовых поездов, прибывающих на территорию Финляндии, Пограничная служба Финляндии также проводит анализ рисков, по результатам которого принимается решение о возможном физическом досмотре поездов. Пограничная служба Финляндии производит свои процедуры физического досмотра одновременно с Таможней, поэтому целевая продолжительность физического досмотра грузового поезда составляет порядка 2-3 часов.

Оборудование, необходимое для досмотра, включает:

- рамку радиационного контроля;
- телевизионную систему видеонаблюдения;
- устройство ограждений;
- платформу доступа;
- досмотровую платформу, расположенную параллельно пути.

#### Оператор железнодорожного транспорта

Операционная модель

Российский оператор железнодорожного транспорта обеспечивает движение поезда с российской территории с российским локомотивом на систему путей станции «Иматранкоски». Затем локомотив отцепляется от вагонов на станционных путях и устанавливается на порожний поезд на путях для возврата в Россию. Затем к поезду прицепляют финский локомотив на станционных путях станции «Иматранкоски», и поезд отправляется к месту назначения по финской сети железных дорог. В

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

свою очередь, финский локомотив используется для возврата порожних составов на ст. «Иматранкоски» от заказчиков.

Железнодорожный участок «Станция «Иматра» - станция «Иматранкоски» - граница» в настоящее время не электрифицирован, поэтому по обеим сторонам границы (на участке «Станция «Иматра» - станция «Иматранкоски» - граница - станция «Светогорск» - станция «Каменногорск») используются дизельные локомотивы. Например, на ЖДПП «Вайниккала», в основном, используется та же модель движения поездов, так как российские электролокомотивы - это локомотивы «двойного напряжения», т.е. они могут двигаться по электрифицированным путям как в России, так и в Финляндии. Таким образом, после электрификации путей существующую модель эксплуатации поездов можно также сохранить и на ЖДПП «Иматра - Светогорск».

Задачи и оборудование операторов железнодорожного транспорта

Функция оператора в процессе пересечения границы – надзор за состоянием подвижного состава при его въезде в страну, а также при его дальнейшем движении по сети железных дорог Финляндии.

Оборудование, необходимое для досмотра и операций:

- индикатор силы колес;
- весы для взвешивания вагонов;
- система тестирования тормозов;
- пескоструйное оборудование для локомотивов.

#### Процедура пересечения границы для пассажирских поездов

Существует два вида процессов, применяемых в отношении пассажирских поездов в зависимости от того, производятся ли таможенные и пограничные процедуры на борту движущегося состава (как в случае скоростных поездов «Аллегро») или на пограничных станциях (как в случае обычных пассажирских поездов).

#### Пограничная служба Финляндии

Главной задачей Пограничной службы Финляндии является контроль пассажиропотоков, проходящих через границу Шенгенской зоны, то есть 100%-ная проверка паспортов и других транспортных документов. Если ЖДПП «Иматра» получит статус международного (многостороннего) погранично-пропускного пункта с пассажирским движением, в целях обеспечения ресурсов для проведения пограничного контроля Пограничная служба также должна будет заблаговременно получать уведомления о прибывающих пассажирских поездах и данные о пассажирах.

Для того, чтобы обеспечить проверку транспортных документов у всех лиц, пересекающих границу, и избежать ненужных задержек движения, поезда необходимо будет останавливать в закрытой зоне. В случае возникновения подозрений необходимо возможность иметь задержания подозрительного лица, при этом поезду разрешается следовать дальше.

Существующая процедура, применяемая на борту скоростных пассажирских поездов «Аллегро» и разрешенная Шенгенским кодексом о границах (EURLEX 2016) в отношении скоростных пассажирских поездов, показана на графике 29.

Процесс включает в себя следующие шаги:

- 1. Поезд «Аллегро» выезжает из Хельсинки. Перед посадкой на поезд проверка багажа, билетов и паспортов не осуществляется.
- 2. Проверку билетов производит персонал поезда. Для въезда в Россию пассажир заполняет бланк.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

- 3. Сотрудники Пограничной службы Финляндии и финской Таможни начинают проверку после Коуволы. Во время проверки пассажиры должны оставаться на своих местах.
- 4. Сотрудники Пограничной службы Финляндии и финской Таможни выходят из поезда на ЖДПП «Вайниккала».
- 5. Проверка пассажиров, которые садятся на поезд на станции «Вайниккала», производится внутри здания вокзала.
- 6. Сотрудники Пограничной службы и Таможни Российской Федерации производят проверку на участке между Выборгом и Санкт-Петербургом. Проверка пассажиров, выходящих из поезда в Выборге, производится внутри здания вокзала.

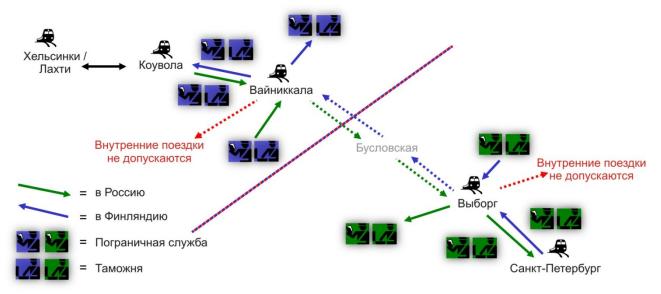


График 29 - Процедура пограничного контроля в поезде «Аллегро».

В соответствии с Шенгенским кодексом о границах (EURLEX 2016), проверка пассажиров и персонала на борту обычных поездов может осуществляться на участке между последней станцией третьей страны и первой станцией государства-члена ЕС. Это означает, что проверка должна будет осуществляться между станциями «Светогорск» и «Пелкола», которые находятся всего в 2 км друг от друга.

Таким образом, процедуры таможенного и пограничного контроля должны будут производиться в стоящем поезде на обоих ЖДПП или на соответствующих станциях перед посадкой в поезд. Длительность проверок ориентировочно составит порядка 45 минут по обеим сторонам границы, но поездки на поезде все равно являются более комфортными и имеют более предсказуемую продолжительность для пассажиров, чем пересечение границы на МАПП.

Стоит заметить, что в настоящее время на ЖДПП «Иматра – Светогорск» невозможно быстро производить проверку регулярных пассажирских поездов. Организация регулярного пассажирского движения потребует реализации мероприятий с финансированием по линии ENI, описанных в главе 5.2.2.

Процесс проверки на обычных поездах показан на графике 30.

#### Таможня Финляндии

Таможня осуществляет надзор и отслеживает межграничные перемещения задекларированных и незадекларированных товаров, автотранспортных средств, воздушных судов, водных судов, а также водителей, экипажей и пассажиров. Процеду-

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

ра надзора осуществляются путем задания вопросов, анализа деклараций и оценки рисков, связанных с товарами и лицами, пересекающими границу. Таможня также осуществляет мониторинг импорта и экспорта запрещенных товаров.

Основной функцией Таможни является сбор таможенных пошлин. Кроме того, Таможня играет значительную роль в осуществлении надзора за перемещением опасных грузов, продовольствия и химических веществ в соответствии с законодательством, регулирующим вопросы, связанные безопасностью потребителей и продуктами питания. По условиям Соглашения РТR, Полиция, Таможня и Пограничная служба тесно взаимодействуют друг с другом, периодически выполняя функции друг друга, и, при необходимости, с выдачей полномочий на выполнение соответствующих функций в соответствии с законом. Это является важной функциональной особенностью данных ППП Шенгенской зоны.

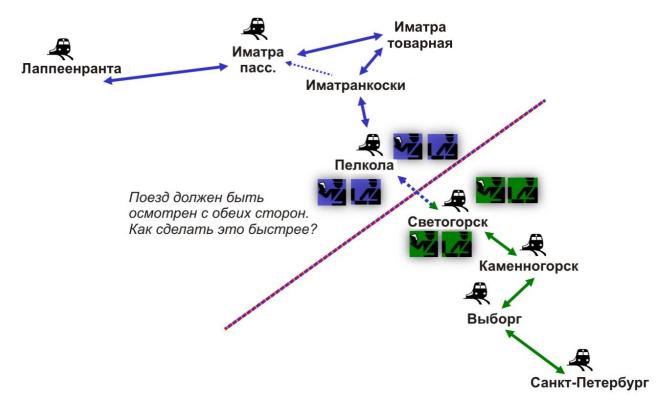


График 30 - Процедура пограничного контроля на обычных поездах

При движении пассажирских поездов через ЖДПП «Иматра – Светогорск» важно, чтобы процедуры проверки производились на ст. «Пелкола», так это повышает эффективность использования ресурсов (за счет возможности совместного пользования ресурсами с МАПП).

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

### 6 ДОРОЖНАЯ КАРТА, РАЗВИТИЕ ЖДПП «ИМАТРА – СВЕТОГОРСК»

Временный статус ЖДПП «Иматра – Светогорск», главным образом, сохраняется по причине недостаточности оборудования, технических ресурсов и, следовательно, кадров по обеим сторонам ЖДПП «Иматра – Светогорск». Сотрудникам требуется определенное оборудование для исполнения своих обязанностей, определенных международным и национальным законодательством и другими правовыми документами.

### 6.1 Минимальный состав оборудования, требуемый на границе Шенгенской зоны

На ЖДПП «Иматра» имеются определенные объективные условия, которые необходимо выполнить прежде, чем ЖДПП сможет быть открыт и функционировать как международный (многосторонний) железнодорожный пункт пропуска. На первом этапе компетентные органы должны иметь возможность исполнять свои обязанности. Техническая готовность пограничных органов будет обеспечена в рамках проекта приграничного сотрудничества, осуществляемого по линии ENI в период с 2019 по 2022 гг., объем финансирования которого составляет 5,2 млн. евро.



График 31 - Проект ENI: обязанности и функции.

Данные инвестиционные мероприятия осуществляются, главным образом, для исполнения требований пограничных органов (Таможни и Пограничной службы Финляндии) и будут реализованы Советом Южной Карелии. Однако, учитывая, что большинство пользователей ЖДПП составляют промышленные структуры, установка ІТ-оборудования сама по себе не позволит улучшить железнодорожную инфраструктуру и удовлетворить потребности существующих промышленных пользователей в увеличении пропускной способности пункта пропуска и подходов к нему.

Данный вопрос был рассмотрен Агентством развития транспортной инфраструктуры Финляндии в переработанной версии его плана развития приграничного участка «Иматра – Иматранкоски-граница», разработка которого завершилась в мае 2019 году.

Данные инвестиционные мероприятия более подробно рассмотрены в главе 6.4.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

#### 6.2 Дорожная карта

1 Представление проекта в Министерстве транспорта и связи Финляндии. Необходимо установить целевой срок изменения статуса ЖДПП «Иматра - Светогорск» на международный (многосторонний) погранично-пропускной пункт – 2025 год.

Представление проекта развития ЖДПП «Иматра - Светогорск» министерской рабочей группе, назначенной для подготовки нового Отчета по транспортной политике для представления в Парламент.

- 2 Формирование проектной группы и Руководящей группы из представителей Агентства развития транспортной инфраструктуры Финляндии, Центра ELY, Пограничной службы, Таможни и Агентства по управлению объектами государственной собственности.
- 3 Формирование Международной руководящей группы с финской стороны по вопросам развития ЖДПП «Иматра», которая будет работать над изменением статуса ЖДПП «Иматра» и представлением данной инициативы Министру транспорта Российской Федерации.
- 4 Инициирование проведения геологических изысканий в зоне реализации проекта – в Пелкола, Иматранкоски и на соответствующих прилегающих территориях.
- 5 Инициирование работ по детальному планированию территории проекта «Иматра Иматранкоски граница/Пелкола».
- 6 Сотрудничество с проектом приграничного сотрудничества, финансируемым по линии ENI (оборудование ППП).
- 7 Инициирование процесса подачи заявки на включение в опорную сеть TEN-T в Агентстве развития транспортной инфраструктуры Финляндии.
- Формирование группы юристов для организации правового процесса на уровне ЕС, международном и национальном уровнях. Планируемое изменение статуса ЖДПП требует пересмотра Соглашения о железнодорожных перевозках между Финляндией и Россией 85/2016, а именно изменения перечня станций. Дополнительно обе страны должны воспользоваться представившейся возможностью, чтобы рассмотреть отдельные процессы и предложить изменения, которые необходимо реализовать в первую очередь после открытия ЖДПП «Иматра Светогорск» в 2025 году. Это могут быть изменения в части обеспечения безопасности станции, новые методы пограничного контроля пассажирских поездов и т.д.
- 9 Инициирование, совместно с российским партнером, подготовки и определения условий привлечения провайдера услуг (железнодорожного предприятия) на конкурсной основе и заключение с ним контракта.
- 10 Руководство проектом в части строительства и монтажных работ, проведения инвестиционных мероприятий, необходимых для присвоения ЖДПП «Иматра» статуса международного (многостороннего) пункта пропуска через государственную границу.
- 11 Составление протокола освидетельствования и утверждение завершенных строительных работ и установленного оборудования, формирование приемочных документов и проведение обучения.
- 12 Представление протокола утверждения, подписанного пограничными комиссарами обеих стран в Министерство внутренних дел Финляндии для представления его в Администрацию Президента для издания Указа Президента об из-

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

- менении статуса ЖДПП «Иматра Светогорск» в целях осуществления через него международного сообщения железнодорожным транспортом.
- 13 Открытие ЖДПП «Иматра» для международного сообщения железнодорожного транспорта в 2025 году.

### 6.3 Стороны по выполнению Дорожной карты и этапы развития финского ЖДПП «Иматра»

На графике 32 представлена Дорожная карта проведения работ по развитию ЖДПП «Иматра».

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

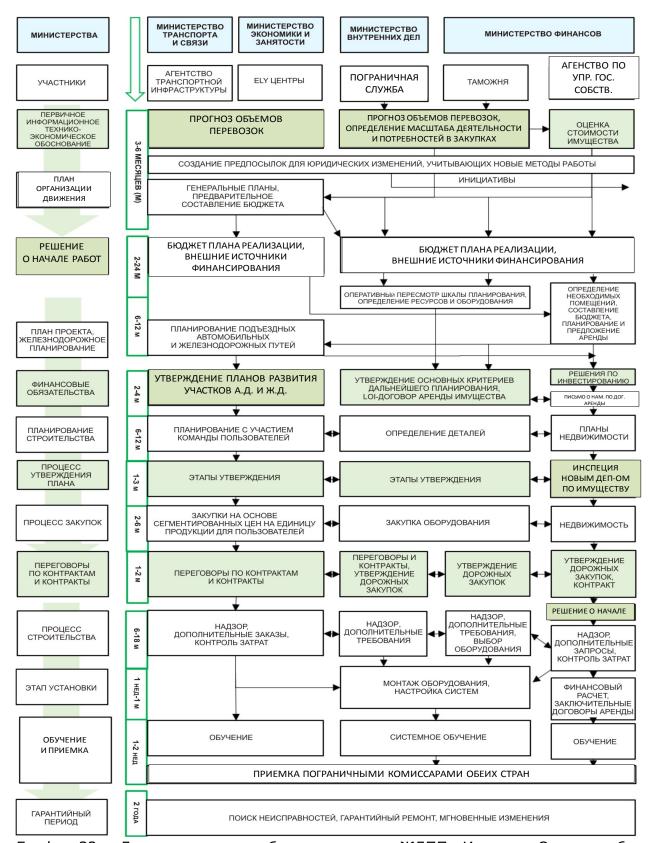


График 32 - Дорожная карта работ по развитию ЖДПП «Иматра». Оригинал блоксхемы - в отчете LiVi 37/2017; Rajanylityspaikat. В настоящем отчете схема представлена с небольшими изменениями.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

#### 6.4 Предлагаемые инвестиционные мероприятия

Инвестиции для реализации мероприятий в рамках 1-го и 2-го этапов определяются по результатам настоящего исследования, а также с учетом актуализированного предварительного проекта «Иматра - Иматранкоски-граница» (2019 г.). Согласно актуализированному предварительному проекту этапы несколько отличаются от предлагаемых в рамках данного исследования, но объект развития в целом (1-й и 2-й этапы) остается неизменным. Содержание этапов может быть актуализировано и скорректировано, когда придет время проектирования железной дороги.

В рамках данного исследования 1-й этап сформирован путем комбинации утвержденного проекта ENI и предварительного проекта по участку «Иматра - Иматранкоски-граница». Проект ENI будет реализован в период с 2019 по 2022 гг. Первый этап предварительного проекта планируется реализовать до 2025 года. Второй этап сформирован на основе предварительного проекта, его планируется реализовать после 1-го этапа до 2035 года.

На графике 33 поэтапно представлены мероприятия по развитию участка железной дороги «Иматра - Иматранкоски-граница».

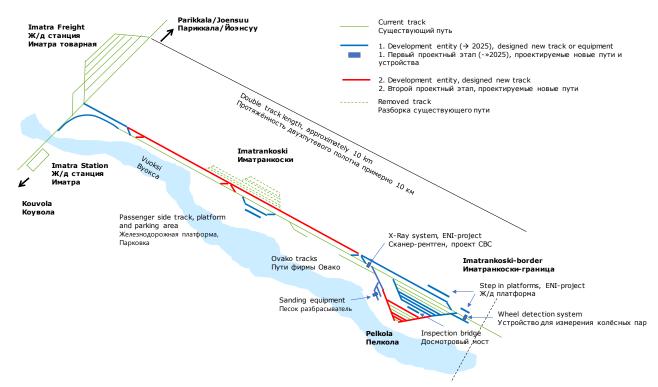


График 33 - Мероприятия по развитию участка железной дороги «Иматра - Иматранкоски-граница» на 1-м и 2-м этапах.

Реализация мероприятий первого этапа обеспечит изменение статуса ЖДПП «Иматра» на международный (многосторонний) ЖДПП с пропуском как пассажирских, так и грузовых поездов в международном сообщении. Реализация мероприятий будет способствовать росту объемов перевозок. Согласно оценкам, достаточная пропускная способность и мощности будут обеспечены до 2035 года, когда необходимо будет реализовать второй этап, если оправдаются прогнозы объемов перевозок. Реализация второго этапа обеспечит возможность встречного движения поездов на участке между путями ст. «Пелкола» и дуговым путем, тогда как в результате ре-

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

ализации первого этапа на данном отрезке пути возможно будет обеспечить движение только одного состава.

Реализация мероприятий позволит снизить транспортные затраты за счет обеспечения возможности движения поездов и локомотивов на электротяге и наличия дугового пути для прямого прохождения поездов в направлении Луумяки. Данные мероприятия позволят повысить конкурентоспособность маршрута «Иматра – Светогорск» и железнодорожного транспорта в целом.

Таблица 9 - Мероприятия, предлагаемые в рамках первого и второго этапов, ориентировочные объем затрат и сроки их реализации

Мероприятия	Оценка затрат	Ориентировочный срок реализации
1-й этап	~50,2 млн. евро	2019-2025 гг.
Проект ENI		
Система рентгеновского инспекционно- досмотрового оборудования Устройство ограждений Система телевизионного видеонаблюдения Новый железнодорожный путь для про- хождения рентгеновского досмотра пасса- жирскими поездами Платформы доступа для сотрудников по- граничных органов; дорожные подъезды к платформам/путям ст. «Пелкола» от суще- ствующих зданий погранично-пропускного пункта (вспомогательные сооружения)	(финансирование EC: 4,2 млн. ев- po)	2019-2022 гг.
Мероприятия, предусмотренные предварительно Существующий главный путь	ым проектом	T
Система централизации и блокировки Электрификация Реконструкция сооружений главного пути под нагрузку на ось 25 т - Верхнее строение пути на участке протяженностью 2 км и 1 железнодорожный мост		
Пелкола Устройство боковых путей  - 3 новых боковых пути (R104, R105, R106) и стрелочные переводы  - Пути для стоянки локомотивов (R115, R116) и маневровые пути (R117, R133+R131, R132) Освещение станционных путей и система обогрева стрелочных переводов Параллельная досмотровая эстакада на одном боковом пути Система тестирования тормозов и система измерения дефектов колес Пескоструйное оборудование для локомотивов  Иматранкоски	~45 млн. евро	2020-2025 гг.
Пассажирские перевозки – новый боковой путь (450 м) и пассажирская платформа (максимам 250 м) Демонтаж боковых путей ст. «Иматранко-		

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

		•	
	СКИ»		
	<u>Дуговой путь</u> от направления «Луумяки»		
	до ст. «Иматранкоски граница»		
	Другие мероприятия по развитию		
	Система предварительного уведомления		
	Пограничной службы Финляндии о прибы-		
	вающих поездах		
	Часы работы ЖДПП и ресурсы, необходи-		
	мые для проведения процедур погранично-		
	го контроля, будут регулироваться с уче-		
	том количества поездов и необходимых		
	графиков движения		
Этап 2		~33 млн. евро	После 2025 г., до
			2035 г.
	<u>Двухпутный участок</u> между ст. «Иматра		
	товарн.» (Imatra tavara) и ст. «Иматранко-		
	ски граница»		
	- Путевые сооружения (в т.ч.		
	эстакады)		
	- Сигнализация		
	- Электрификация		
	- Защита от шума	~33 млн. евро	После 2025 г., до
	Устройство боковых путей на ст. «Пелко-	горо млн. евро	2035 г.
	ла»		
	- 3 новых боковых пути (R107,		
R110, R111) и 1 маневровый путь			
	R118		
	- Сигнализация, системы осве-		
щения и обогрева стрелочных пере-			
	водов		

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

### 7 ОЦЕНКА РЕЗУЛЬТАТОВ РАЗВИТИЯ ЖДПП «ИМАТРА – СВЕТОГОРСК»

## 7.1 Преимущества для грузоперевозок и промышленности Общие выгоды инвестирования в развитие инфраструктуры

Реализация предлагаемых мероприятий позволит увеличить пропускную способность, снизить чувствительность к нештатным ситуациям, повысить пунктуальность в движении поездов и операционную эффективность использования более длинных железнодорожных составов.

## Работа железнодорожных составов: нагрузка на ось - 25 тонн (вместо 22,5 тонн)

- Повышение конкурентоспособности и эффективности системы железнодорожного транспорта для грузоперевозок путем:
  - увеличения мощности железнодорожного подвижного состава;
  - снижения временных, ресурсных и финансовых затрат на маневрирование, это также позволит снизить объем выбросов загрязняющих веществ в окружающую среду от железнодорожного транспорта;
  - сокращения общих затрат на грузоперевозки для заинтересованных в грузоперевозках организаций, повышение отраслевой конкурентоспособности финских предприятий, региона и продукции, изготовленной в Финляндии;
- Обеспечение возможности полноценного использования полезной нагрузки новых российских открытых полувагонов для навалочных грузов (100 т), которые в настоящее время приходят на смену вагонам грузоподъемностью 90 т в России;
- Нагрузка на ось 25 тонн позволяет повысить конкурентоспособность по сравнению с автомобильным транспортом, где все более широко используются сочлененные грузовые автомашины («скандинавская сцепка»).
- Возможность полноценного использования новых вагонов для перевозки лесакругляка (100 т).

## Работа железнодорожных составов: использование нерасцепных железнодорожных составов и составов длиной 1100 м

- В целом, использование нерасцепных составов означает сокращение объема маневровых операций, что позволяет повысить эффективность и сократить время оборота вагонов;
- Использование более длинных составов с единой железнодорожной накладной, т.е. маршрутных поездов, выгодно с точки зрения грузовых тарифов и перевалки, что позволяет снизить себестоимость;

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

• Использование более длинных и тяжелых составов требует меньшей пропускной способности сети железных дорог для перевозки одинакового объема грузов (такой же аргумент используется в пользу применения грузовых автомашин «скандинавская сцепка»).

#### Транспортная цепочка: Выгоды для Финляндии и региона Южная Карелия

- Увеличение резервных мощностей в системе железнодорожного транспорта вблизи финско-российской границы позволит более эффективно обеспечивать перевозки в периоды пикового спроса и в нештатных ситуациях.
- Наличие двух альтернатив прохождения границы косвенно окажет положительное влияние на пропускную способность главной железнодорожной линии на территории Финляндии для прохождения пассажирского транспорта.
- Появление нового торгово-транспортного маршрута для перевозки товаров на связах Финляндии с Россией, Китаем и другими странами Восточной Азии, членами организации сотрудничества арабских государств Персидского залива и странами Восточной Европы.
- Реализация планов по развитию ЖДПП «Иматра» (инфраструктура, верхние строения пути, системы безопасности и управления и новые железнодорожные связи (дуговой путь)) позволит сократить время транспортировки и оборота подвижного состава и обеспечит возможности для снижения грузовых тарифов.
- Мероприятия по развитию ЖДПП «Иматра» обеспечат новые альтернативы в части выбора маршрутов перевозки грузов за счет уменьшения расстояния и времени транспортировки.
- Проект развития ЖДПП «Иматра» является проектом устойчивого развития.

#### Основные результаты оценки проекта «Луумяки – Иматра - Иматранкоски-граница» и анализа эффективности затрат

Оценка проекта «Луумяки – Иматра - Иматранкоски-граница» и анализ эффективности затрат осуществлялись в 2015 году. В ходе исследования было отмечено, что наличие дугового пути, электрификация, повышение разрешенной нагрузки на ось и увеличение разрешенной длины составов принесет выгоды системе грузоперевозок.

Согласно оценке, реализация предлагаемых мероприятий в будущем позволит экономить до 3,4 млн. евро в год на транспортных затратах. Расчеты производились на основе прогноза интенсивности движения в размере 8+8 грузовых поездов в сутки. Прогноз был сделан в ходе исследования на основе имеющихся в тот момент показателей. Экономия транспортных затрат также является важнейшим фактором для существующих грузоперевозок.

Наличие дугового пути позволяет сократить протяженность маршрута приблизительно на 1,2 км от Пелколы до направления Луумяки по сравнению с существующим маршрутом через систему путей ст. «Иматра», где происходит дробление со-

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

ставов и/или замена локомотивов или круговой проезд. Экономия на движении составов, в основном, обеспечивается возможностью прямого проезда поезда без маневрирования на путях ст. «Иматра». Электрификация, повышение разрешенной нагрузки на ось и длины состава обеспечивает важные возможности и преимущества в плане конкурентоспособности за счет оптимизации конфигурации состава и использования тяжелых вагонов и поездов, а также электролокомотивов.

Реализация проекта «Луумяки - Иматра» и развития участка железной дороги «Иматра - Иматранкоски-граница» и системы путей ст. «Пелкола» позволит организовать движение составов протяженностью 1100 м и вагонов с нагрузкой на ось 25 тонн через ЖДПП «Иматра» на маршруте в направлении Коуволы.

#### 7.2 Выгоды для пассажирских перевозок и туризма

- Введение нового международного пассажирского маршрута, проходящего через ЖДПП «Иматра Светогорск», позволит разгрузить автомобильные пункты пропуска и обеспечить пунктуальность перевозок, особенно в периоды пикового спроса. Это также позволит повысить комфортность и безопасность движения.
- Новый пассажирский маршрут, прежде всего, является выгодным, эффективным, а также лучшим примером долгосрочного сотрудничества в сфере развития приграничных регионов Финляндии и России.
- Появление нового маршрута позволит улучшить транспортную связанность района Иматры и региона Южная Карелия в целом, а также, что немаловажно, повысить транспортную доступность всей территории Сайменского и Озерного региона как внутри страны, так и на международном уровне.
- Наличие нового пассажирского железнодорожного маршрута также будет полезно для путешествующих граждан третьих стран, так как значительно облегчит логистическую организацию поездок в региона Сайма – Санкт-Петербург.

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

### 8 ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ

Ниже представлен План мероприятий по изменению статуса ЖДПП «Иматра – Светогорск». Он включает необходимые меры с финской стороны и на территории Финляндии для сотрудничества с российской проектной группой, работающей над параллельным проектом, с целью обеспечения развития, оснащения, утверждения и открытия ЖДПП для международных перевозок в 2025 г.

NO		<b>0</b>	<b>^</b> ×
Nō	Наименование меро-	Ожидаемый результат	Ответственный
пп	приятий	C	орган
1.	Подготовка письма- представления и презен- тация результатов проек- та Агентству развития транспортной инфра- структуры Финляндии.	Стороны договорились передать и представить план мероприятий по изменению статуса ЖДПП «Иматра» Министру и Министерству транспорта и связи Финляндии и далее Министерской рабочей группе, сформированной новым правительством для подготовки новой транспортной политики для	Региональный совет Южной Карелии
		Правительства.	
2.	Создание рабочей группы при Агентстве развития транспортной инфраструктуры Финляндии, Центре ELY с участием представителей Пограничной службы и Таможни Финляндии для ведения деятельности по организации: - презентации плана мероприятий российскому партнеру: - изменения классификации пункта пропуска (свременного упрощенного на постоянный режим работы).	Проведение переговоров представителей Министерства транспорта и связи Финляндии и Регионального совета Южной Карелии относительно поддержки проекта Министерством и обращения в Министерство транспорта Российской Федерации по вопросу создания рабочей группы для реализации мероприятий, связанных с изменением классификации пункта пропуска (с временного упрощенного на постоянный режим работы).	Региональный совет Южной Карелии
3.	Создание международной руководящей группы при Агентстве развития транспортной инфраструктуры Финляндии, Центре ELY с участием представителей Пограничной службы и Таможни Финляндии для ведения деятельности по организации:  - презентации плана ме-	Проведение переговоров представителя Министерства транспорта и связи Финляндии и Регионального совета Южной Карелии относительно поддержки проекта Министерством и обращения в Министерство транспорта Российской Федерации по вопросу создания рабочей группы для реализации мероприятий,	Региональный совет Южной Карелии

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

	роприятий российскому	связанных с изменением	
	партнеру: - изменения классифика- ции пункта пропуска (с временного упрощенного на постоянный режим работы).	классификации пункта про- пуска (с временного упро- щенного на постоянный ре- жим работы).	
4.	Агентство развития транспортной инфраструктуры Финляндии совместно с Центром ELY (Коувола): - инициирование проведения геологических изысканий в районе ППП «Иматра».	Получение более детальной информации для строительства и оценки затрат.	Агентство развития транспортной инфраструктуры Финляндии совместно с Центром ELY (Коувола)
5.	Агентство развития транспортной инфраструктуры Финляндии. Инициирование работ по детальному планированию территории «Иматра – ППП «Иматра».	Принятие решения о начале работ по изменению статуса ЖДПП «Иматра» Министерством внутренних дел и Министерством транспорта и связи Финляндии.	Агентство развития транспортной инфраструктуры Финляндии совместно с Центром ELY (Коувола)
6.	Агентство развития транспортной инфраструктуры Финляндии и Центр ELY, совместно с Агентством по управлению объектами государственной собственности.	Реализация проекта приграничного сотрудничества по линии ENI по оснащению ЖДПП «Иматра», с осуществлением строительства в 2019-2022 гг. на ЖДПП «Иматра» и на прилегающей территории.	Агентство развития транспортной инфраструктуры Финляндии совместно с Центром ELY и Администрацией г. Иматра
7.	Начало подготовки процесса подачи заявки на включение ЖДПП «Иматра» в опорную сеть TEN-Т Европейского Союза.	Работа в тесном сотрудниче- стве с национальной адми- нистрацией сети ТЕN-Т для обеспечения полного выпол- нения требований для вклю- чения ЖДПП «Иматра» в со- став опорной сети ТЕN-Т (в Скандинавско- Средиземноморский транс- портный коридор - ScanMed)	Региональный совет Южной Карелии, Агентство развития транспортной инфраструктуры Финляндии совместно с Центром ELY (Коувола) и Traficon Oy
8.	Формирование группы юристов для работы с органами власти внутри страны, а также с международной группой согласно пункту 3.	Работа над организацией подготовки международного,	Региональный совет Южной Карелии, юрист Администра- ции города, Traficom, Агентство развития транс- портной инфра- структуры Финлян- дии

РЕГИОНАЛЬНЫЙ COBET ЮЖНОЙ КАРЕЛИИ
Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

9.	Подготовка и определение условий привлечения провайдера услуг (железнодорожного предприятия) на конкурсной основе и заключения сним контракта.	сотрудничества и утверждения парламентами обеих стран, а именно перечень станций, где указано, что в Иматре взаимная замена локомотивов должна производиться на ст. «Иматранкоски».  Подготовка условий проведения публичного тендера, в ходе которого выбранный оператор сможет подготовить свое предложение услуг, набрать персонал, обеспечить необходимый подвиж-	Рабочая подгруппа Международной группы согласно п. 3.
		ной состав и получить согласования в обеих странах.	
10.	Руководство проектом	Организация реализации проекта, включая осуществление строительства и монтажных работ, проведение обучения персонала и других работ, необходимых для присвоения ЖДПП «Иматра» статуса международного (многостороннего) пункта пропуска через государственную границу	Центр ELY, Агентство по управлению объек- тами государствен- ной собственности
11.	Освидетельствование новых объектов на ЖДПП «Иматра», финансируемых и построенных с целью мониторинга и контроля работы железнодорожного транспорта при выполнении международных перевозок	Составление Протокола освидетельствования, утверждение для осуществления международных перевозок железнодорожным	Приграничная зона Южной Карелии. Пограничный ко-миссар Финляндии, Пограничный ко-миссар Российской Федерации
12.	Представление Протоко- ла освидетельствования на утверждение Прези- дентом	Ратификация указом Президента Республики Финляндия подписанного Протокола освидетельствования и утверждения	Министерство внутренних дел Финляндии
13.	Изменение статуса ЖДПП «Иматра» на междуна-родный (многосторонний) погранично-пропускной пункт	Открытие ЖДПП «Иматра» для международного сооб- щения	Министерство внутренних дел Финляндии и департамент Пограничной службы

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

#### 9 ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Международная проектная группа стремилась определить состав мероприятий, необходимых для изменения статуса ЖДПП «Иматра - Светогорск» с временного на международный (многосторонний). Когда данный пункт пропуска открылся в качестве МАПП в 2002, статус ЖДПП не был принят инспекцией пограничных комиссаров в связи с его недостаточной оснащенностью для обслуживания международных сообщений на железнодорожном транспорте.

Железнодорожные пункты пропуска «Иматра» на финской стороне и «Светогорск» на российской стороне функционируют в соответствии с правовой системой соответствующей страны, при том между законодательством Финляндии и России, регулирующим требования к пунктам пропуска, существуют некоторые различия. Следовательно, требования, технологические процессы и собственно пропускные пункты Финляндии и России несколько отличаются.

Различия в нормативной базе, регулирующей функционирование ЖДПП «Иматра» и ЖДПП «Светогорск», не значительны, но их следует признать для достижения лучшего взаимопонимания при реализации совместных проектов развития ЖДПП «Иматра - Светогорск». В целях повышения эффективности функционирования ЖДПП желательно гармонизировать отдельные мощностные и операционные ограничения, такие как максимально допустимая длина состава, нагрузка на ось и электрификация. Другие существующие различия, в определенном смысле, не значительны, так как обе страны осуществляют развитие своих пунктов пропуска в соответствии с национальными правовыми требованиями. Однако каждой из сторон необходимо работать во взаимодействии с партнером по другую сторону границы, так как финский и российский пункты пропуска расположены весьма близко друг к другу.

### 10 РАБОТА ПРОЕКТНОЙ ГРУППЫ

Финско-российская проектная группа по разработке настоящего Плана мероприятий работала в открытом взаимодействии с заинтересованными структурами, также сопоставляя потребности в развитии ЖДПП «Иматра - Светогорск» в обеих странах. Члены проектной группы тестировали различные идеи, которые также рассматривались в органах власти Финляндии и России. Разрабатывались новые инициативы. Кроме того, в своих странах члены проектной группы формировали обоснования планов развития, которые затем были представлены в составе двух отдельных Планов мероприятий – финского и российского. В настоящем отчете представлен План мероприятий, составленный для финской стороны.

Финская и российская команды в составе проектной группы выявляли потребности в развитии погранично-пропускного пункта своей страны при активном и позитивном участии представителей государственных органов обеих стран.

Обе команды работали над перспективами развития пассажирских перевозок, рассматривая ситуацию как с точки зрения своей страны, так и в контексте проекта. Все эта работа была проделана с целью подготовки пояснительных записок о том, какие действия необходимы для изменения статуса ЖДПП «Иматра - Светогорск» с временного на международный (многосторонний).

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

#### ПРЕИМУЩЕСТВА ИЗМЕНЕНИЯ СТАТУСА ЖДПП «ИМАТРА-СВЕТОГОРСК»

В настоящее время на финско-российской границе функционируют 3 международных (многосторонних) ЖДПП и 1 ЖДПП (ЖДПП «Иматра - Светогорск») в статусе временного погранично-пропускного пункта. Данный статус ЖДПП «Иматра-Светогорск» действует с 2002 года. Присвоение ЖДПП «Иматра - Светогорск» статуса международного (многостороннего) пункта пропуска повлияет на возможности его использования структурами, осуществляющими грузоперевозки, которые смогут инициировать изменение маршрута прохождения грузов и чаще получать предложения на осуществление грузоперевозок по различным маршрутам вне зависимости от того, используют ли они подвижной состав или грузовые единицы, предоставляемые международной лизинговой компанией, арендодателем, расположенным в Москве, Франкфурте, на Кипре или в Хельсинки. Наличие статуса международного (многостороннего) ЖДПП позволит перенаправлять составы, следующие в международном сообщении, на ЖДПП «Иматра - Светогорск» в случае временной перегрузки других маршрутов. Изменение статуса будет также означать лучшую оснащенность для проведения досмотра составов, грузовых единиц и для перегрузки грузов в случае особых ситуаций в плане безопасности.

В случае развития ЖДПП «Иматра - Светогорск» погранично-пропускной пункт в целом получит больший объем ресурсов для проведения досмотра, что позволит сократить задержки грузов и пассажиров на железнодорожном транспорте. Статус международного (многостороннего) пункта пропуска повысит привлекательность Иматры и Светогорска для инвестирования в терминалы. Международные компании смогут закрепить свое присутствие на ЖДПП «Иматра - Светогорск» и осуществлять новые виды деятельности, связанные с обработкой грузов, создавая также новые рабочие места.

Развитие железнодорожного транспорта и создание условий, обеспечивающих его конкурентоспособность – шаг в правильном направлении. Необходимо продолжать развитие экологичных видов транспорта, чтобы именно они стали предпочтительными для грузовладельцев, перевозчиков и экспедиторов разных стран. В противном случае, их выбор будет направлен в пользу грузоперевозок автомобильным транспортом. В случае перевозок грузов на значительные расстояния и в больших объемах железнодорожный транспорт обладает стоимостными преимуществами. Развитие ЖДПП «Иматра - Светогорск» до уровня, позволяющего ему получить статус международного (многостороннего) пункта пропуска, будет способствовать развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта, увеличению объемов железнодорожных перевозок и улучшению ситуации в части снижения интенсивности вредных выбросов в окружающую среду.

Как в Финляндии, так и в России ведется работа по поиску методов снижения уровня загрузки автомобильных дорог и объемов вредных выбросов от автотранспорта. В перспективе в Финляндии возможно внедрение систем типа Vignette или систем сбора платы с грузовых автомобилей за проезд по сети автомобильных дорог (типа системы «Платон» в России).

#### НЕДОСТАТКИ ВРЕМЕННОГО СТАТУСА ЖДПП «ИМАТРА-СВЕТОГОРСК»

Если ЖДПП «Иматра - Светогорск» не будет присвоен статус международного (многостороннего) пункта пропуска, его вряд ли можно будет рассматривать как часть международной транспортной сети. В этом случае ЖДПП «Иматра - Светогорск» будет труднее привлекать международные инвестиции в развитие инфра-

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

структуры, и он останется маршрутом, который используется только несколькими промышленными предприятиями. При этом наблюдается увеличение инвестиций в развитие терминалов, станций и пунктов пропуска в составе опорной сети TEN-T.

При использовании только одного международного (многостороннего) пункта пропуска на финско-российской границе все железнодорожные перевозки будут сконцентрированы на одном перегруженном маршруте, используемом для перевозки пассажиров и грузов (в том числе навалочных грузов в большом объеме, опасных жидкостей, контейнеров, перевозимых на большие расстояния, а также скоростных поездов на связи Финляндии и России), которые будут конкурировать друг с другом за получаемые «окна» и выделяемые мощности.

Составы с высокой нагрузкой на ось будут проходить по тому же маршруту, что и пассажирские поезда. При этом в промышленном секторе будет отсутствовать всякая коммерческая заинтересованность в использовании другого маршрута, с более низкой разрешенной нагрузкой на ось (10 или 20 т), чем имеющаяся на единственном магистральном маршруте между двумя странами.

В ходе работы над проектом также стало очевидно, что при существующем уровне инфраструктуры и нынешнем статусе ЖДПП «Иматра - Светогорск» отсутствует практическая возможность развития новых региональных пассажирских перевозок. Таким образом, для введения международного пассажирского железнодорожного маршрута через ЖДПП «Иматра - Светогорск» погранично-пропускной пункт должен иметь статус международного (многостороннего) ППП.

#### ВАЖНЫЕ ШАГИ

Проектной группой определены шаги, необходимые для подготовки ЖДПП к присвоению ему статуса международного (многостороннего) к 2025 г. Необходимо осуществить ряд важных мероприятий по различным направлениям, в том числе:.

- с обеих сторон потребуются инвестиции: порядка 45 млн. евро с финской стороны и порядка 106 млн. евро с российской стороны;
- проект изменения статуса ЖДПП «Иматра» и требуемые инвестиции необходимо внести в состав Отчета по транспортной политике, представляемого в Парламент;
- необходимо инициировать проведение геологических изысканий и работ по планированию;
- для выполнения данной задачи необходимо сформировать международную рабочую группу;
- необходимо внести поправки в ряд международных соглашений. Наибольшее время потребуется для внесения изменений в перечень станций в составе Соглашения о железнодорожных перевозках между Финляндией и Россией 85/2016.

Полный список мероприятий по развитию ЖДПП на финской стороне приведен в главе 6.3 и главе 8 Отчета. В составе российского отчета по ЖДПП «Светогорск» дорожная карта представлена в разделе 9.3.1 и разделе 11.

Мероприятия по развитию ЖДПП «Иматра - Светогорск» должны реализовываться с учетом развития железнодорожной инфраструктуры в приграничных регионах. Как Финляндия, так и Россия вложили крупные средства в развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта (свыше 2 млрд. евро). Финансирование в рамках инструмента ENI для проектов приграничного сотрудничества позволило осуществлять развитие погранично-пропускных пунктов по обеим сторонам границы. В настоящее время на ЖДПП «Иматра» осуществляются мероприятия, на реализацию которых были привлечены инвестиции в объеме 5,2 млн. евро. Данные меро-

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

приятия и планы способствуют тому, чтобы предлагаемое изменение статуса ЖДПП «Иматра - Светогорск» состоялось в 2025 году.

Суммарно объем затрат, необходимых для реконструкции ЖДПП «Иматра» и ЖДПП «Светогорск» и железнодорожных подходов к ним, составит: - 45 млн. евро в Финляндии к 2025 году;

- 106 млн. евро в России к 2025 году.

Краткое изложение преимуществ предлагаемого развития ЖДПП «Иматра» и ЖДПП «Светогорск»:

- обеспечение ЖДПП «Иматра Светогорск» одинакового статуса с тремя другими международными ЖДПП на финско-российской границе;
- статус международного (многостороннего) пункта пропуска расширит торговые и маршрутные возможности для компаний, участвующих в торговле между Финляндией и Россией;
- развитие ЖДПП «Иматра Светогорск» будет способствовать устойчивости транспортной системы региона и повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта на маршруте «Иматра Светогорск»;
- развитие ЖДПП «Иматра Светогорск» позволит снизить объемы выбросов парниковых газов от работы транспорта в регионе благодаря созданию новой, дополнительной международной транспортной связи через границу Финляндии и России по сети железных дорог;
- осуществление мероприятий в период реализации проекта (2019-2025 гг.) будет означать создание новых рабочих мест на краткосрочную перспективу по обеим сторонам границы, а также на среднесрочную перспективу в связи с проведением дополнительных работ в 2025-2030 гг. на финской стороне. Все это в совокупности будет способствовать преобразованию региона в более активный транспортно-логистический центр и развивающийся пассажирский узел как для местного населения, так и для иностранных граждан;
- присвоение ЖДПП «Иматра Светогорск» статуса международного (многостороннего) пункта пропуска, а также осуществление необходимых для этого мероприятий будет способствовать успеху в подаче заявки на включение пункта пропуска в состав опорной транспортной сети ЕС и в привлечении финансирования в развитие транспортной инфраструктуры.

Ниже приводятся мнения участников рынка (двух компаний, задействованных в грузоперевозках, и компании, работающей на рынке региональных пассажирских перевозок) касательно развития ЖДПП «Иматра - Светогорск».

Разработка плана мероприятий по развитию международных железнодорожных перевозок через пункт пропуска «Иматра – Светогорск»

#### Мнение компаний, задействованных в международных грузоперевозках железнодорожным транспортом

Существование только одного международного ЖДПП для осуществления международных транспортно-логистических операций на железнодорожном транспорте Южной Финляндии не приемлемо. Поэтому развитие ЖДПП «Иматра» в целях присвоения ему статуса международного пункта пропуска является крайне важным.

# Мнение компаний, действующих на рынке региональных пассажирских перевозок

Наличие регионального пассажирского железнодорожного маршрута из Санкт-Петербурга в Иматру, вероятнее всего, повысит привлекательность поездок в регионе, как из Финляндии в Россию, так из России в Финляндию. Пассажирское железнодорожное сообщение между Санкт-Петербургом и Иматрой имеет долгую историю: в прошлом между двумя городами курсировали пассажирские поезда, совершавшие по несколько рейсов в сутки.

Создание нового регионального пассажирского маршрута станет прекрасным примером продуктивного, последовательного и долгосрочного приграничного сотрудничества между двумя странами.

Создание пассажирской транспортной связи с Санкт-Петербургом через Иматру будет способствовать улучшению транспортной доступности региона Южная Карелия, а также Сайменского и Озерного регионов в целом. Транспортная связность всегда является важным фактором, влияющим на конкурентоспособность региона в части пассажирских перевозок. Создание нового пассажирского международного маршрута привлечет также пассажиров, прибывающих из третьих стран.

#### ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Несмотря на относительно небольшой масштаб мероприятий, необходимых для изменения статуса ЖДПП «Иматра - Светогорск» к 2025 г., работа предстоит непростая. Рабочим группам обеих стран следует приложить все возможные усилия, чтобы получить желаемый результат. Проект необходимо включить в программы финансирования, чтобы обеспечить его успешное завершение к 2025 году. В Финляндии осталось сделать совсем не многое. Новое правительство Финляндии должно быть приведено к присяге в конце мая 2019 года, после чего будет создана новая Министерская рабочая группа для подготовки Отчета по транспортной политике для представления в Парламент. Проект развития ЖДПП «Иматра» должен учитываться в рамках этой работы, с обеспечением выделения финансирования в период полномочий данного Правительства. Это является главной целью Администрации г. Иматра и Регионального совета Южной Карелии и Агентства развития транспортной инфраструктуры Финляндии.

Хельсинки, 30 апреля 2019 г.

#### источники

Valtiovarainministeriö 21/2014. Rajaliikenteen hallinnan tehostaminen sekä Rajavartiolaitoksen ja Tullin viranomaisyhteistyön edelleen syventäminen -työryhmän raportti.

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&g=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=2ahUK EwjIs 77wv hAhXCo4sKHf63B kQFjABegQIAxAC&url=https%3A%2F%2Fvm.fi%2Fdm s-portlet%2Fdocument%2F0%2F354590&usg=AOvVaw3z9iYGnB44sDTZ-5AtwUgD

Sisäministeriö 11/2015. Selvitys Itäliikkuvuuden kasvvun vaikutuksista ja resurssitarpeista.

http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78958/Selvitys%20itäliikku vuuden%20kasvun.pdf

Nokki 2015. Nuijamaan neljä vuosikymmentä. https://tulli.fi/documents/3280433/0/Nuijamaan+nelj%C3%A4+vuosikymment%C3% A4/6d3ed6fe-6a4d-41ae-a260-632398da8f17?version=1.1

EURLEX 2016. Schengen Borders Code. https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/?uri=celex%3A32016R0399

Таможня Финляндии: вебсайт и данные. https://tulli.fi/en/statistics

Kurki Ismo, K\_SR 29.9.2017. Imatra -Svetogorsk rautatierajanylistyspaikka. Esitys Etelä-Karjalan Liitto, Imatra-Svetogorsk, kansainvälisen rautatieyhteyden kehitys -seminaari.

Maija Salonen, Jyri Mustonen, Liikennevirasto, 29.9.2017. Imatra -Imatrankoski-raja suunnittelu. Esitys Etelä-Karjalan Liitto, Imatra-Svetogorsk, kansainvälisen rautatieyhteyden kehitys -seminaari.

Timo Hatva, StoraEnso Oyj, 29.9.2017 Imatra-Svetogorsk, kansainvälisenrautatieyhteydenkehittäminen. Esitys Etelä-Karjalan Liitto, Imatra-Svetogorsk, kansainvälisen rautatieyhteyden kehitys -seminaari.

Liikennevirasto 2013. HaminaKotka sataman maaliikenneyhteydet – kehittämistoimenpiteiden vaikutusten arviointi. ISBN 978-952-255-258-7. https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/lr 2013 haminakotka sataman web.pdf

Liikennevirasto 2014. Imatra-Imatrankoski-raja yleissuunnitelma. https://vayla.fi/kaikki-hankkeet/luumaki-imatra-raja/imatra-imatrankoskiraja#.XNpoA2fV6Ah

Liikennvirasto 2015a. Luumäki-Imatra-Imatrankoski-raja hankearviointi. Liikenneviraston suunnitelmia 5/2015.

https://vayla.fi/documents/20473/22985/Luum%C3%A4ki-Imatra-Imatrankoski-Raja+hankearviointi.pdf/2a027ede-6635-47e2-86af-6a64bc582c26

Liikennevirasto 2015b. Rautateiden henkilöliikenteen kysyntään vaikuttavat tekijät. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 71/2015.

https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts 2015-71 rautateiden henkiloliikenteen web.pdf

Liikennevirasto 2017a. Imatran liikennepaikan toiminnallisuustarkastelu. https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lr 2017 imatran liikennepaikan web.pdf

Liikennevirasto 2017b. Rajanylityspaikat, toimijoiden vastuut ja yhteistyö. Liikenneviraston ohjeita 37/2017. <a href="https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo\_2017-37">https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo\_2017-37</a> rajanylityspaikat web.pdf

Liikennevirasto 2018a. Valtakunnalliset liikenne-ennusteet. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 57/2018. <a href="https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts-2018-57">https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts-2018-57</a> valtakunnalliset liikenne-ennusteet web.pdf

Liikennevirasto 2018b. Finnish Railway Network Statement 2020.

https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lv 2018-03 vs2020eng web.pdf

Liikennevirasto 2018c. Rataverkon kokonaiskuva. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 37/2018. <a href="https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts">https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts</a> 2018-

37\_rataverkon\_kokonaiskuva\_web.pdf

Ramboll, Inspira 2018. Selvitys rautateiden tavaraliikenteen kilpailun edellytyksistä. <a href="https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/b74f6d69-54f1-4e8c-8f57-">https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/b74f6d69-54f1-4e8c-8f57-</a>

88b3f93dd684/24cfefa1-64bb-4aa8-8f3d-

565c2abf16e8/RAPORTTI 20180607072000.PDF

Rajavaltiolaitos 2019. <a href="https://www.raja.fi/">https://www.raja.fi/</a>

Juha t. Kivelä, K-SR, haastattelu 11.2.2019 sekä Esikunnan muistio 19.2. Immolan haastattelun jälkeen: Imatran rautatierajanylityspaikan kansainvälistäminen.

Sykkö 2015. Niiralan raja- aseman avautuminen ja matkailua Neuvostoliitossa 1970 ja – 80 luvuilla. <a href="http://www.vartsi.net/2015/04/21/niiralan-raja-aseman-avautuminen-ja-matkailua-neuvostoliitossa-1970-ja-80-luvuilla/">http://www.vartsi.net/2015/04/21/niiralan-raja-aseman-avautuminen-ja-matkailua-neuvostoliitossa-1970-ja-80-luvuilla/</a>

M4Traffic AB 2018. Cost Benefit Analysis IWW Saimaa, Socio eceonomic Cost related to Different Transport Scenarios.

LVM Sisäisiä julkaisuja 2018. Sisävesiliikenteen katsaus 2018-2030.

TAK 2018a. Visit Finland Matkailijatutkimus 2017: Venäläiset matkailijat Suomessa.

TAK 2018b. Venäläisten matkailu Suomeen – helmikuu 2018

TAK 2018c. Venäläisten matkailun tunnuslukuja - syyskuu 2018

TMF 2019. Traffic Management Finland – Railway Traffic.

https://www.digitraffic.fi/en/railway-traffic/

WSP Finland Oy, Advisory services 2018. Suomen sisävesiliikenteen mahdollisuudet 2018-2030

Интервью

Aurora Rail, Saku Sopanen

Fenniarail Oy, Hannu Lehikoinen

Finnsementti Oy, Petri Teräväinen

HacklinHamiko Oy, Tomas Malmström (email)

HaminaKotka Satama Oy, Markku Koskinen

GoSaimaa, Juha Sorjonen (email)

Kouvola Cargo Handling Oy, Tomi Rautio

Kouvola Innovation Oy, Timo Pöntinen, Alexandra Turunen

Metsä Group Oy, Hannu Heikkinen, Vesa Junnikkala

Metso Oyj, Olli Petteri Salo

Neste Oil Oyj, Mats Johansson,

Nordkalk Oy, Arja Piironen

NR Rail, Ari-Kalevi Penttinen

Ovako Oy, Jarmo Johansson

Oy M.Raunaheimo Ab, Joakim Laxåback

Steveco (Kouvola Cargo Handling Oy), Tomi Rautio

St1 Oy

Suomen Karbonaatti, Jari Rouhiainen

SVKK, Jaana Rekolainen

UPM Oy, Esa Korhonen

VR Group Oy / Matkustajaliikenne, Viktoria Hurri, Sami Hovi

VR Transpoint Oy, Juha Nieminen, Teemu Elk

Yara Oy, Arja Kuokkanen-Kraft

Tulli (Imatra) Jukka Pesonen, Tuija Dahlgren

Rajavartiolaitos, Juha T. Kivekäs









