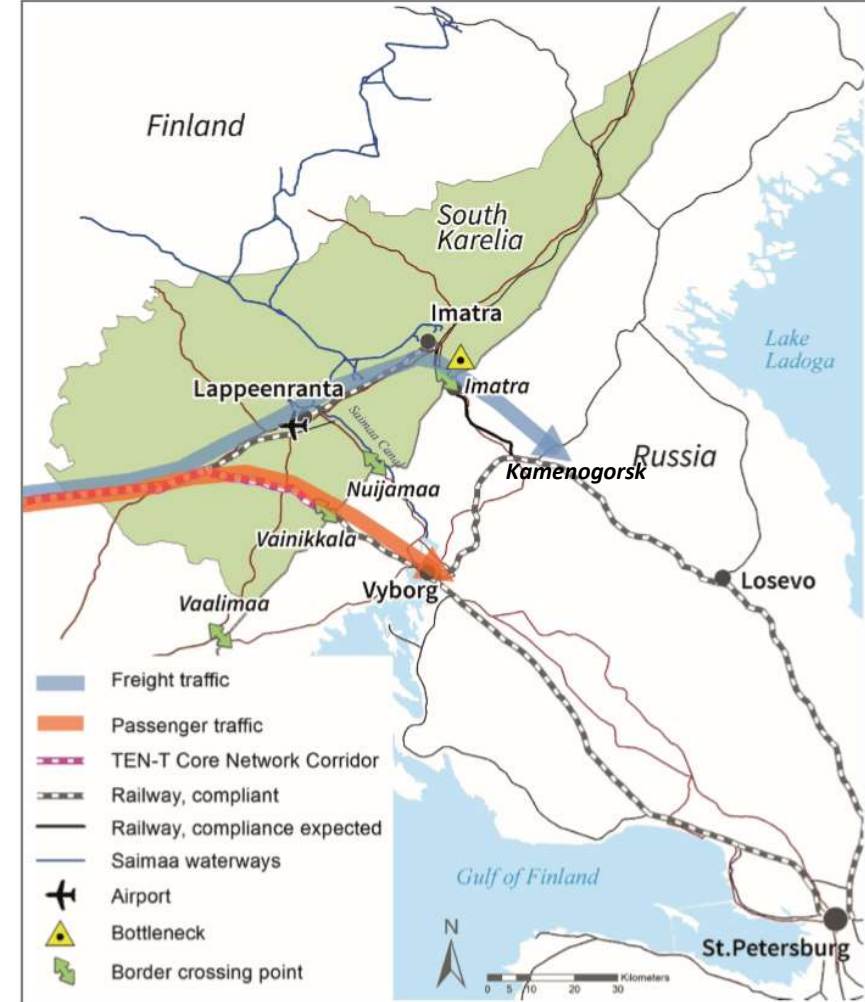


Imatra-Svetogorsk kansainvälisen
rautatieyhteyden kehittämisen
toimenpidesuunnitelma (TS)

Imatra-Svetogorsk TS

План мероприятий по развитию
международного железнодорожного
сообщения в Иматре-Светогорске

Imatralla, 28. syyskuuta 2019



Katsauksen sisältö

- Imatra-Svetogorsk TS -hanke
- Imatran raja-aseman kehitystarpeet
- Imatra-Svetogorsk yhteyden merkitys
- Mitä mieltä on raidetta käyttävä teollisuus?
- Mitä raideliikenteen lisäämiseksi rahtiliikenteen puolella tarvitaan?



Imatra-Svetogorsk TS

- Hanke kävi läpi Imatra-Svetogorskraja-aseilla sekä niitä palvelevilla RT-aseilla raja-asemien kansainvälistämisen edellyttämät investointitarpeet
- Hanke kokosi investointikohteet sekä synkronoi alustavat toteutusaikataulut. Aineisto koottiin kahteen 04/2019 luovutettuun raporttiin (FIN / RUS)
- Viranomaiskeskusteluiden myötä konsulttiryhmä päätyi esittämään raja-aseman kansainvälistämiselle toteutuskelpoiseksi aikatauluksi vuotta 2025



Kehitystarpeet, Imatra-Svetogorsk

Imatra, Suomi



- Infrastrukturi, raiteet, sähköistys
- Laiturirakenteita, varustelu
- Asetinlaitteisto
- Rahoituspäätökset osalle kohteista
- Kansainväliset sopimukset, päivitys
- Kansallinen lainsäädäntö
- Toiminnallisten resurssien varaaminen
- Muutosten katselmus ja statuksen muutos

2025 mennessä noin 45 milj. EUR
Myöhemmin mm. kaksoisraide yms. noin 33 Milj. EUR

Svetogorsk, Venäjä



- Infrastrukturi, raiteet, sähköistys
- Asema ja terminaalirakenteet, varustelu
- Superstrukturi, nosturi
- Ylikäytävät
- Asetinlaitteisto
- Rahoituspäätökset osalle kohteista
- Kansainväliset sopimukset
- Kansallinen lainsäädäntö
- Toiminnalliset resurssien varaaminen
- Muutosten katselmus ja statuksen muutos

2025 mennessä Noin 88 Milj. EUR

Miksi Imatra Svetogorsk yhteyden kehitys on tärkeää?

Suomen vienti Venäjälle 3,3 Mrd. EUR

Suomen tuonti Venäjältä 9,3 Mrd. EUR

Tuonti on lähinnä puutavaraa, malmia ja kemikaaleja

Nyt Suomeen tuodaan noin 7,3 milj. tonnia puuta ja puuraaka-ainetta, siitä noin 85 % tulee Venäjältä

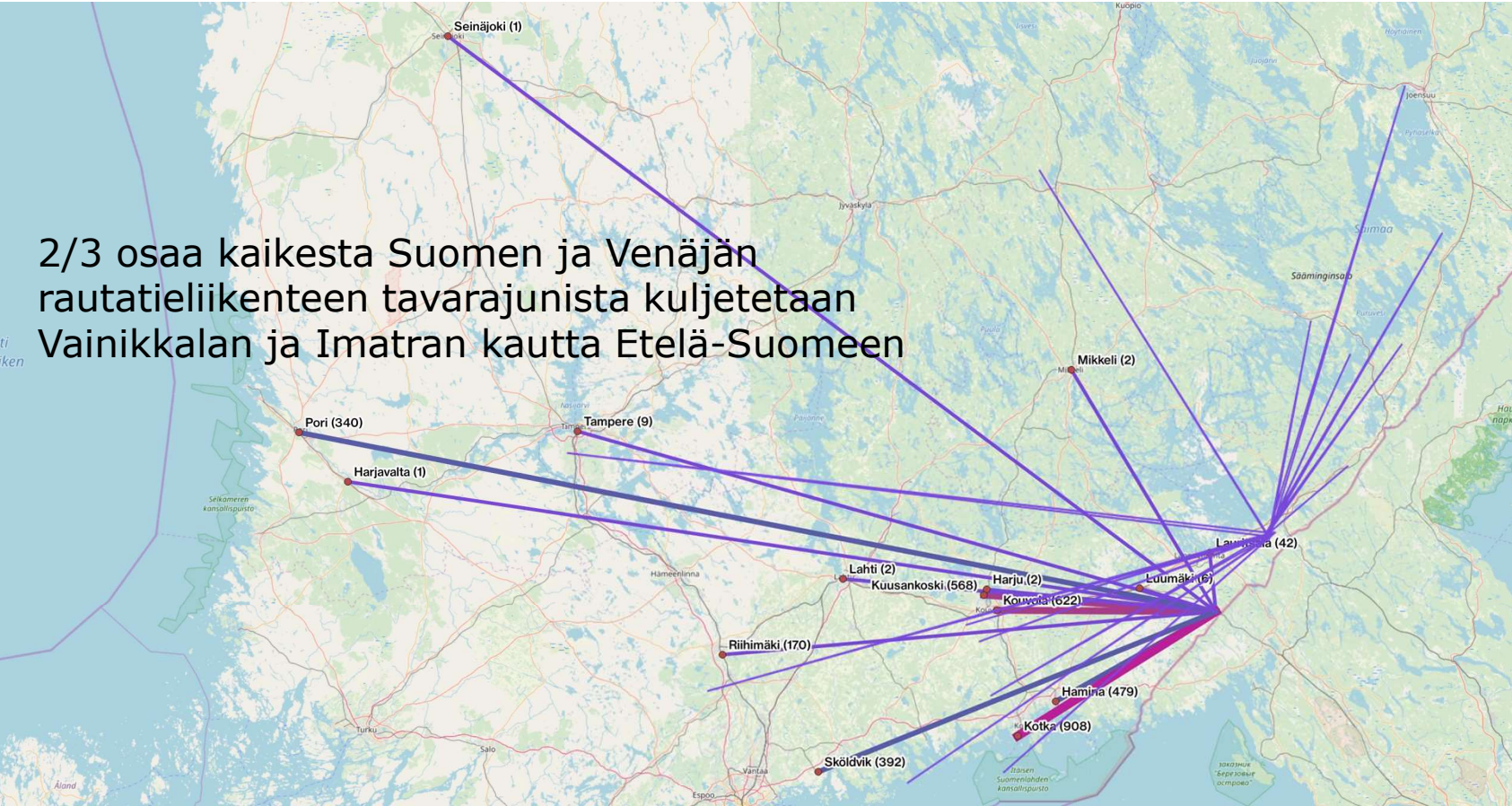


Imatra-Svetogorsk Etelä-Suomen kuljetuksia

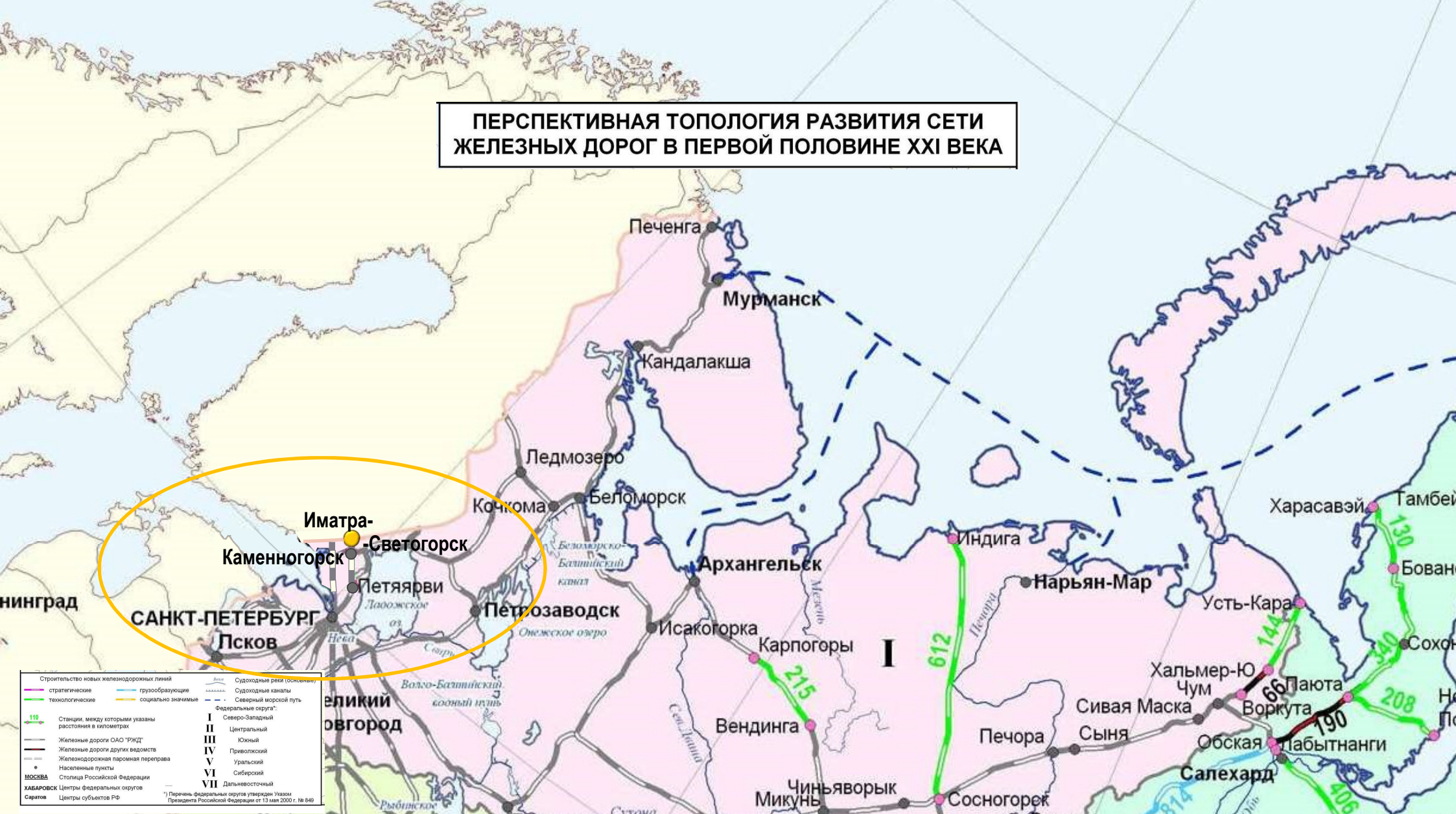
2/3 osaa kaikesta Suomen ja Venäjän rautatieliikenteen tavarajunista kuljetetaan Vainikkalan ja Imatran kautta Etelä-Suomeen

Vilkkaimmat pääteasemat

- Kotka
- Hamina
- Kouvola
- Sköldvik
- Kuusankoski
- Lauritsala
- Joutseno
- Joensuu
- Simpele
- Tampere



ПЕРСПЕКТИВНАЯ ТОПОЛОГИЯ РАЗВИТИЯ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XXI ВЕКА



<ul style="list-style-type: none"> — Строительство новых железнодорожных линий — стратегические — технологические — Станции, между которыми указаны расстояния в километрах — Железные дороги ОАО "РЖД" — Железные дороги других ведомств — Железнодорожная паромная переправа • Населенные пункты МОСКВА Столица Российской Федерации ХАБАРОВСК Центры федеральных округов Саратов Центры субъектов РФ 	<ul style="list-style-type: none"> — грузообразующие — социально значимые 	<ul style="list-style-type: none"> — Судоводные реки (основные) — Судоводные каналы — Северный морской путь "Федеральные округа" I Северо-Западный II Центральный III Южный IV Приволжский V Уральский VI Сибирский VII Дальневосточный
---	---	--

*) Проектные федеральные округа утверждены Указом Президента Российской Федерации от 13 мая 2000 г. № 849

Imatra-Svetogorsk kehitys on osa laajempaa kokonaisuutta

- Venäjä on investoinut huomattavasti rautatiejärjestelmän kehitykseen lähialueilla. Vuonna 2017 valmistui **1,9 Mrd. EUR** Losevo-Kamenogorsk –hanke.
- Suomi on investoinut omalla alueellaan satoja miljoonia euroja rataverkoston kehitykseen.
- Nyt Imatra-Svetogorsk yhteyden vahvistamiseen tarvitaan molemmin puolin rajaa vielä investointeja.
- Rautatieyhteyden kehitys on osa laajempaa kaupankäynnin ja matkailun perus-edellytysten kehitystoimintaa Suomen ja Venäjän välillä.

Kehittyvä rautatieverkosto vahvistaa kaupankäyntimahdollisuuksia koko Euraasian mantereella



**Imatra -
-Svetogorsk**

Russian NW

**Russia North &
Arctic Regions**

**Russian Far East
Korea ja Japani**

**Iraq, Iran, Afganistan,
Qatar ja KSA**

Mitä mieltä on raidetta käyttävä teollisuus?

Haastattelimme rautateiden käyttäjiä, asiakkaita ja muita toimijoita

Imatra-Svetogorsk TS

- **Rautatieyritykset** Fenniarail, VR Group, VR Transpoint, Aurora rail ja NR Rail
- **Huolitsijat** HacklinHamiko, Kouvola Cargo Handling, Rauanheimo, Steveco
- **Laivaajat** FinnCement, MetsäGroup, Metso, Neste Oil, NordKalk, Ovako, ST1, StoraEnso, Suomen Karbonaatti, UPM, Yara
- **Viranomaiset** Rajavartiosto, Traficom, Tulli, Väylävirasto
- **Muita** SVKK

Imatra-Svetogorsk TS

- Varmistetaan, että rautatieinfra pystyy palvelemaan luotettavasti ilman häiriöitä sekä Venäjän että Suomen puolella
- Imatran kehittäminen on tärkeää, ei voi olla niin, että koko Eteläisen Suomen Venäjän kansainvälinen raideliikenne kulkee vain yhden raja-aseman kautta
- Kehitystoimenpiteillä voidaan vaikuttaa palveluaikoihin ja siten vaunukiertoon ja rahdin kokonaishintaan. (kolmioraide)

Imatra Svetogorsk yhteyden kehittäminen

- On investointi ulkomaankaupan kuljetusten toimitusvarmuuden parantamiseen
- Antaa uusia mahdollisuuksia eri RT-liikenneryhmien segmentointiin (Nopeat kuljetukset vs hitaat kuljetukset, tavarakuljetukset vs matkustajaliikenteen kuljetukset jne.)
- Parantaa rautatieliikenteen kilpailukykyä ja siten sen edellytyksiä kilpailla teollisuuden tavarakuljetuksista

#SROCC

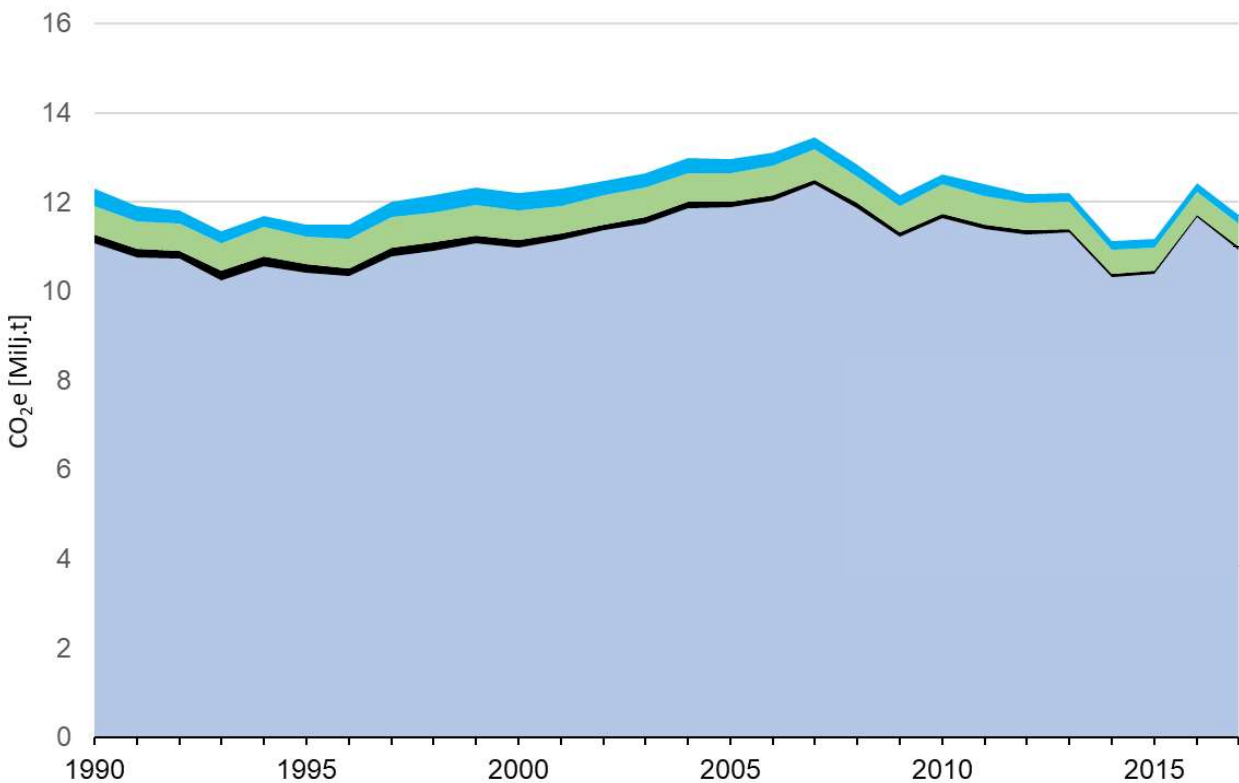
IPCC Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate (SROCC)

Liikenteen päästöjä vähennettävä maalla, merellä ja ilmassa

- Liikenne- ja viestintäministeriö Tiedote 25.09.2019
IPCC #SROCC julkistuksen jälkeen
- **Ministeri Marin:** *Tie-, meri- ja lentoliikenteen hiilijalanjälkeä on pienennettävä, jotta vapautuisimme fossiilisista polttoaineista ja jotta Suomi olisi hallitusohjelman mukaisesti hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä.*

Suomen kuljetuksista noin 13 % kuljetetaan raiteella Raideliikenne tuottaa n. 1 % liikenteen kasvihuone- päästöistä

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt (CO₂e)



2 %



1 %



90 %



Kuva: Traficom

Ympäristötavoitteiden toteuttamiseksi rautateiden kilpailukykyä tulee parantaa

- Rautatierahdin näkökulmasta perusparannusten parasta ennen päivämäärä ohitettiin jo vuosia sitten (nyt mm. 22,5 t / 50 km / h)
- Haasteita yksikköpainossa ja junapituuksissa
- Junapituuden kasvattaminen, <700 m, 750 m, 1100 m
- Akselipainot 22,5 t => 25 t => 27,5 t => 30 t
- Kaksoisraiteet Etelä-Suomeen, kohtaamis- ohituspaikkoja tulee lisätä
- Ratapihakapasiteettia tulee lisätä

Yritys käyttää Imatran raja-asemaa jos..

- Reitti on tehokkaampi, ennustettavampi, taloudellisempi ja kokonaiskustannuksiltaan edullisempi
- Reitiltä löytyy riittävä kapasiteetti, junapituudet, akselipainot sekä riittävästi palveluaikaikkunoita
- Palveluntarjoajat toimivat asiakaslähtöisesti ja ovat valmiita kehittämään palveluaan

Reitti on rahditukseltaan, yhdessä liityntäreittien kanssa kustannustehokas, nopea ja käytettävissä tarpeen mukaan

Haasteita rautatierahtiöille

- Nyt massatavarasta valtaosa kulkee rautateitse Venäjältä Suomeen ja kalusto palaa tyhjänä takaisin
- Millä vakuuttaa nyt maantiekuljetuksia käyttävät asiakkaat raideliikenteen käyttäjiksi?
- Asia ei ole pelkkä infra- tai kalustokysymys, myös palvelutoimintaa tulee kehittää

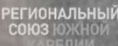
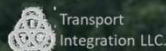
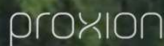


CBC 2014-2020
KAAKKOIS-SUOMI - VENÄJÄ

CBC ohjelman Investointiohjelma
käynnissä raja-asemalla 2019-2021

Imatralla RT-liikenteen raja-aseman kansainvälistäminen mahdollisesti vuonna 2025 luo uusia mahdollisuuksia sekä kansainväliselle matkustaja- että tavaraliikenteelle.

Tavara- ja matkustajaliikenne kulkevat samaa rataa. Nyt Imatra Svetogorsk TS:n matkustajaliikennäköokulmasta puhuu hankekolleega, TIG LLC:n Vice President, Rva Svetlana Vorontsova,



Kiitos - Спасибо



Kuva: Iltasanomat