

# Совместный финско-российский железнодорожный проект

*По мере реализации отдельных этапов финско-российского проекта модернизации железнодорожной связи Хельсинки — Санкт-Петербург продолжительность поездки между этими городами постепенно сократится примерно до 3 ч. В статье директора по инвестициям администрации железных дорог Финляндии освещены некоторые аспекты данного проекта.*

Модернизация железнодорожной связи между Хельсинки и Санкт-Петербургом — один из наиболее важных совместных проектов Финляндии и Российской Федерации, основанный на желании двух стран улучшить грузовые и пассажирские сообщения и, соответственно, готовности выделить необходимые для этого средства.

Проект намечено выполнять поэтапно. В 2008 г. быстро развивающийся Санкт-Петербургский регион России будет менее чем в 4 ч езды от столицы Финляндии, а впоследствии это время будет уменьшено до 3 ч.

Улучшенная железнодорожная связь предложит пользователям значительно более быстрые сообщения с высоким уровнем комфорта и оказываемых услуг.

На финской стороне линию, расположенную на трассе модернизируемой связи, планируют использовать для смешанного пассажирско-грузового движения.

## Значение проекта

Развитие железнодорожного транспорта составляет значимую часть транспортной политики Европейского союза. Соответствующими программами предусмотрено повысить конкурентоспособность железных дорог и обеспечить большую совместимость применяемых в разных странах технических средств при обязательном выполнении требований по безопасности движения поездов и экологической чистоте.

Скоростная линия Хельсинки — Санкт-Петербург станет, помимо прочего, еще одним звеном транспортных связей между ЕС и его важнейшим соседом — Россией, причем звеном, имеющим более высокий уровень по сравнению с уже действующими и поэтому получившим заслуженный приоритет.

Как полагают, после ввода линии в эксплуатацию число пассажиров, ежегодно пересекающих финско-российскую границу, возрастет примерно в 3 раза по сравнению со 150 тыс. в настоящее время.

Линия послужит также развитию внутренних железнодорожных сообщений в Финляндии, особенно в ее восточной части.

## Торговля, туризм, культурные обмены

Новая линия создаст лучшие условия для быстрых, безопасных и удобных сообщений между регионами Санкт-Петербурга (с численностью населения около 7 млн. чел.) и Хельсинки (около 1 млн. чел.).

С другой стороны, она явится продолжением существующей скоростной магистрали Санкт-Петербург — Москва и тем самым вовлечет в эти сообщения густонаселенный регион российской столицы с его огромным экономическим и торговым потенциалом, а также обеспечит оптимальные условия для туризма и культурных обменов.

Мощная инфраструктура, рассчитанная на подвижной состав с осевой нагрузкой до 25 т, в сочетании с высокой скоростью движения поездов и ускоренным осуществлением пограничных и таможенных процедур позволит существенно улучшить условия также для грузовых перевозок между ЕС и Россией, а через Россию — и странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Реализация проекта послужит импульсом для дальнейшего экономического роста стран Скандинавии и примером плодотворного сотрудничества между ЕС и Россией, а также наглядным воплощением концепции так называемого Северного изменения.

## Прогресс в пути следования и на границе

В настоящее время для поездки из Хельсинки в Санкт-Петербург и в обратном направлении требуется не менее 4 ч 15 мин. В соответствии с межправительственным соглашением Финляндии и Российской Федерации сокращение продолжительности поездки до 4 ч будет достигнуто в 2008 г., до 3 ч — в 2011 г.

Поскольку железные дороги Финляндии и России имеют одинаковую ширину колеи, неразрешимых и дорогостоящих технических проблем для

ускорения пересечения границы не существует. Модернизация инфраструктуры и приобретение нового подвижного состава потребуют относительно небольших капитальных вложений.

### Реализация проекта на финской стороне

На финской стороне наиболее важной частью проекта является строительство новой спрямляющей линии длиной 58 км Керава — Лаhti (в настоящее время поезд маршрута Хельсинки — Лаhti идут более длинным путем через Рийхимяки), завершение которого запланировано на 2006 г. (рис. 1 и 2). Только это позволит сократить длительность поездки на 30 мин. Кроме того, будет осуществлена коренная модернизация участков Лаhti — Луумяки, а также Луумяки — пограничная станция Вайниккала длиной 29 км (здесь предстоит усилить действующую однопутную линию и уложить второй путь). Завершение всех этих работ намечено на 2011 г. В результате получится двухпутная электрифицированная магистраль без переездов, с благоприятным профилем и планом (с расстоянием между осями путей 4700 мм и кривыми радиусом не менее 5000 м), по которой пассажирские поезда смогут обращаться со скоростью до 220 км/ч на перегонах (геометрические параметры рассчитаны на максимальную скорость 300 км/ч) и до 160 км/ч по стрелочным переводам. Общая стоимость проекта оценивается в 1,7 млрд. евро.

### Партнерство государства и частного сектора

Участок Лаhti — Вайниккала является самым загруженным среди железнодорожных линий, входя-



Рис. 1. Укладка пути на строящейся линии Керава — Лаhti

щих в так называемый Северный треугольник (Northern Triangle). Без его реконструкции невозможно дальнейшее развитие транспортных связей между Россией и Финляндией (и далее — другими странами северной части ЕС).

Вследствие весьма солидного объема требуемых капитальных вложений финансирование реконструкции этого участка осуществляется по принципу PPP (государственно-частного партнерства). Основополагающим является концессионное начало, в соответствии с которым частному инвестору, вложившему в строительство-монтажные работы от 300 млн. до 350 млн. евро (подлежит уточнению), предоставляется право эксплуатировать линию в течение определенного периода (в данном случае 15 лет) после постройки, получать плату за пользование инфраструктурой, вносить в казну определенные налоги и сборы с последующей передачей линии государству в лице администрации инфраструктуры железных дорог Финляндии (РНК) с условием сохранения всех ее технических средств в надлежащем состоянии. Вместе с тем государство обязано обеспечить надежность финансирования за счет бюджетных гарантий.

Таким образом, пользователю линии (в данном случае VR, компании-оператору железных дорог Финляндии) за определенную плату будет предложен пакет определенных услуг с контролируемым уровнем качества.

Проект реконструкции участка Лаhti — Вайниккала послужит в качестве пилотного в отношении применимости принципа PPP, и накопленная в ходе его реализации информация будет использована при выполнении других железнодорожных проектов.

### Реализация проекта на российской стороне

С российской стороны основной задачей является сокращение длительности поездки от Санкт-Петербурга до границы на 1 ч 25 мин. Это будет достигнуто за счет реконструкции линии Санкт-Петербург — пограничная станция Бусловская под скоростное пассажирское движение и отклонения грузопотоков на север от Выборга к другому пограничному переходу. Реконструктивные работы включают обновление путевой структуры, смягчение кривых, замену стрелочных переводов, усиление контактной сети и тяговых подстанций, внедрение усовершенствованной системы обеспечения безопасности движения поездов и ликвидацию переездов. Общие расходы российской стороны по реализации своей части железнодорожного проекта Санкт-Петербург — Хельсинки оцениваются примерно в 1,1 млрд. евро.

Ускорению продвижения пассажирских поездов через границу будет способствовать также планируе-



Рис. 2. Путепровод в районе г. Лухданмяки на линии Керава — Лахти

мое расширение пограничной зоны, что позволит выполнять большую часть пограничных и таможенных формальностей за время нахождения поездов в пути между Санкт-Петербургом и Бусловской.

### Подвижной состав

Полагают, что в перспективе для скоростных (с продолжительностью поездки 3 ч) пассажирских перевозок по маршруту Хельсинки — Санкт-Петербург оптимальными будут поезда на локомотивной тяге или электропоезда из вагонов с наклоняемыми кузовами (примером такого подвижного состава являются эксплуатируемые на железных дорогах Финляндии поезда типа Pendolino, рис. 3). Поскольку, несмотря на одинаковую колею, железные дороги Финляндии и России в данном регионе имеют разные системы тягового электроснабжения (в Финляндии — переменного тока 25 кВ, 50 Гц, в России — постоянного тока 3 кВ) и управления движением поездов, эти поезда должны быть оснащены оборудованием и аппаратурой всех этих систем. Выполнение этого условия позволит устранить необходимость в смене тягового подвижного состава при пересечении границы.

Окончательный выбор подвижного состава по типу и численности зависит от совместного решения



Рис. 3. Электропоезд типа Pendolino железных дорог Финляндии

VR и ОАО «РЖД». Впоследствии администрации железных дорог Финляндии и России должны будут решить вопросы, относящиеся к порядку приобретения и собственности этого подвижного состава, а также его технического обслуживания и ремонта.

Стоимость одного поезда для сообщений между Хельсинки и Санкт-Петербургом оценивается в 30 млн. — 40 млн. евро.

*K. Ruohonen. European Railway Review, 2005, № 3, p. 30.*