



работ по охране категорированных объектов и включение этого раздела в общую смету проекта.

23 ноября 2006 года в Хельсинки президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и Председатель Совета директоров VR Ltd Хенри Куйтунен подписали Учредительный договор о создании совместного предприятия (СП) «Oy Karellian Trains Ltd» для реализации проекта скоростного сообщения и Устав совместного предприятия. Целью создания этого предприятия является приобретение и сдача в аренду подвижного состава, отвечающего современным требованиям скорости, комфорта и безопасности.

Согласно акционерному договору, предприятие «Oy Karellian Trains Ltd» зарегистрировано в форме акционерного общества в г. Хельсинки (Финляндия). Уставный капитал совместного предприятия составил 1 млн евро и разделен на 1 000 акций номинальной стоимостью 1 000 евро. Стороны вошли в уставный капитал на паритетных началах. Оплата уставного капитала совместного предприятия произведена сторонами в ноябре 2006 года. Высшим органом управления является Собрание акционеров. Совет директоров назначается Собранием акционеров и отвечает за управление делами акционерного общества. В совет директоров входит по два человека с каждой стороны. Акционерное общество имеет право приобретать подвижной состав по результатам международного тендера, организовывать техническое обслуживание в период эксплуатационного цикла, передавать подвижной состав VR Ltd и ОАО «РЖД» для коммерческой эксплуатации на условиях аренды.

Для осуществления высокоскоростных пассажирских перевозок будут приобретены и запущены (с предварительным проведением динамико-прочностных испытаний кузова) 2-системные электропоезда Pendolino с принудительным наклоном кузова. Максимальная скорость поезда составит 220 км/ч. Каждый поезд будет состоять из 7 вагонов: 1 вагон для пассажиров бизнес-класса, 5 вагонов для пассажиров второго класса и вагон-ресторан с изолированным помещением для курящих. Предполагаемое количество пассажирских мест — 300.

По решению руководства ОАО «РЖД» российской стороной принята концепция поэтапной организации скоростного пассажирского сообщения.

На первом этапе организации скоростного сообщения (2007-2008 гг.)

планируется провести работы по приведению инфраструктуры в состояние, способное обеспечить регулярное движение поездов в направлении Санкт-Петербург — Хельсинки со скоростью 160 км/ч с учетом курсирования в будущем на данном участке электропоезда Pendolino (с принудительным наклоном кузова при прохождении кривых участков пути) со скоростью до 200 км/ч. На 2007 год для выполнения работ ОАО «РЖД» выделено 4,2 млрд. руб. (более 100 млн. евро). Завершить работы планируется к 2009 году.

По окончании проекта скоростной поезд Pendolino будет пересекать финскую границу через 1,5 часа после отправления из северной столицы. Остановки поезда запланированы на двух станциях: Выборг (5 минут), Бусловская (4 минуты, включая пограничный и таможенный досмотр).

Согласно проекту, за прошедший год должна быть выполнена реконструкция железнодорожного пути с переустройством «кривых» на участке Парголово — Кирилловское. Также проводятся работы по реконструкции контактной сети, устройств сигнализации, централизации и блокировки. В настоящее время на участке Парголово — Кирилловское ведется строительство новых платформ взамен старых. Кроме того, на линии планируется переоснастить все железнодорожные переезды устройствами заграждения (УЗП).

В 2008 году работы будут продолжены на участке до Бусловской. При этом скорость на однопутном участке Выборг — Бусловская — госграница будет повышена до 160 км/ч. А в 2009 году скорость достигнет 200 км/ч. На линии Санкт-Петербург — Бусловская — госграница будет установлено ограждение для защиты от выхода на железнодорожные пути людей и животных, выезда транспортных средств.

Второй этап реализации проекта предусматривает мероприятия по выводу грузового движения на участок Санкт-Петербург — Лосево — Каменногорск — Выборг. Соответствующая проектно-сметная документация проходит сейчас необходимые согласования.

Отдельного внимания заслуживает вопрос о таможенном и пограничном контроле на данном направлении. В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 19.01.1998 № 60, расходы по оснащению пунктов пропуска специальной аппаратурой и техническими средства-

ми контроля, их эксплуатации, а также связанные с содержанием личного состава структурных подразделений государственных контрольных органов, осуществляются за счет средств федерального бюджета. В соответствии с Поручением Правительства Российской Федерации от 28.02.2005 № АЖ-П19-853, Минтранс России по согласованию с Минэкономразвития России и Минфином России определен порядок финансирования работы различных структур (железнодорожной, таможенной, пограничной) на пунктах пропуска. Согласно этому порядку предусматривается выделение средств из федерального бюджета в соответствии с утвержденной Федеральной целевой программой «Государственная граница Российской Федерации (2003–2010 гг.)».

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации, международным пунктом пропуска является станция Лужайка, но из-за отсутствия должного обустройства данной станции, а также более выгодного территориального расположения станции Бусловская целесообразно, чтобы таможенное оформление и таможенный контроль производились на станции Бусловская. Для присвоения станции статуса железнодорожного пункта пропуска необходимо внести изменения в соответствующие нормативные акты. Федеральное Агентство железнодорожного транспорта, Правительство Ленинградской области и ОАО «РЖД» в течение трех лет добиваются присвоения станции Бусловская статуса железнодорожного пункта пропуска, однако до настоящего времени данный вопрос не решен.

Также требует особого внимания вопрос законодательного закрепления возможности проведения погранично-таможенных операций в пути следования скоростных поездов по Российской территории в международном сообщении. Технологическая схема пропуска через Государственную границу международных пассажирских поездов сообщением Санкт-Петербург — Хельсинки, учитывающая проведение пограничного и таможенного контроля в движущемся поезде, разработана еще в 2002 году, однако до настоящего времени данный вопрос законодательно не решен.

Опыт организации таможенного и пограничного контроля в движущихся поездах имеется в европейских странах, как правило, на пограничных переходах с дефицитом пропускной способности. Данное решение, закреплен-

**РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА ПО ОРГАНИЗАЦИИ СКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ НА НАПРАВЛЕНИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ — ХЕЛЬСИНКИ ПОЗВОЛИТ ВЫВЕСТИ НА КАЧЕСТВЕННО НОВЫЙ УРОВЕНЬ ОРГАНИЗАЦИЮ ПЕРЕВОЗОК И ОБСЛУЖИВАНИЕ ПАССАЖИРОВ НА ДАННОМ НАПРАВЛЕНИИ.**

ное в нормативно-правовых актах РФ, позволит значительно сократить время, затрачиваемое пассажирами в целом на поездку, ведь в случае установления стационарного пункта пропуска на Финляндском вокзале Санкт-Петербурга пассажиры будут вынуждены прибывать на вокзал примерно за 2 часа до отхода поезда для прохождения пограничного и таможенного контроля. При прибытии из-за границы выход в город также будет возможен только после проведения такого контроля. В результате для пассажиров время, затрачиваемое на поездку в скоростном поезде и пропуск через границу, будет мало отличаться от проезда в обычном пассажирском поезде.

Первый вице-президент ОАО «Российские железные дороги» Вадим Морозов представил в 2007 году на рас-

смотрение Комиссии Инвестиционно-го Фонда проект организации скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург — Хельсинки.

Основной причиной обращения в Инвестиционный Фонд В.Н. Морозов назвал неэффективность реализации данного проекта только за счет собственных средств компании ОАО «РЖД». В то же время расчеты показывают, что в случае инвестирования 35 % средств Инвестиционным Фондом (21 млрд. рублей) и 65 % средств ОАО «РЖД» (39 млрд. рублей), в течение 10 лет достигается окупаемость проекта как для компании, так и для бюджета. Среди преимуществ проекта В.Н. Морозов назвал также создание 13 тыс. новых рабочих мест и значительное улучшение экологической обстановки в курорт-

ных пригородах Санкт-Петербурга, подчеркнув, что представленный проект полностью удовлетворяет критериям отбора проектов на получение государственной поддержки за счет Инвестиционного Фонда Российской Федерации.

Реализация проекта по организации скоростного движения пассажирских поездов на направлении Санкт-Петербург — Хельсинки позволит вывести на качественно новый уровень организацию перевозок и обслуживание пассажиров на данном направлении, что будет достигнуто за счет преобразования инфраструктуры под скоростное движение, введения нового подвижного состава международного класса и проведения ряда мероприятий по усовершенствованию схемы пограничного и таможенного контроля. Сокращение времени нахождения пассажиров в пути, повышение уровня комфорта и безопасности даст железнодорожному транспорту преимущество относительно других видов транспорта, в частности автомобильного, что позволит значительно увеличить число пассажиров.

## Центр корпоративного обслуживания



**Кто хоть раз проводил семинар или конференцию, деловые переговоры или презентацию, принимал делегацию, знает, какое количество крупных и мелких проблем необходимо решить. Центр корпоративного обслуживания вот уже 5 лет профессионально решает любые поставленные заказчиком задачи.**

Если вы хотите провести семинар по повышению квалификации своих сотрудников; вам необходимо сплотить команду, совместив деловую часть с отдыхом, спортивными и развлекательными элементами; если вы хотите организовать корпоративный праздник, — все связанные с этим вопросы решат профессионалы.

Нашими услугами пользуются более 130 предприятий, среди них — известные иностранные и отечественные фирмы, банки, учебные заведения, государственные и частные транспортные учреждения.

Последние для нас не только заказчики, но и партнеры, предоставляющие нам транспорт для обслуживания семинаров и конференций, делегаций

и индивидуалов. Как без сбоев обеспечить выполнение разработанного графика? Как уложиться во время? Как объехать пробки и ремонтируемые участки? Ответы на эти вопросы дала уже давно начатая работа под кодовым названием «Навигатор». Сегодня навигаторов появилось немало количество, чему способствует развитие электроники и связи. Однако все навигационные программы разработаны на единой картографической основе. Центр сегодня является единственным оператором, имеющим авторские права на электронные топокарты. При этом карты более 100 регионов России актуализируются на текущий момент (своя технология, которая проходит стадию получения патента на разработку) в двух — и пятикилометровом масштабе.

Таким образом, наличие отклонений сокращается до 15 м. Согласитесь, что это незначительная погрешность даже при отсутствии транспорта.

Работа наших программистов позволяет в три раза снизить стоимость бортового оборудования для решения задач транспортников. При минимальных затратах мы обеспечиваем двустороннюю связь диспетчера с бортом.

Технология заказа очень проста. Вы составляете техническое задание, формулируете все необходимые для решения задачи. Мы определяем, в какие сроки мы выполняем эту работу, согласовываем порядок наших отношений, формируем заказанную систему необходимыми блоками и назначаем цену. Мы еще ни разу не сказали нашим заказчикам нет. У Вас есть задачи — у нас есть профессионалы для их решения.

**Центр корпоративного обслуживания**

190000, ул. Казанская, д.25, оф. 404-с  
Телефон: (812) 703-34-49, 571-11-39  
Факс (812) 325-87-64  
e-mail: tourism.07@mail.ru