



RAUTATIETAVARALIIKENTEN KALUSTOYHTIÖN YHTEISKUNNALLISET VAIKUTUKSET

RAPORTTI | JULKINEN

MARRASKUU 2022

TAUSTA



Tavaraliikenteen markkina aukesi täysin kilpailulle vuonna 2016, minkä jälkeen kaksi operaattoria on tullut VR:n rinnalle

- Rautateiden tavaraliikenteen markkina aukesi kilpailulle kotimaan liikenteen osalta vuonna 2007 ja Venäjän yhdysliikenteen osalta vuonna 2016
- VR:n rinnalle on sen jälkeen tullut kaksi operaattoria: Fenniarail ja Operail, jotka ovat saavuttaneet tavaraliikenteessä noin 4 % markkinaosuuden. Vaihtotyöpalveluissa operoi myös muita yhtiöitä, kuten Aurora Rail
- Kilpailijoiden markkinaosuuden hitaan kasvun vuoksi on herännyt keskustelua, tulisiko sitä edistää helpottamalla kilpailijoiden alalle tuloa

Kalustoyhtiön perustamista tutkittiin jo aikaisemmin keinona kilpailun edistämiseksi

- Uuden EU-direktiivin tullessa voimaan vuonna 2016 selvitettiin LVM:n aloitteesta kalustoyhtiön perustamista matkustaja- ja tavaraliikenteeseen. Tavoitteena oli direktiivin vaatiman henkilöliikenteen kilpailun avaaminen ja nopea edistäminen
- Selvityksiä tehtiin liittyen VR:n pilkkomiseksi neljään osaan: emoyhtiöön, kalustoyhtiöön, kiinteistöyhtiöön sekä kunnossapitoyhtiöön, mutta suunnitelmat eivät edenneet analyysien jälkeen

Asia on noussut uudelleen valmisteluun ja Spring Advisor on tehnyt selvityksen kalustoyhtiön vaikutuksista

- Asia on noussut uudelleen valmisteluun, kun Kilpailu- ja kuluttajavirasto julkaisi kesäkuussa 2022 selvityksen kilpailun vaikutuksista tavaraliikenteeseen, ja ilmoitti toteuttavansa vielä lisäselvityksen nimenomaan kalustoyhtiön vaikutuksista
- Tässä raportissa Spring Advisor tutkii valtio-omisteisen kalustoyhtiön perustamisen taloudellisia ja yhteiskunnallisia vaikutuksia
- Selvitys on toteutettu VR:n toimeksiantona

YHTEISKUNNAN ASETTAMAT TAVOITTEET TAVARALIIKENTEELLE



Rautatietavaraliikenteen tavoitetila

Kilpailukykyiset
kuljetuspalvelut teollisuudelle

Tehokkaat ja monipuoliset
liikennemarkkinat

Liikennemarkkinan vihreä
siirtymä ja kestävä kasvu

Raideliikenteen
kuljetusmuoto-osuus yli 30 %



**Kilpailun edistämisen ohella huomioitava raideinfraan investoiminen
keinona tavoitteiden saavuttamisessa**

SELVITYKSESSÄ KÄYTETYT TÄRKEIMMÄT LÄHTEET



KIJRALLISET LÄHTEET

- BCG: Rautateiden henkilökaukoliikenteen avaaminen kilpailulle (2016)
- European Commission: Rail Market Monitoring report 2020 & 2021
- IRG-Rail: Market Monitoring Reports 2021 & 2022
- KKV: Kilpailun vaikutukset henkilöliikenteessä ja tavarajunaliikenteessä (Raideliikenneselvityksen ensimmäinen osa, 2022)
- Ramboll & Inspira: Selvitys tavaraliikenteen kilpailun edellytyksistä (2018)
- Tilastokeskus: Rautatietilasto (2022)
- VR: Toimintakertomus ja tilinpäätös 2021
- Väylävirasto: Tavaraliikenteen kuljetusvirrat 2019 & 2020, Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2022 – 2029 (2021)

HAASTATTELUT

- **Teollisuus:**
 - Metsä Group
 - SSAB
 - Stora Enso
 - Yara Finland
- **Tavaraliikenneoperaattorit:**
 - Fenniarail
 - Operail
 - VR Transpoint

SISÄLTÖ

TIIVISTELMÄ

TAVARALIIKENNEMARKKINA

EHDOTETTU KALUSTOYHTIÖMALLI

LISÄKALUSTOTARVE

MUUT VAIKUTUKSET

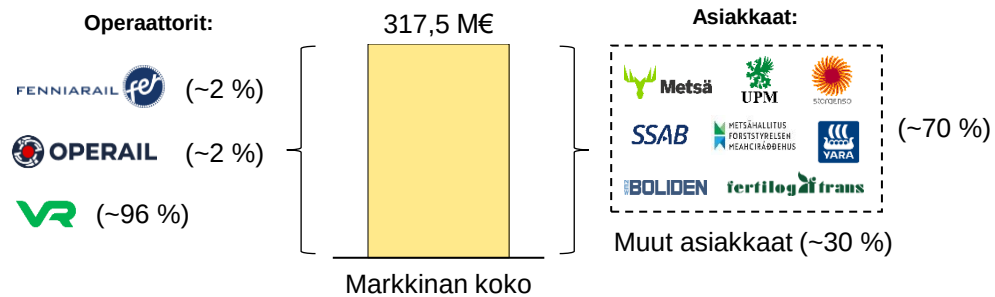
JOHTOPÄÄTÖKSET

LIITTEET



TAVARALIIKENNEMARKKINA VOI HYVIN – KALUSTOYHTIÖ EI RATKAISE INFRAHAASTEITA

1 Rautateiden tavaraliikennemarkkina on pienehkö – kiinnostavia asiakkaita vain kourallinen

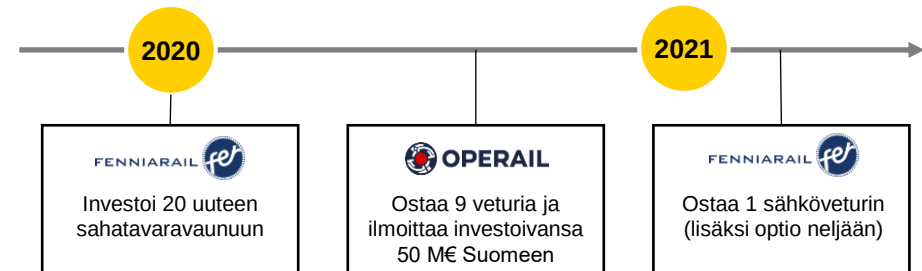


2 Markkinatilanne on KV-vertailussa hyvä: hinnat ovat edulliset ja liikenne toimii tehokkaasti

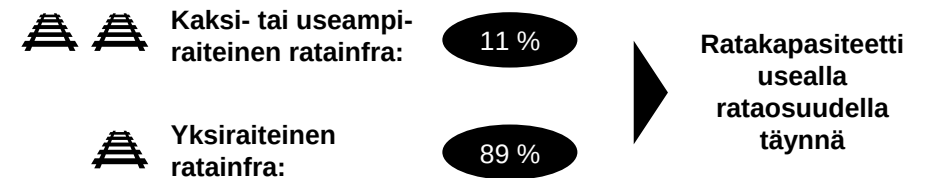


(1) Kuljetetut tonnikilometrit suhteessa kuljetettuun matkaan kertovat kuljetusten tehokkuudesta

3 Yksityisiä investointeja on tehty viime aikoina enenevissä määrin markkinaehtoisesti



4 Raideinfran puutteet haasteena rautateiden kuljetusmuoto-osuuden lisäämisessä



TUNNISTETTUIJEN VAIKUTUSTEN MYÖTÄ KALUSTO- YHTIÖN HINTALAPPU NOUSEE SATOIHIN MILJOONIIN

Kohde	Vaikutus		Lisäkustannus
Toimiala	Kalustoyhtiö helpottaa alalle tulemistä, kun mittavia investointeja ei vaadita ennen asiakashankintaa	✓	n/a
	Kalustoyhtiö ei takaa kilpailun syntymistä ja isojen toimijoiden kiinnostusta Suomen markkinaaan	▬	n/a
	Kalustotarve kasvaa kaluston hajaantuessa eri operaattoreille ja yhteiskäyttösynergioiden poistuessa	✗	~200-300 M€
Asiakkaat	Asiakashintojen odotetaan nousevan kokonaiskustannusten kasvaessa ~10 %	✗	~30 M€
	Suuri riski vientietollisuuden kriittiselle toimitusvarmuudelle	✗	>100 M€
	Asiakkaat kokevat tarjonnan monipuolistuvan uusien operaattoreiden myötä	✓	n/a
Yhteiskunta	VR:n osingonmaksukyky heikkenee ja omistaja-arvo pienenee	✗	0-100 M€
	Tarjotusta kalustosta johtuva investointien puute johtaa tehottomaan tavaraliikenteeseen	✗	n/a
	Riskinä, että kuljetusmuoto-osuutta menetetään	✗	n/a

✗ Negatiivinen vaikutus

▬ Neutraali vaikutus

✓ Positiivinen vaikutus

n/a Ei suoraa taloudellista vaikutusta

KALUSTOYHTIÖ YHTEISKUNNALLE KALLIS JA RISKINEN KEINO KILPAILUN VAUHDITTAMISEKSI

Kalustoyhtiö helpottaa alalle tuloa, mutta luo samalla monopolin, joka vastaa tulevista kalustoinvestoinneista irrallaan operoinnista, ja subventoi yksityisiä toimijoita kantaen riskin kalustosta

Valtio-omisteisen kalustoyhtiön perustaminen Suomeen on kallista – tällä hetkellä yhteiskunta ei maksa tavaraliikenteestä mitään, ja liikenne on kansainvälisessä vertailussa edullista ja tehokasta

Loppujen lopuksi kalustoyhtiö ei ratkaise tavaraliikenteen haasteita: Lisää tavaraa ei saada raiteille, ellei raideinfraan panosteta; eikä alalle tule yksityisiä investointeja, jos valtio ottaa vastuun kalustoinvestoinneista ja vanhaa kalustoa tarjotaan käyttöön edullisemmin

SISÄLTÖ



TIIVISTELMÄ

TAVARALIIKENNEMARKKINA

EHDOTETTU KALUSTOYHTIÖMALLI

LISÄKALUSTOTARVE

MUUT VAIKUTUKSET

JOHTOPÄÄTÖKSET

LIITTEET

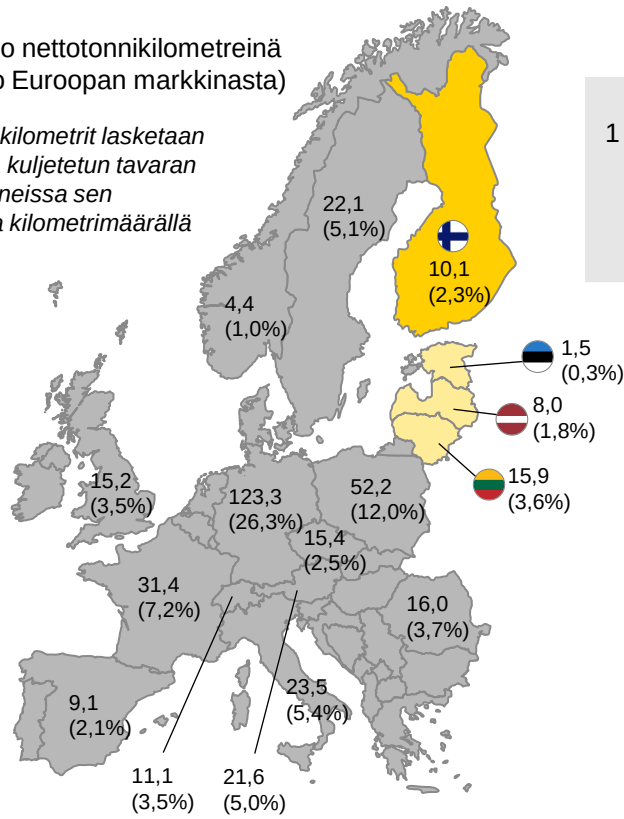


SUOMESSA VAIN KOURALLINEN ISOJA ASIAKKAITA, JOIDEN KOKO KIINNOSTAVA KV-OPERAATTOREILLE

SUOMI MAANTIETEELLISESTI PIENEHKÖ MARKKINA JA HANKALASTI SAAVUTETTAVISSA

Markkinan koko nettotonnikilometreinä (%-osuus koko Euroopan markkinasta)

i Nettotonnikilometrit lasketaan kertomalla kuljetetun tavarantoiminnan määrä tonneissa sen kulkemalla kilometrimäärällä



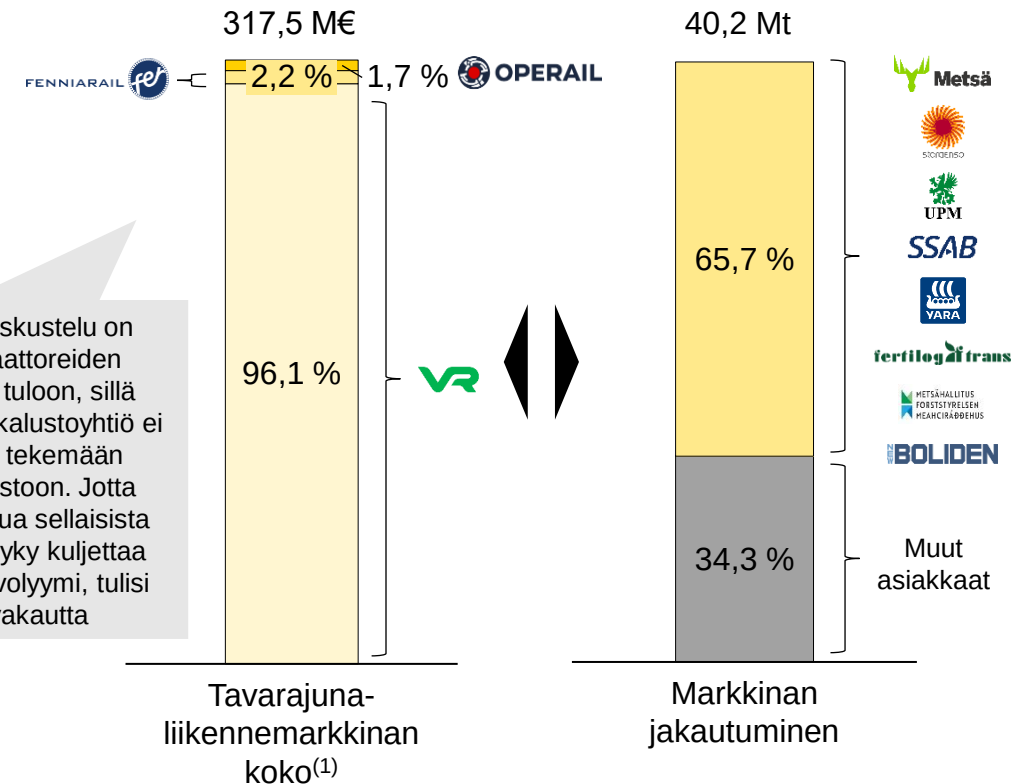
EU-standardien mukainen raideleveys

Sama tai lähes vastaava raideleveys kuin Suomessa

Baltiassa on käytössä 1 520 mm raideleveys, joka mahdollistaa saman vaunukaluston käytön yhdysliikenteessä Suomeen (1 524 mm)

Pitkittynyt kalustoyhtiökeskustelu on vähentänyt isojen operaattoreiden kiinnostusta markkinoille tulon, sillä mahdollisesti perustettava kalustoyhtiö ei kannusta operaattoreita tekemään investointeja omaan kalustoon. Jotta VR:lle syntyisi aitoa kilpailua sellaisista operaattoreista, joilla on kyky kuljettaa teollisuusasiakkaiden iso volyymi, tulisi regulaatioon saada vakautta

TAVARAJUNALIIKENTEESSÄ VAIN KOURALLINEN ASIAKKAITA, JOILLA KANSAINVÄLISIÄ OPERAATTOREITA KIINNOSTAVA JA RIITTÄVÄN SUURI VOLYYMI

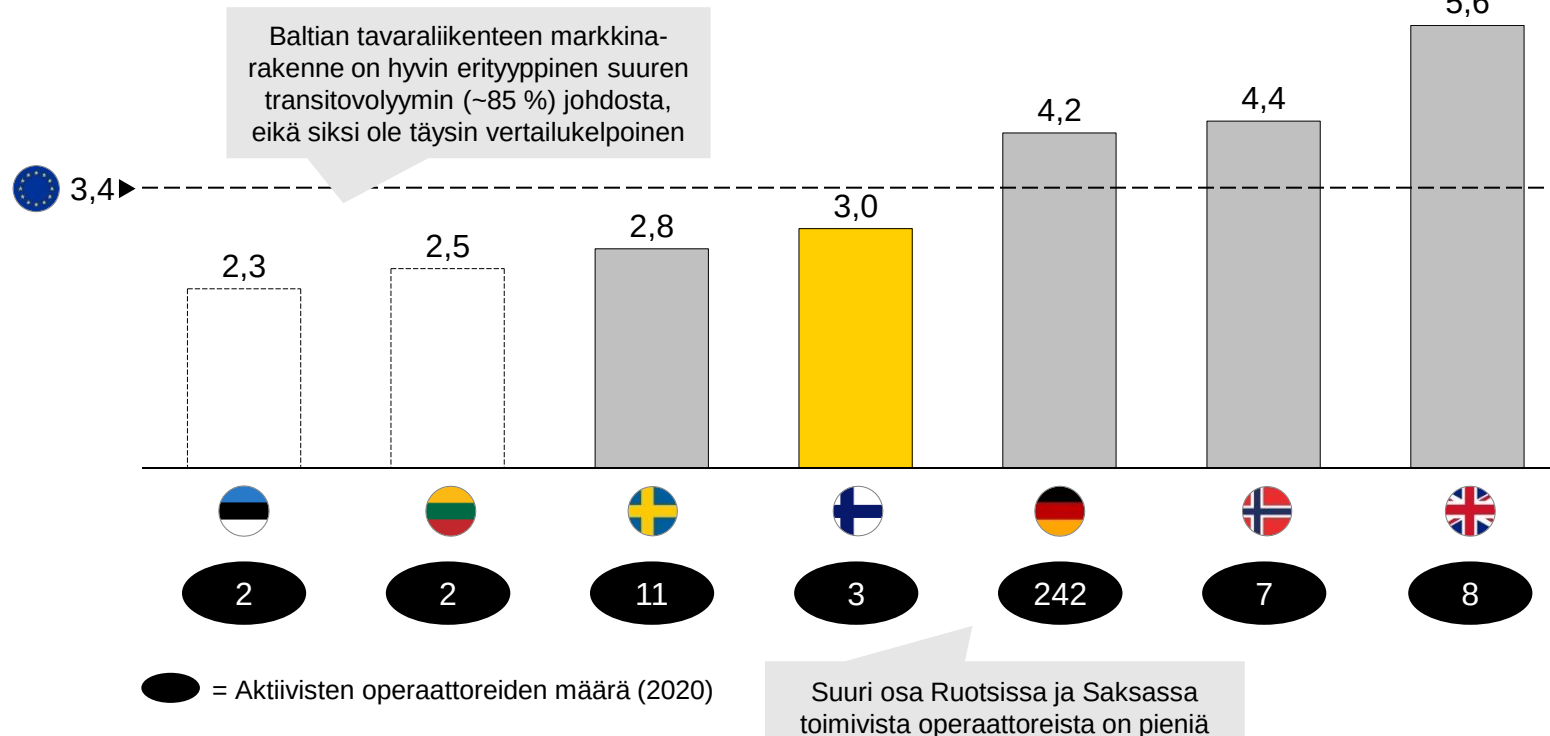


(1) Sisältää vain linjaliikenteessä toimivien operaattoreiden liikevaihdon, mutta ei vain vaihtotöitä suorittavien operaattoreiden. Luvut sisältävät Venäjän yhdysliikenteen
Lähde: European Commission Rail Market Monitoring report 2021, IRG-rail Market Monitoring Working Document 2022, KKV, Tilastokeskus, VR tilinpäätös, Väylävirasto, Spring-analyyysi

HINTATASO ON SUOMESSA KILPAILUKYKYINEN KANSAINVÄLISIIN VERROKKEIHIN NÄHDEN

KULJETUSHINNAT ALLE EU:N KESKIARVON - KILPAILU MAANTIEKULJETUSTEN KANSSA ON PITÄNYT RAIDELIIKENTEEN TEHOKKAANA SUOMESSA

Tavaraliikenteen kuljetushinta (snt / tkm⁽¹⁾)

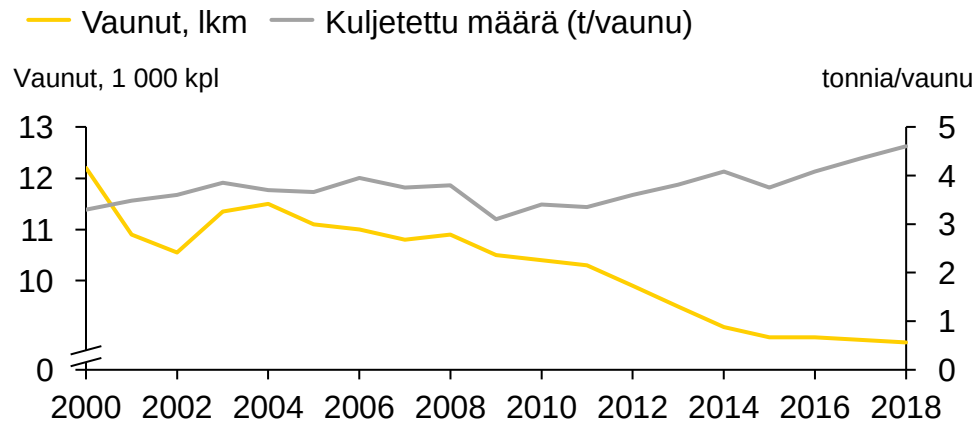


- Suomen tavaraliikenteen hintataso oli hieman alle Euroopan keskiarvon vuonna 2018, eli Suomessa yhden tonnin kuljettaminen yhden kilometrin matkan on halvempaa kuin keskimäärin Euroopassa
- Kuljetushintoihin vaikuttavat myös maan ratamaksut sekä kuljetettava lasti, eivätkä siksi ole täysin vertailukelpoisia eri maiden välillä. Suomen edulliset ratamaksut parantavat kilpailukykyä ja tekevät Suomesta houkuttelevamman markkinan operaattoreille
- Suomen maantieteellisestä koosta huolimatta elinkeinoelämä ja teollisuus ovat keskittyneitä pienemmälle alueelle, Etelä- ja Keski-Suomeen, mikä lyhentää kuljetusmatkoja, eli vaikuttaa nostavasti yksikköhintoihin. Myös hajanainen satama- ja tehdasverkosto johtavat lyhyempiin kuljetusmatkoihin. Suomen alhainen hinta näistä tekijöistä huolimatta tarkoittaa, että tavaraliikenne toimii tehokkaasti

(1) Kuljetusten keskihinta on laskettu jakamalla operaattoreiden liikevaihto kuljetuksen tonnikipometreillä (kuljetuksen massa kerrottuna sen kulkemalla kilometrimäärällä)
Lähde: European Commission Rail Market Monitoring report 2021, IRG-Rail Market Monitoring Report 2022, KKV, Rail Freight Group, Tilastokeskus, VR, Spring-analyysi

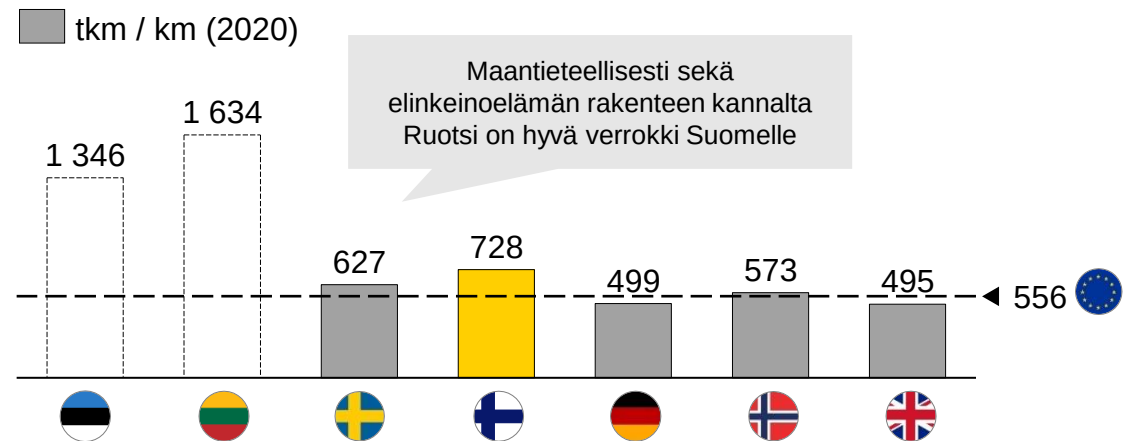
TAVARALIIKENTEEEN TEHOKKUUS PARANTUNUT VUOSI VUODELTA JA PÄRJÄÄ MYÖS KV-VERTAILUSSA

VAIKKA KULJETETTAVA VOLYYMI ON KASVANUT, VAUNUJEN MÄÄRÄÄ ON VÄHENNETTY



- Erityisesti vaunujen määrän laskuun on vaikuttanut VR:n kuljetusten muuttuminen enenevässä määrin vaunuryhmistä kokojunaliikenteeksi – muutos kokojunaliikenteen suuntaan edesauttaa merkittävästi uusien kilpailijoiden markkinoille tuloa
- Lisäksi tehokas vaunukierto on nostanut vaunujen käyttöastetta, samojen vaunujen kiertäessä eri asiakkaiden välillä
- VR:n tavaravaunukalustosta vain 7 % on ilman lisäinvestointeja kaupallisesti liikennekelvotonta seisovaa kalustoa, joka on vanhentunutta, vaurioitunutta tai sen käyttö on sesonkiluonteista

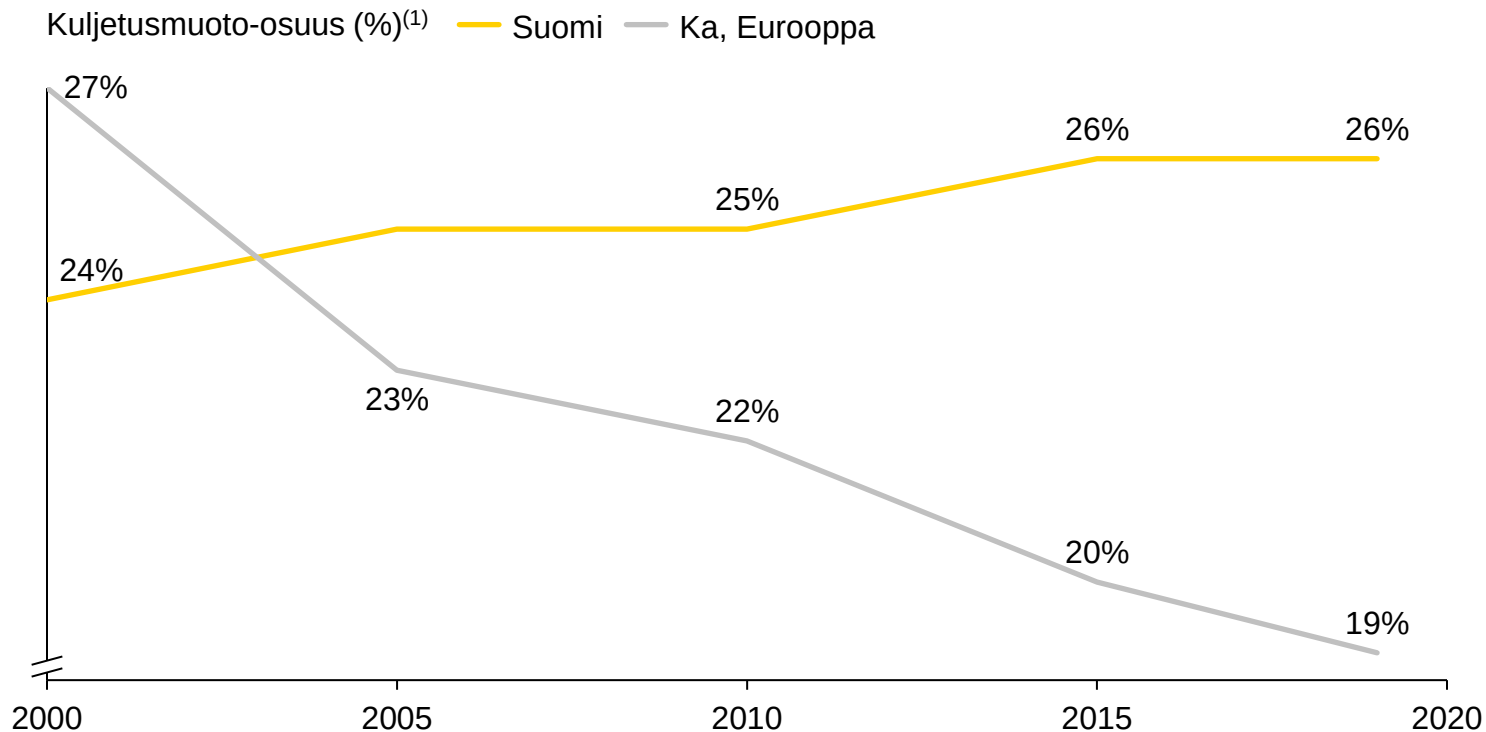
SUOMEN RAIDETAVARALIIKENTEEEN KULJETUKSET TEHOKKAITA MYÖS KV-VERTAILUSSA



- Kuljetetut tonnakilometrit suhteessa kuljetettuun matkaan kertovat kuljetusten tehokkuudesta – mitä enemmän lastia on saatu kuljetettua yhdellä kilometrillä, sitä tehokkaampaa kuljettaminen on
- Osaltaan Suomen ja Baltian tehokkuutta selittää markkinan korkea keskittymisen aste, sillä vallitsevan operaattorin on helpompi optimoida kuljetuksia
- Viro ja Liettua eivät kuitenkaan ole täysin vertailukelpoisia suuresta Venäjän transitoliikenteen volyymistä (~85 %) johtuen

TEHOKKUUDEN MYÖTÄ RAIDELIIKENTEEN KULJETUSMUOTO-OSUUS KASVANUT

SUOMESSA RAIDELIIKENTEEN OSUUS ON NOUSSUT – EUROOPASSA VASTAAVASTI SELKEÄSTI VÄHENTYNYT



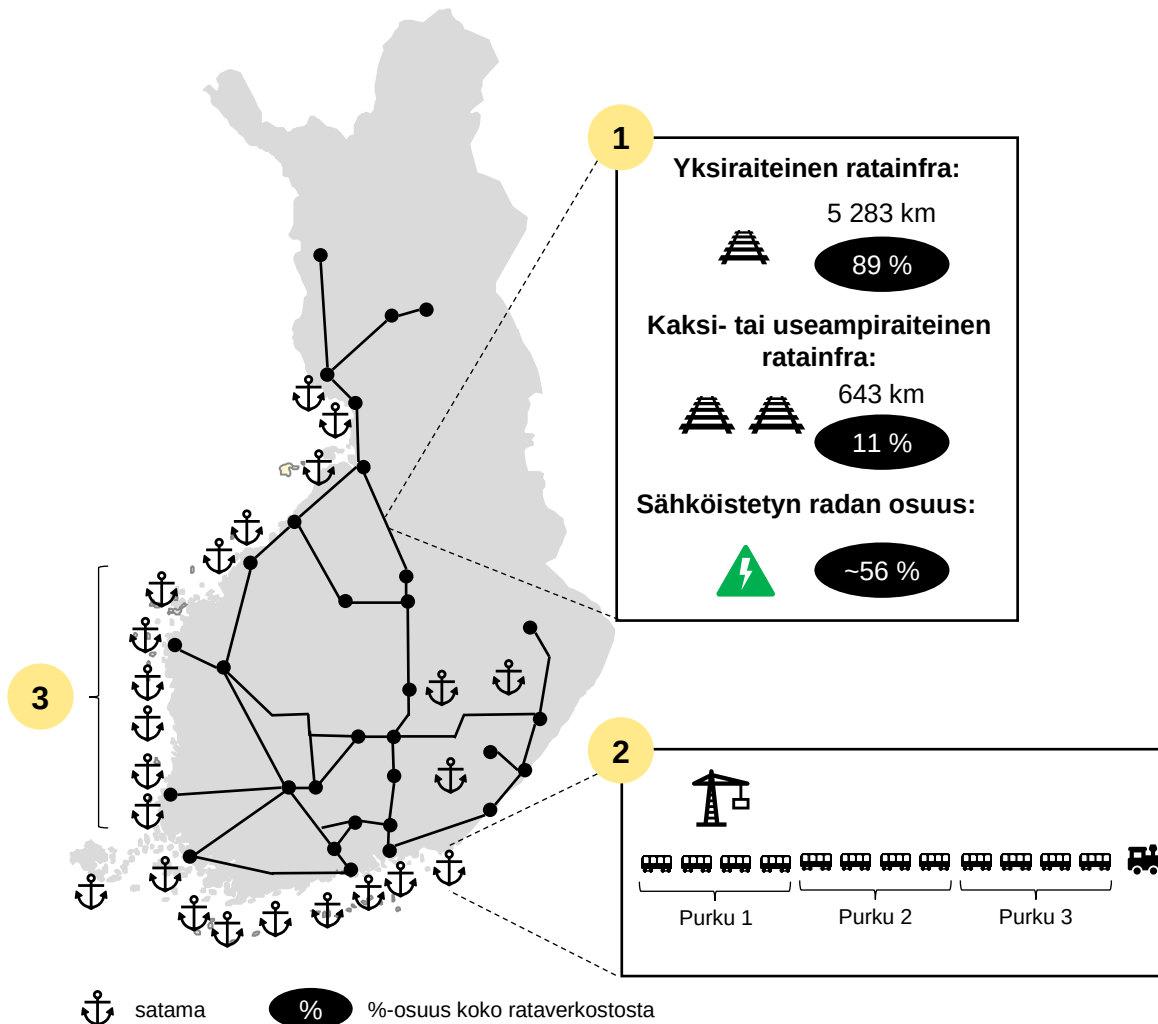
- Suomessa raideliikenteen kuljetusmuoto-osuus on pienestä vuosittaisesta vaihtelusta huolimatta noussut pitkällä aikavälillä
- Syinä korkealle raideliikenteen osuudelle ovat teollisuuden rakenne, viennin suuntautuminen sisämaasta satamiin ja kytkentä Venäjän rautatieverkkoon, jotka ovat ylläpitäneet rautatiekuljetusten tarvetta ja kilpailukykyä
- Raideliikenteen osuuden säilyminen indikoi toisaalta myös sen tehokkuudesta ja kilpailukykyvystä suhteessa maantieliikenteeseen, vaikka Euroopan tasolla Suomen poikkeuksellisen suuret rekkakoot mahdollistavat tehokkaat maantiekuljetuksetkin
- Muusta Euroopasta poiketen myös Ruotsissa ja Saksassa kulkumuoto-osuus on kasvanut johtuen erityisesti kilpailun avaamisen aiheuttamasta tehostumisesta

(1) Osuudet laskettu OECD:n laskemien kuljettujen tonnikipometrien perusteella
Lähde: VR, European Commission Rail Market Monitoring report 2021, KKV, Tilastokeskus, Spring-analyysi

TEOLLISUUDEN ASIAKKAIDEN MIELESTÄ RAIDETAVARALIIKENNE TOIMII PÄÄOSIN HYVIN

	Asiakastarve	Tarpeen kuvaus	Tilanne ja tunnistetut kehityskohdat	Toimivuus
Tärkeys	Toimitusvarmuus	Prosessikriittiselle teollisuudelle kuljetusten toimitusvarmuus on elintärkeää – kuljetusten on tultava silloin, kun on sovittu	- Satunnaisesti jouduttu perumaan junia (esim. veturin hajoamisen tai ratavian vuoksi) - Ratavikojen vähentäminen ratainfraan investoimalla	
	Hinta	Logistiikan kustannukset yksi merkittävä tekijä teollisuusyritysten kilpailukyyn varmistamisessa	- VR:n hinta on kilpailukykyinen - Kustannukset kasvavat nopeasti, jos toimituksissa on haasteita	
	Joustavuus	Kuljetuskapasiteetin lisääminen tai vähentäminen viime hetkellä tai esimerkiksi häiriötilanteissa ovat melko tyypillisiä tilanteita	- Vaunuja saatu hyvinkin nopeasti lisää tarvittaessa - Huolehdittava, että toimialalla on riittävästi kalustoa	
	Kaluston laatu	Kaluston oltava hyväkuntoista ja luotettavaa, jotta kriittinen toimitusvarmuus ei vaarannu	- VR:n kalusto vanhahkoa, kuitenkin varakalustoa ollut saatavilla - Kalustoon investoiminen voisi lisätä tehokkuutta	
	Ympäristökysymykset	Asiakkaat ovat usein sitoutuneet vähentämään päästöjään ja kiinnittävät huomiota logistiikan energiatehokkuuteen	- Koko ajan kehitellään energiatehokkaampia kuljetusvälineitä ja pyritään tehostamaan logistiikkaa - Tarvittaisiin investointeja moderniin kalustoon	
	Kuljetuskonseptien kehittäminen	Asiakkaalle räätälöidyn kaluston ja ratapihojen toimintamallien kehitys vaatii teknistä asiantuntemusta ja kokemusta	- Suunnittelu kestää usein vuosia ja investointeja tulee tehdä vuosia etukäteen - Vaatii tiivistä yhteistyötä operaattorin kanssa	
Toimii huonosti Ei moitittavaa				VR:n vanhan kaluston siirtäminen kalustoyhtiöön ei edistä kaluston uudistumista toimialalla

INFRAN AIHEUTTAMAT PULLONKAULAT OPERAATTOREIDEN PUUTETTA ISOMPI HAASTE



Lähde: Traficom, VR, Spring-analyysi

1 Ratakapasiteetin pullonkaulat esteenä raideliikenteen kasvulle ja kilpailun määrän kasvulle

- Infran rajallisuudesta johtuen radan kapasiteetti on useilla rataosilla pitkälti täynnä (päärata, Karjalan rata, Savon rata)
- Infrarajoitteet tekevät erityisesti pienemmille operaattoreille haastavammaksi sovittaa omaa liikennettään linjakapasiteetin mukaiseksi

2 Riittämättömät ratapihat satamissa ja tehtailla aiheuttavat tehottomuutta lastauksissa ja puruissa

- Lyhyet raidepituudet ja lastauslaiturit ratapihoilla eivät mahdollista tehokasta lastausta ja vaihtotyöoperointia – vaunujen lastaus tapahtuu useissa pienissä erissä

3 Hajanainen satamaverkosto pienentää kuljetusten keskivolyymejä ja vähentää tehokkuutta

- Tavaraliikenteen volyymit hajautuvat useisiin satamiin, ja virrat tehtaiden ja satamien välillä ovat pieniä, joten virtojen taloudellinen tuottaminen täytyy tehdä operatiivisesti raskaalla vaunuryhmäliikenteellä
- Uuden toimijan on taloudellisesti erittäin vaikeaa tuottaa pienten volyymien virtojen edellyttämää vaunuryhmäliikennöintiä

SISÄLTÖ



TIIVISTELMÄ

TAVARALIIKENNEMARKKINA

EHDOTETTU KALUSTOYHTIÖMALLI

LISÄKALUSTOTARVE

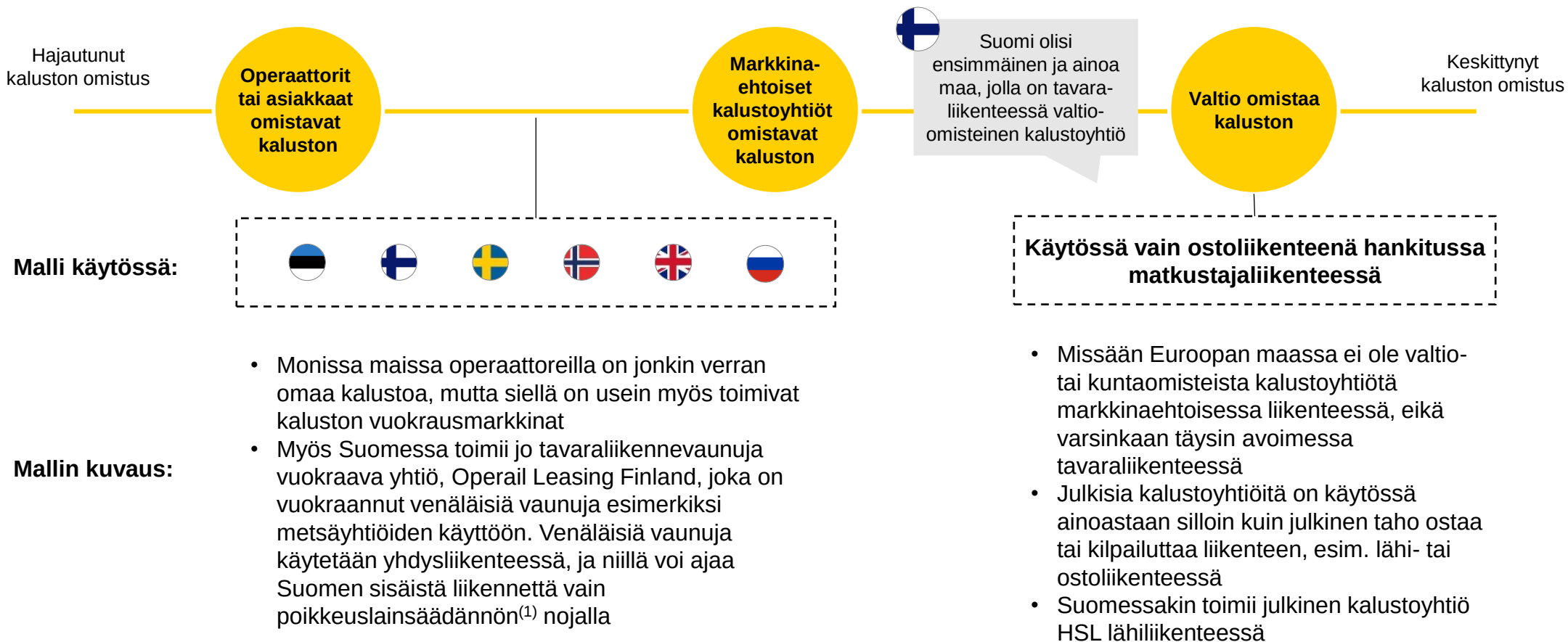
MUUT VAIKUTUKSET

JOHTOPÄÄTÖKSET

LIITTEET



SUOMEEN EHDOTETTU JULKISTA KALUSTOYHTIÖTÄ, JOTA EI OLE ENNEN NÄHTY TAVARALIIKENTEESSÄ



(1) Laki raideliikennelain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta (476/2022)
Lähde: KKV, Spring-analyysi

LÄHILIIKENTEESSÄ KALUSTOYHTIÖ TOIMII, SILLÄ TILAAJA HALLITSEE TARVETTA JA KALUSTOA



LÄHILIIKENTEEN KÄYTÖSSÄOLEVA KALUSTOYHTIÖMALLI

Loppukäyttäjä:



Palvelun tilaaja:



Kalusto:



Operaattori(t):



Ostoliikenne

- Lähiliikenne ei ole markkinaehtoista, vaatii julkista rahoitusta toteutuakseen laajamittaisesti
- Markkinaehtoisesti liikenne toteutuisi vain vilkkaimmilla pätkillä

Tilaaja omistaa kaluston¹⁾

- Tilaaja tietää palvelun tarpeen vuosiksi eteenpäin ja voi optimoida kaluston tarpeidensa mukaan
- Investointien tekeminen omaan tarpeeseen on suoraviivaista

Kalustoyhtiö tarjoaa kaluston operaattoreille

- Mahdollistaa operaattoreiden osallistumisen kilpailutukseen ilman kalustoinvestointeja
- Toisaalta mahdollisuus voittoa tavoitteleville operaattoreille tulouttaa voitot ulkomaille suomalaisten verovaroin kustannetulla kalustolla



Tehokas ratkaisu



Ratkaisun tehokkuutta vaikea arvioida



Tehoton ratkaisu

1) HSL:n tapauksessa kaluston omistaa kuntien yhteinen hallinnointiyhtiö Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy
Huom: Go-Ahead osallistui kilpailutukseen, muttei tullut valituksi



EHDOTETTU JULKINEN KALUSTOYHTIÖ TAVARALIIKENTEESSÄ

Loppukäyttäjä:



Palvelun tilaaja:



Ei suoraa yhteyttä tilaajan ja kalustoyhtiön välillä

- Rajalliset mahdollisuudet innovoida kalustoa asiakaslähtöisesti, sekä saattaa johtaa kaluston saatavuusongelmiin

Kalusto:



Tilauksia omien tarpeiden mukaan

- Tavaraliikenne markkinaehtoista liiketoimintaa
- Teollisuuden yhtiöt optimoivat oman logistiikkansa vertaillen eri kuljetusmuotoja

Tilaaja valitsee operaattorin

- Operaattoreiden vaikea kehittää liiketoimintaa tai palvella asiakasta ilman omia kalustoinvestointeja

Operaattorit:

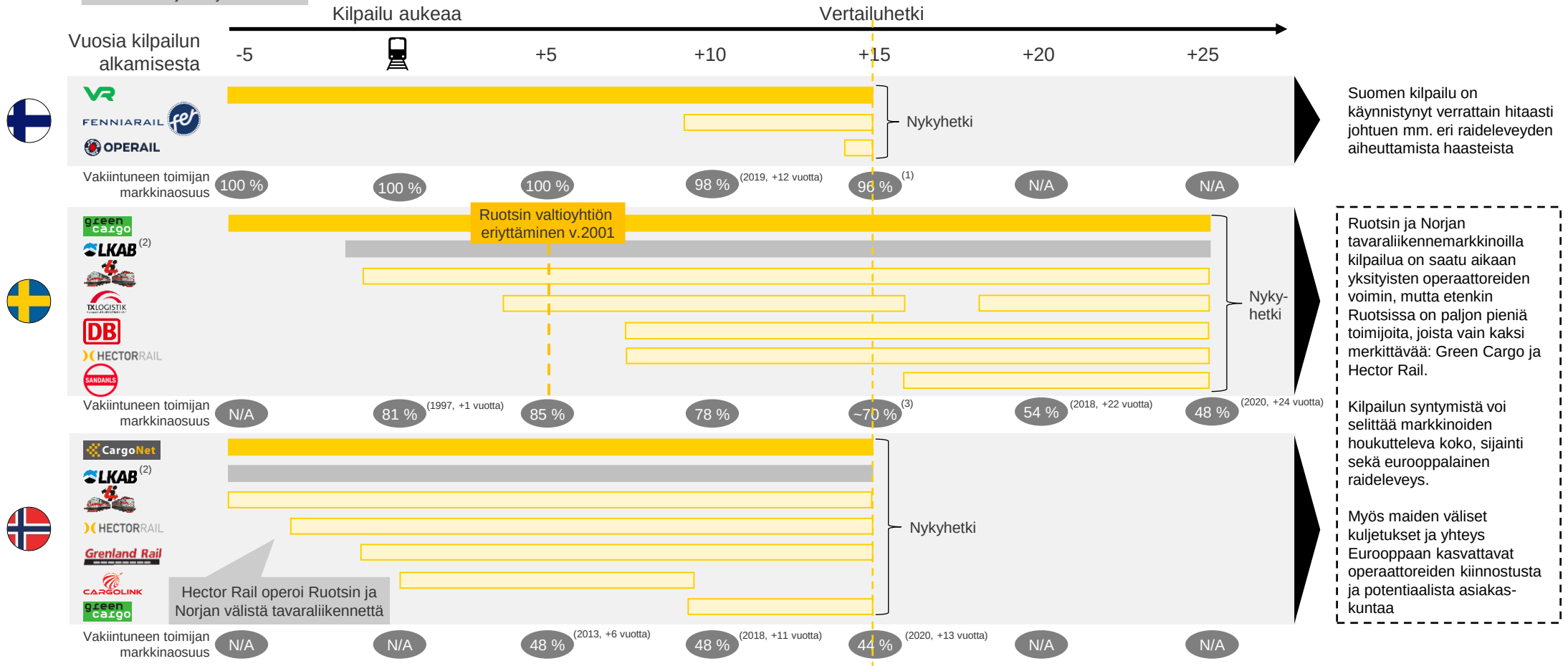


Kalustoyhtiö vuokraa kaluston operaattoreille

- Helpottaa uusien toimijoiden markkinoillepääsyä
- Kalustoyhtiö käytännössä monopoliasemassa

RUOTSISSA JA NORJASSAKIN VALTIONYHTIÖILLÄ EDELLEEN MERKITTÄVÄ MARKKINAOSUUS

Ruotsissa tavaraliikenne on auennut kilpailulle 1996, Suomessa ja Norjassa 2007



Suomen kilpailu on käynnistynyt verrattain hitaasti johtuen mm. eri raideleveyden aiheuttamista haasteista

Ruotsin ja Norjan tavaraliikennemarkkinoilla kilpailua on saatu aikaan yksityisten operaattoreiden voimin, mutta etenkin Ruotsissa on paljon pieniä toimijoita, joista vain kaksi merkittävää: Green Cargo ja Hector Rail.

Kilpailun syntymistä voi selittää markkinoiden houkutteleva koko, sijainti sekä eurooppalainen raideleveys.

Myös maiden väliset kuljetukset ja yhteys Eurooppaan kasvattavat operaattoreiden kiinnostusta ja potentiaalista asiakas-kuntaa

(1) Liikevaihdon perusteella laskettuna vuonna 2021

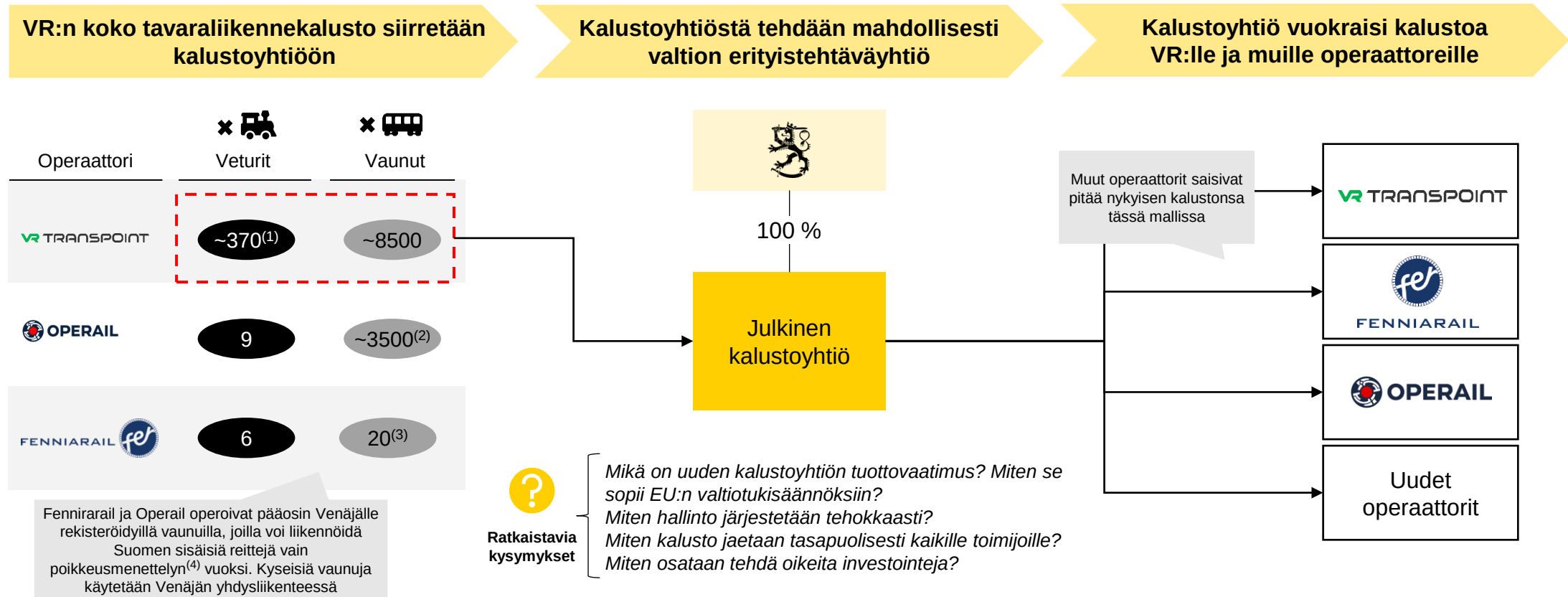
(2) Ruotsin valtion omistama teollisuusyhtiö, joka kuljettaa pääasiassa omia tuotteitaan rautateitse

(3) Arvio kehityksestä

Huom: Markkinaosuudet kuljetettujen tkm suhteessa. Mikäli markkinalle tulon vuotta ei ole saatavilla, on käytetty yhtiön perustamisvuotta

Lähde: allabolag.se, Bloomberg, IRG-Rail, KKV, Railjournal, Swedish National Road and Transport Research Institute, VR tilinpäätös, yhtiöiden julkiset materiaalit, Spring-analyyssi

SUOMEEN AIEMMIN HARKITUSSA MALLISSA VR:N KALUSTO SIIRRETTÄISIIN UUTEEN VALTIONYHTIÖÖN



(1) Sisältää kaikki VR:n vaunut, jotka operoivat myös matkustajaliikenteessä

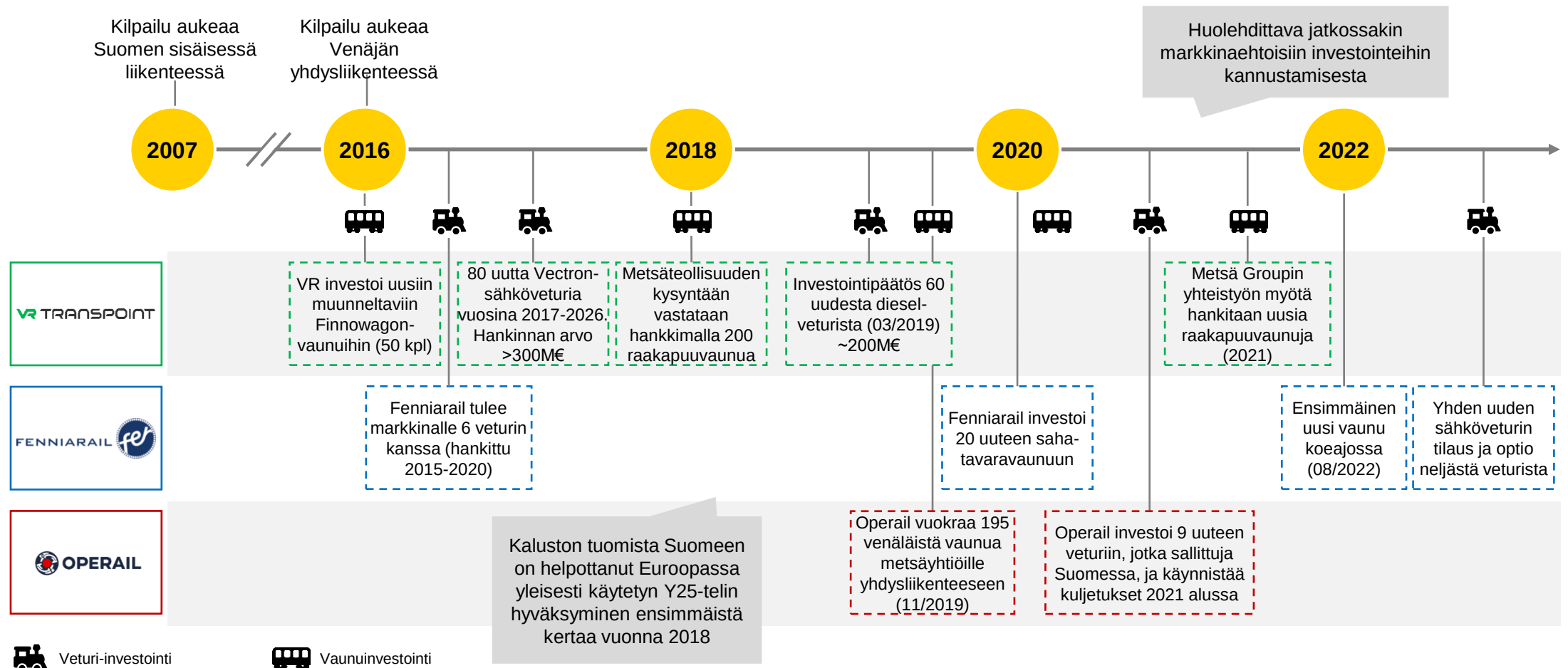
(2) Luku kattaa koko konsernin omistamat venäläisen GOST-standardin mukaiset vaunut, joilla osalla saa operoida Suomessa nyt voimassa olevalla poikkeuslainsäädännöllä (476/2022), sillä ne eivät täytä EU-standardeja

(3) Fenniarail on toistaiseksi operoinut vuokravaunuilla, mutta yhtiö on investoinut omiin vaunuihin, joilla suoritetaan parhaillaan koeajoja

(4) Laki raideliikennelain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta (476/2022)

Lähde: Fenniarail, Operail, VR, Spring-analyysi

SUOMEN TAVARALIIKENNEMARKKINAAN ON INVESTOITU MARKKINAEHTOISESTI



i Liitteessä 1 lueteltu kalustotoimittajia, jotka ovat olleet kiinnostuneita toimittamaan kalustoa Suomeen

Huom: Yhtiöt eivät välttämättä uutisoi kaikista investoinneista, jolloin lista ei ole täydellinen
Lähde: Fenniarail, Operail, VR

SISÄLTÖ

TIIVISTELMÄ

TAVARALIIKENNEMARKKINA

EHDOTETTU KALUSTOYHTIÖMALLI

LISÄKALUSTOTARVE

MUUT VAIKUTUKSET

JOHTOPÄÄTÖKSET

LIITTEET



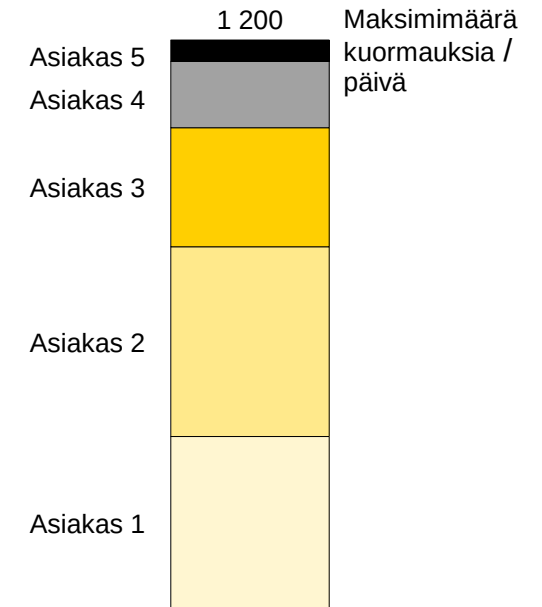
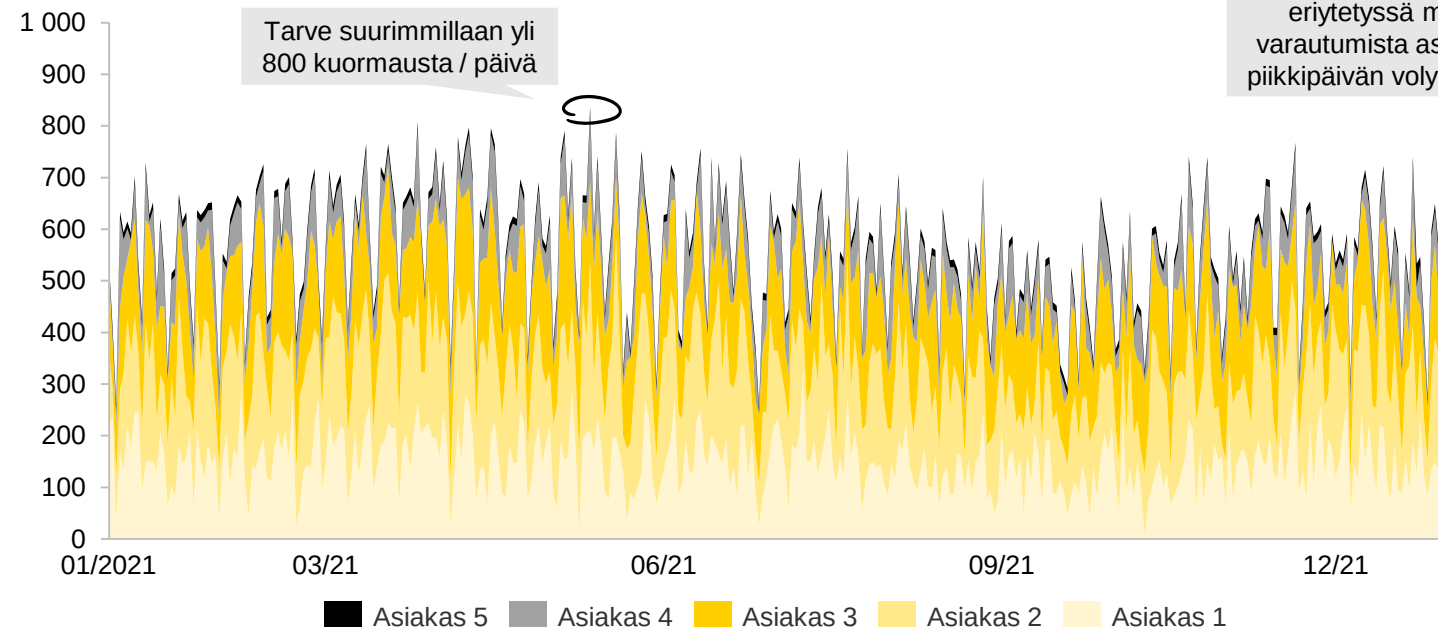
VAUNUTARVE KASVAA KALUSTON HAJAANTUESSA ERI OPERAATTOREILLE

Havainnollistava tilanne raakapuun kuljetuksista⁽¹⁾

NYKYISESSÄ YHTEISKÄYTTÖMALLISSA OPERAATTORI TARVITSEE VÄHEMMÄN KALUSTOA, KUN SAMOJA VAUNUJA VOIDAAN HYÖDYNTÄÄ MONELLA ASIAKKAALLA

RAAKAPUUVAUNUJEN TARVE ASIAKKAAN PIKKIPÄIVÄN MUKAAN

Raakapuuvaunujen kuormaukset / päivä⁽¹⁾

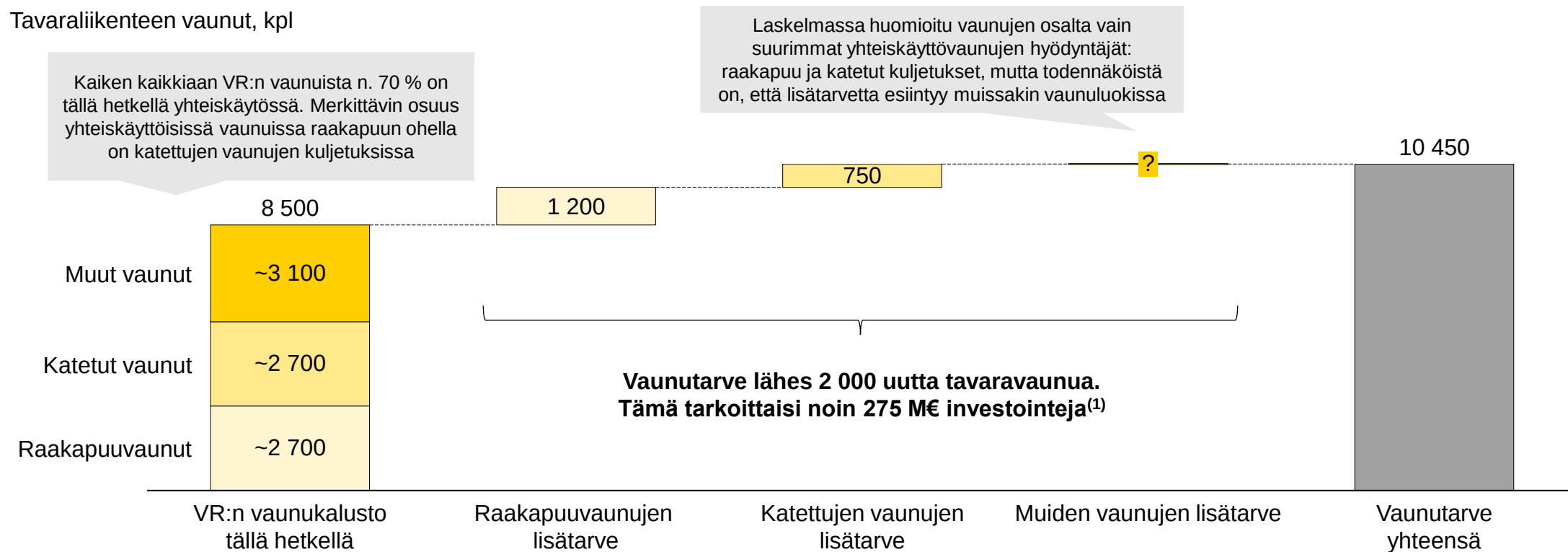


Kalustoa tarvitaan joka tapauksessa nykyistä enemmän kilpailun lisääntyessä – keskeinen kysymys on, vastataanko tarpeeseen markkinaehtoisesti vai valtion avustuksella

(1) Kokonaismäärä perustuu oikeaan dataan, asiakaskohtaiset luvut sanitoitu
Lähde: VR, Spring-analyysi

LISÄKALUSTOTARPEEN MUKAISET VAUNUINVESTOINNIT VOIVAT OLLA LÄHES 300 M€

Tavaraliikenteen vaunut, kpl



Äkillinen siirtymä julkiseen kalustoyhtiömalliin aiheuttaa valtiolle mittavan investointitarpeen, jota voidaan pitää riskisenä liikkeenä

(1) Yhden vaunun hankintakustannus 150-250 tuhatta euroa riippuen vaunutyyppistä
Lähde: VR, Spring-analyysi

SISÄLTÖ

TIIVISTELMÄ

TAVARALIIKENNEMARKKINA

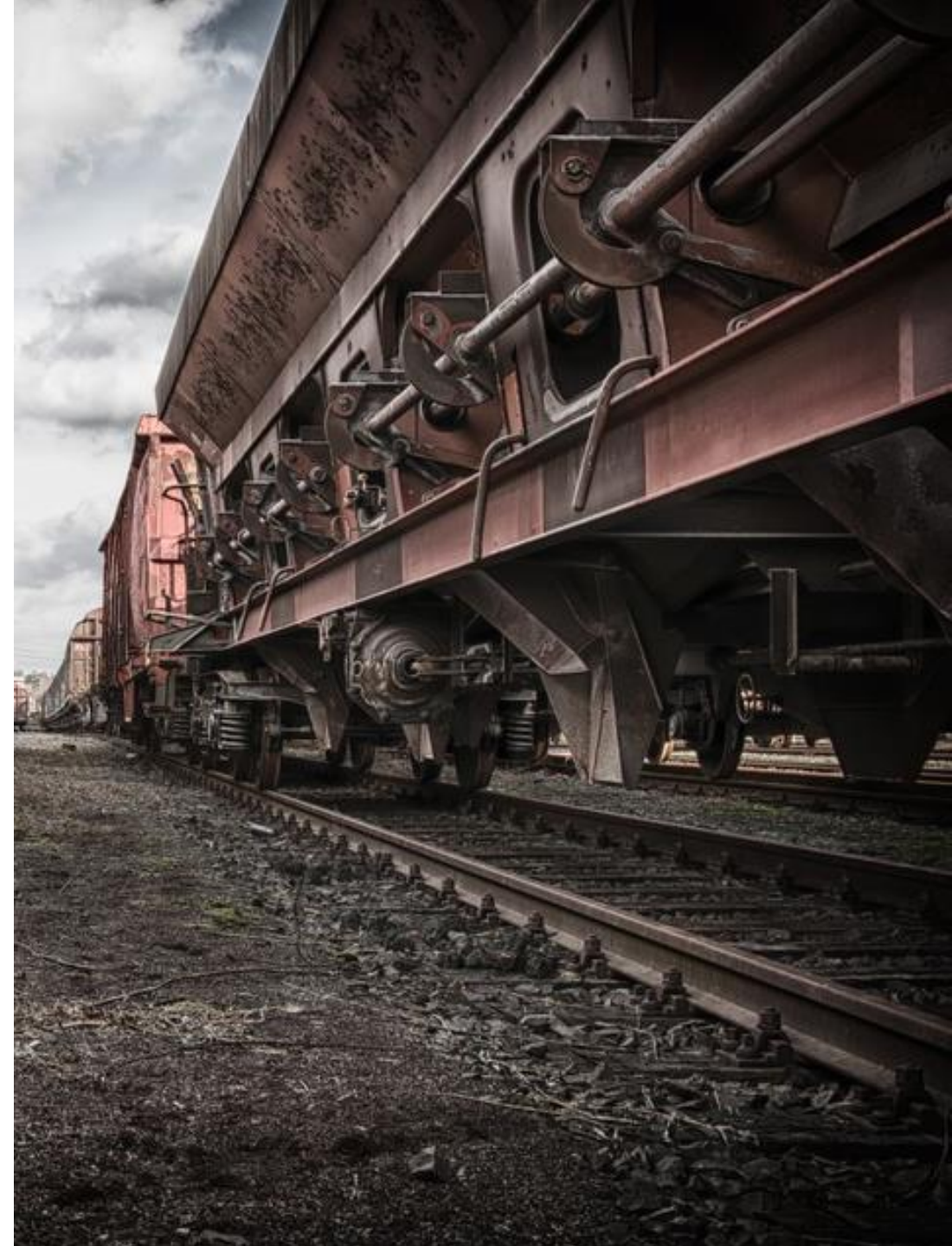
EHDOTETTU KALUSTOYHTIÖMALLI

LISÄKALUSTOTARVE

MUUT VAIKUTUKSET

JOHTOPÄÄTÖKSET

LIITTEET



KALUSTOYHTIÖ HELPOTTAA ALALLE TULEMISTA, MUTTA EI AUTA UUDEN KALUSTON SAAMISESSA



Poikkeava
raideleveys



Pienet erät
investoinneissa



Pitkä odotusaika



Lupaprosessit

Ongelman kuvaus

Poikkeava raideleveys estää eurooppalaisen kaluston käytön (ilman modifikaatiota) Suomessa – kalustoinvestoinnit valtava riski, sillä kalustoa ei voi siirtää muille markkinoille, jos liiketoiminnasta halutaan jossain vaiheessa luopua

Suomen markkina on pieni, joten yksittäisten pienten operaattorien investoinnit ovat pienehköjä kaluston valmistajille – valmistajat vähemmän kiinnostuneita valmistamaan pieniä sarjoja, ja yksikkökustannukset ovat suuremmat skaalan puuttuessa

Kaluston saaminen operatiiviseen käyttöön investointipäätöksestä voi kestää jopa vuosia – uuden operaattorin vaikeaa sopia kauppooja asiakkaan kanssa ennen kaluston hankkimista, mikä vaikeuttaa rahoituksen järjestämistä

Kaluston tulee käydä läpi mittavat lupaprosessit turvallisuuden takaamiseksi. Suomessa oli pitkään haasteena, ettei Suomeen valmiiksi hyväksyttyjä telejä saanut mistään markkinalta, mutta vuonna 2018 hyväksyttiin ensimmäistä kertaa yleisesti Euroopassa käytetty Y25-teli

Kalustoyhtiön vaikutus alalle tulolle



Kalustoyhtiön avulla operaattorit voivat osittain ohittaa poikkeavasta raideleveydestä koituvat haasteet, mutta kalustoyhtiö ei luonnollisesti poista alkuperäistä ongelmaa. Kalustolla ei juuri ole jälleenmyynti-arvoa



Kalustoyhtiö mahdollistaa keskitetyt investoinnit yhteiskäyttöisten vaunujen osalta, mutta jatkossakin täytyy investoida asiakasspesifeihin vaunuihin. Lisäksi Suomen kalustoinvestointien mittakaava on joka tapauksessa pieni eurooppalaisessa vertailussa



Uudet operaattorit voivat tarjota palveluitaan nykyisille tavaraliikenteen asiakkaille ilman odotusaikaa, kun kalusto on jo olemassa. Tarpeiden lisääntyessä joutuu kalustoyhtiökin luonnollisesti investoimaan uuteen kalustoon, jota joudutaan odottamaan normaalisti



Uusien Traficomien säätämien kaluston hyväksymissäntöjen mukaan kaluston löytäminen on nykyään hieman helpompaa, mikä helpottaa myös kalustoyhtiön vaatimia investointeja jatkossa

✗ Ei juuri vaikutusta



Alalle tuloa osittain helpottava vaikutus



Alalle tuloa edistävä vaikutus

KALUSTON SAATAVUUS EI TAKAA ISOJEN TOIMIJOIDEN KIINNOSTUSTA, MISTÄ ESIMERKKINÄ HSL-KILPAILUTUS



HSL:N SOPIMUSEHDOT LÄHTÖKOHTAISESTI HOUKUTTELEVAT KILPAILUN SYNTYMISELLE

Sopimuksen sisältö

- ✓ Ei tarvetta investoida kalustoon - tarjottiin kilpailuttajan puolesta
- ✓ Henkilöstö saatavissa myös kilpailuttajalta
- ✓ Ei asiakasriskiä

Sopimuksen arvo

- Sopimuksen arvo tarjouskilpailuvaiheessa oli ~60 M€ / vuosi, mikä on Suomen raideliikenteen mittakaavassa merkittävä kokoluokka
- Sopimuksen pituus myös houkutteleva 10 + 3 vuotta

Kilpailusta pois jääneet yritykset



Tarjouksen jättäneet yritykset

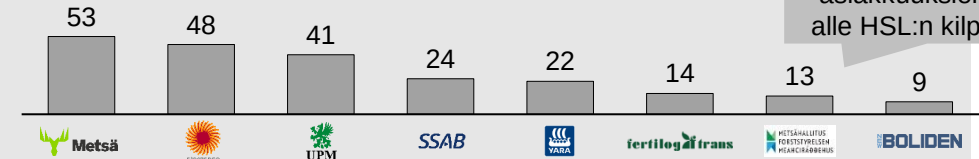


75 % KILPAILUSTA POIS JÄÄNEISTÄ⁽²⁾ YRITYKSISTÄ: EI RIITTÄVIÄ KANNUSTIMIA INVESTOIDA SUOMEEN

1

Sopimuksen arvo nähtiin liian pienenä (~60 M€ / vuosi)

Tavaraliikenteen merkittävimpien asiakkaiden koko (M€)⁽¹⁾



Tavaraliikenteen asiakkuuksien koko jää alle HSL:n kilpailutuksen

2

Toiminnan aloittaminen vaatisi 3-5 M€ kertaluonteiset investoinnit

- Uuden yksikön perustaminen
- Henkilökunnan palkkaaminen
- IT-järjestelmät
- Muut...

Tavaraliikennettä mahdollista operoida tehokkaasti matkustajaliikennettä pienemmällä mittakaavalla, mutta yksittäisten asiakkuuksien koko jää selvästi HSL-kilpailutusta pienemmäksi

(1) Perustuen markkinan kokoon ja asiakkaiden tavarakuljetusten volyymiin

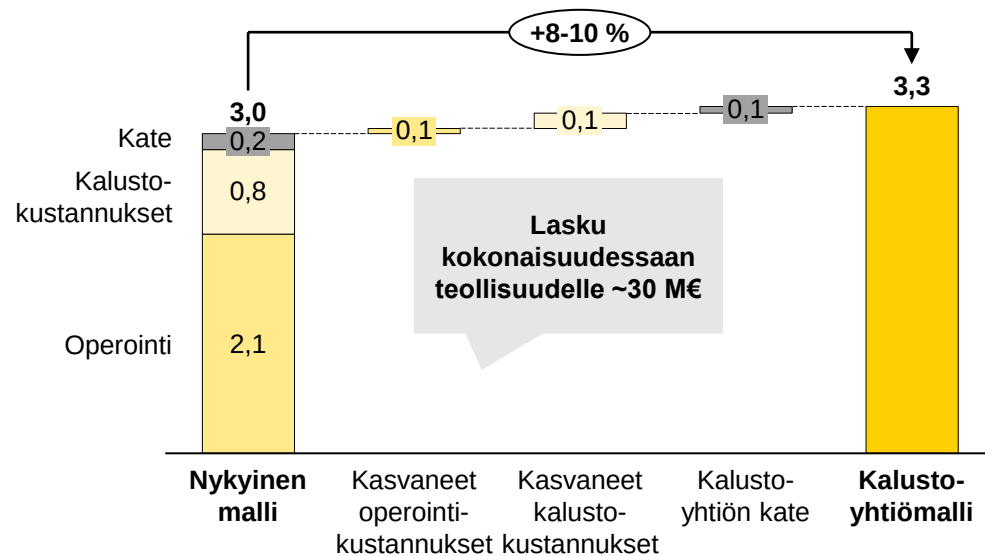
(2) Kyselyyn vastasi neljä viidestä pois jääneestä yhtiöstä

Lähde: KKV, Spring-analyysi

ASIAKKAILLE KALUSTOYHTIÖN ODOTETAAN TUOVAN MALTILLISIA HINTOJEN KOROTUKSIA

ASIAKASHINNAN ODOTETAAN NOUSEVAN ~ 8 - 10 % LYHYELLÄ AIKAVÄLILLÄ...

Tavaraliikenteen kuljetushinta, senttiä / tkm⁽¹⁾



... SILLÄ KOKONAISKUSTANNUKSET JA TUOTTOVAATIMUKSET NOUSEVA

Operointi-kustannukset

- Operointikustannukset kasvavat henkilöstön lisätarpeesta johtuen⁽²⁾
- Jotta kalustoyhtiömalli olisi kustannustehokkaampi, pitäisi operointikustannuksia pystyä tehostamaan merkittävästi – käytännössä ratkaisuna halvempi TES

Kalusto-kustannukset

- Operaattori maksaa poistojen sijasta vuokraa tai leasing-maksua kalustoyhtiölle
- Kalustoyhtiön poistot kasvavat kalustoyhtiömallissa uusien lisäkalustoinvestointien myötä⁽³⁾
- Huoltokustannukset kasvavat kasvaneen kalustomäärän myötä⁽⁴⁾

Kate

- Tavarakuljetusten osalta Suomessa operaattoreiden kate ollut viime vuosina hyvin alhainen – kilpailun lisääntyminen tuskin madaltaa operaattoreiden katteita nykyisestä
- Junaoperaattorin katteen lisäksi päälle tulee myös kalustoyhtiön kate (7 %)

Tarvittavien säästöjen toteuttaminen operointikustannuksia pienentämällä haastavaa

(1) Nykyinen hinta (3 senttiä / tonnikilometri) perustuu European Commission Rail Market Monitoring- raporttiin, jossa hinnat on laskettu liikevaihtotietojen pohjalta. Jakauma kustannustyypeittäin laskettu VR:n tilinpäätöksestä

(2) Operointikustannusten nousussa on oletettu 5% nousu tavaraliikenteen henkilöstökustannuksiin johtuen kalustomäärän ja hallintokulujen lisääntymisestä

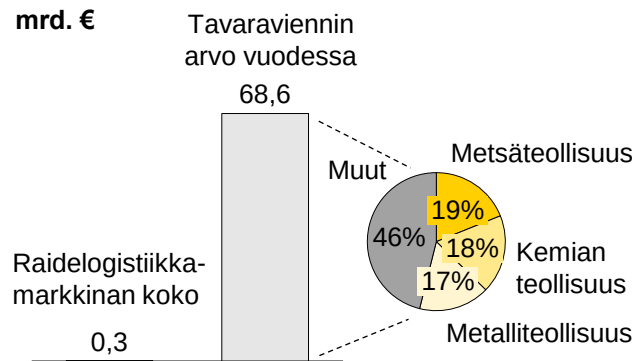
(3) Perustuu edellä esitettyyn arvioon 275 M€ lisäinvestointeista, joille käytetty 30 vuoden poistoaikaa

(4) Perustuu arvioituun kalustomäärän lisäykseen olettaen nykyisen huoltokustannusten suhteellisen osuuden säilyvän

Lähde: BCG, Euroopan komissio, KKV, VR-tilinpäätös, Spring-analyysi

SUORIA KUSTANNUKSIA SUUREMPI RISKI VIENTITEOLLISUUDEN TOIMITUSVARMUUDEN LASKU

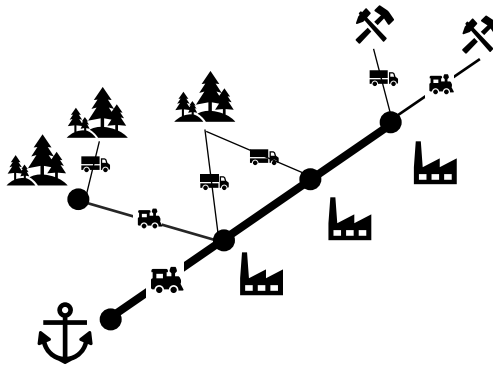
TAVARALIIKENTEEEN MARKKINA ITSESSÄÄN ON PIENI...



- Raidelogistiikkamarkkina on alle 0,5 % tavaraviennin arvosta, mutta on merkittävässä roolissa erityisesti raskaan teollisuuden vientiyrityksille

Raideliikenteen kuljetusmuoto-osuus n. 26 % tavaraliikenteestä⁽¹⁾

...MUTTA KRIITTISESSÄ OSASSA TEOLLISUUDEN TOIMITUSKETJUA...



- Suurteollisuuden kuljetusvirrat ovat tällä hetkellä suurelta osin ohjautuneet raiteille, häiriöt raideliikenteessä voivat vaikuttaa negatiivisesti vientiyritysten toimintavarmuuteen
- Tehokkaiden ja toimitusvarmojen kuljetusten varmistaminen on keskeisessä osassa vientiteollisuuden kilpailukyvyllä

...JOLLOIN RISKIT OVAT MITTAKAAVALTAAN OMAA TOIMINTAA MERKITTÄVIMPIÄ



Vientiyritysten toimitusten viivästyminen tai peruuntuminen ja siitä seuraavat kustannukset ja luottamustappiot

- Luotettavuus ja toimitusvarmuus Suomalaisen vientiteollisuuden kulmakiviä



Kuljetuskustannusten noususta aiheutuva kilpailukyvyyn heikentyminen

- Teollisuuden kilpailukyvyyn heikentymisellä kauaskantoisia kansantaloudellisia seurauksia



Kuljetusten siirtyminen maanteille

- Kustannustehotonta, kasvattaa päästöjä

Mittavan rakenteellisen muutoksen toteuttaminen tulisi tehdä hallitusti pala kerrallaan, jotta suuremmilta vientiteollisuuden toimintaedellytyksiin liittyviltä riskeiltä välttyttäisiin

"Toimitusvarmuus on tärkein – jos se ei ole kunnossa kustannukset karkaavat nopeasti."
–Asiakas

(1) Kuljetusmuoto-osuus perustuu koko Suomen tavaraliikenteen volyymiin, eikä siitä voi suoraan päätellä euromääräistä arvoa
Lähde: Tilastokeskus, Traficom, Tulli, Spring-analyysi

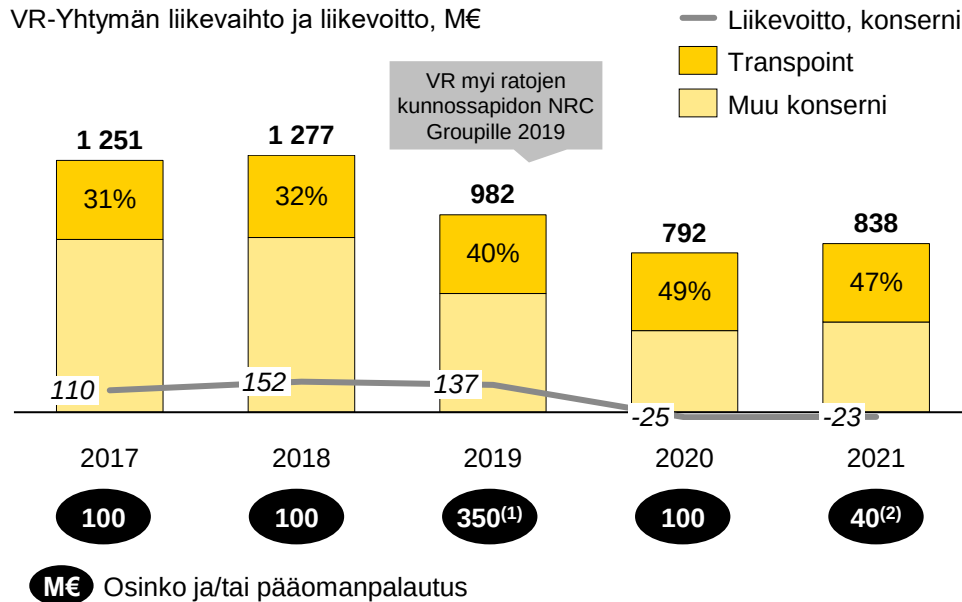
RISKIEN LISÄKSI TUNNISTETTU MAHDOLLISUUS PALVELUIDEN MONIPUOLISTUMISEEN

	Asiakastarve	Kalustoyhtiön tuoma muutos tilanteeseen	Vaikutus teollisuuden toimintaedellytyksiin
Tärkeys	Toimitusvarmuus	- Uusien toimijoiden voi olla haastavaa osoittaa olevansa luotettava kumppani, jos näyttöjä ei ole - Pienillä toimijoilla on vähemmän varakalustoa suhteessa kuljetusmääriin, jolloin yleinen toimitusvarmuus on väistämättä heikompi	
	Hinta	- Kalustoyhtiö johtaisi todennäköisesti korkeampiin hintoihin lisäkalustoinvestointien korottamasta pääoman tuottovaatimuksesta johtuen - Ainoastaan operointikustannuksia pienentämällä haastavaa saavuttaa nykyistä tehokkaampaa liikennöintiä	
	Joustavuus	- Kalustoyhtiö voi aiheuttaa hitautta kaluston äkillisissä tarpeissa, kun se ei ole suoraan operaattorin hallinnassa - Lisäksi pienellä toimijalla ei välttämättä ole resursseja vastata viime hetken muutoksiin tai häiriöihin kuljetuksissa	
	Kaluston laatu	- Kalustoyhtiö ei vaikuta toivotulla tavalla kaluston laatuun, jos kalustoyhtiöön siirretään VR:n nykyinen vanha kalusto - Voi lisäksi hidastaa jatkossa investointeja moderniin kalustoon, jos operaattoreilla ei ole kannustimia investoida	
	Kuljetuskonseptien kehittäminen	- Kalustoyhtiön vastatessa investoinneista, tulisi kehitysprojekteihin lisätä kolmas taho asiakkaan ja operaattorin lisäksi - Osa teollisuusyhtiöistä on nostanut esiin, että pieni ja ketterä toimija voisi olla joustavampi kuljetuskonseptien suunnittelussa. Mutta usein kuljetuskonseptien kehittämiseksi tarvitaan uutta ja tarkasti spesifioitua kalustoa	
	Ympäristökysymykset	- Ympäristöystävällisen kaluston allokointi operaattoreiden välillä voi olla ongelmallista, jotta operaattorit voisivat vastata teollisten toimijoiden tarpeeseen (kuljetusten päästöt ja energiatehokkuus) - Operaattoreilla rajalliset mahdollisuudet vaikuttaa toteutettaviin investointeihin	
 Toimintaedellytyksiä edistävä vaikutus  Ei juuri vaikutusta  Toimintaedellytyksiä heikentävä vaikutus			

VALTION NÄKÖKULMASTA RISKINÄ OSINKOJEN VÄHENTYMINEN

VR TULOUTTANUT VALTIO-OMISTAJALLE VUOSITTAIN SATOJA MILJOONIA

VR-Yhtymän liikevaihto ja liikevoitto, M€



Transpoint muodostaa ~30-50 % VR-Yhtymän liikevaihdosta ja viimeisen viiden vuoden liikevoitto on ollut keskimäärin 26 M€. Toimintaedellytysten heikentyessä vaarana, että tuloutus valtiolle pienenee ja pitkällä aikavälillä VR Transpointin omistaja-arvo heikkenee merkittävästi

(1) 200 M€ osinkoja ja 150 M€ pääomanpalautusta

(2) Ei osinkoja, mutta 40 M€ pääomanpalautusta

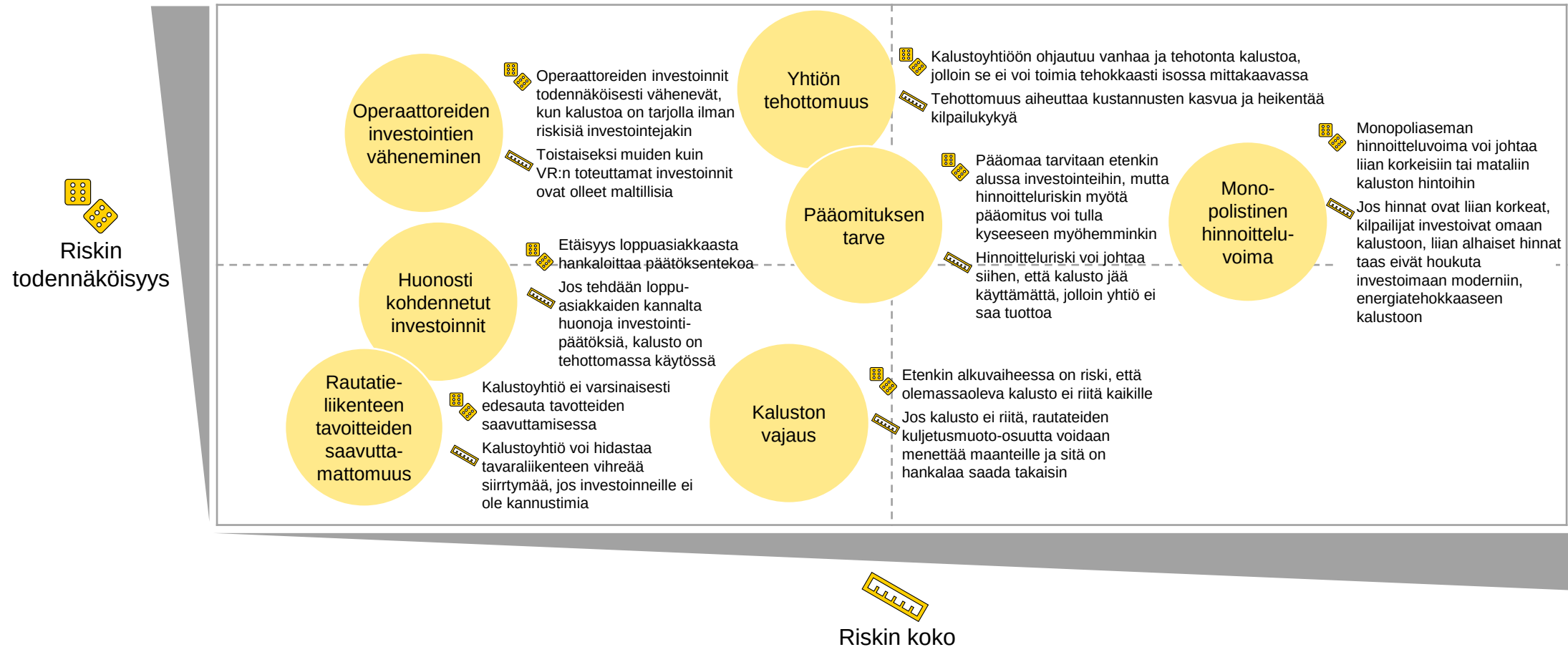
Lähde: VR, Spring-analyysi

RISKINÄ ULKOMAISTEN TOIMIJOIDEN SUBVENTOIMINEN

- VR Transpointin tulos luonnollisesti heikkenee, sillä liikevaihto laskee kilpailun seurauksena, jolloin koko VR Yhtymän osingonmaksukyky heikkenee
- On todennäköistä, että ulkomaiset toimijat lisäävät kilpailua, jolloin osa valtiolle aiemmin tuloutetusta tavaraliikenteen tekemästä tuloksesta valuu ulkomaisille yhtiöille
- Kalustoyhtiön luominen ei kuitenkaan aiheuta merkittäviä yhteiskunnallisia tappioita, mikäli:
 - Kuljetusmarkkina pysyy tehokkaana tai tehostuu kilpailun myötä entisestään, minkä lisäksi
 - ...tai osa kalustosta myydään käyttöarvoon perustuvaan hintaan markkinaehtoiselle toimijalle, joka ei saa monopoliasemaa

Mahdollinen kalustoyhtiö tulisi toteuttaa niin, ettei siitä synny merkittäviä tehokkuustappioita ja kaluston hinnoittelu on markkinaehtoista

KALUSTOYHTIÖ EI POISTAISI VAHVASTI KESKITTYNEESEEN KALUSTOON LIITTYVIÄ ONGELMIA



Valtio-omisteinen kalustoyhtiömalli siirtää monopolistisen aseman VR:ltä kalustoyhtiöön, eikä olisi markkinaehtoinen ratkaisu

SISÄLTÖ

TIIVISTELMÄ

TAVARALIIKENNEMARKKINA

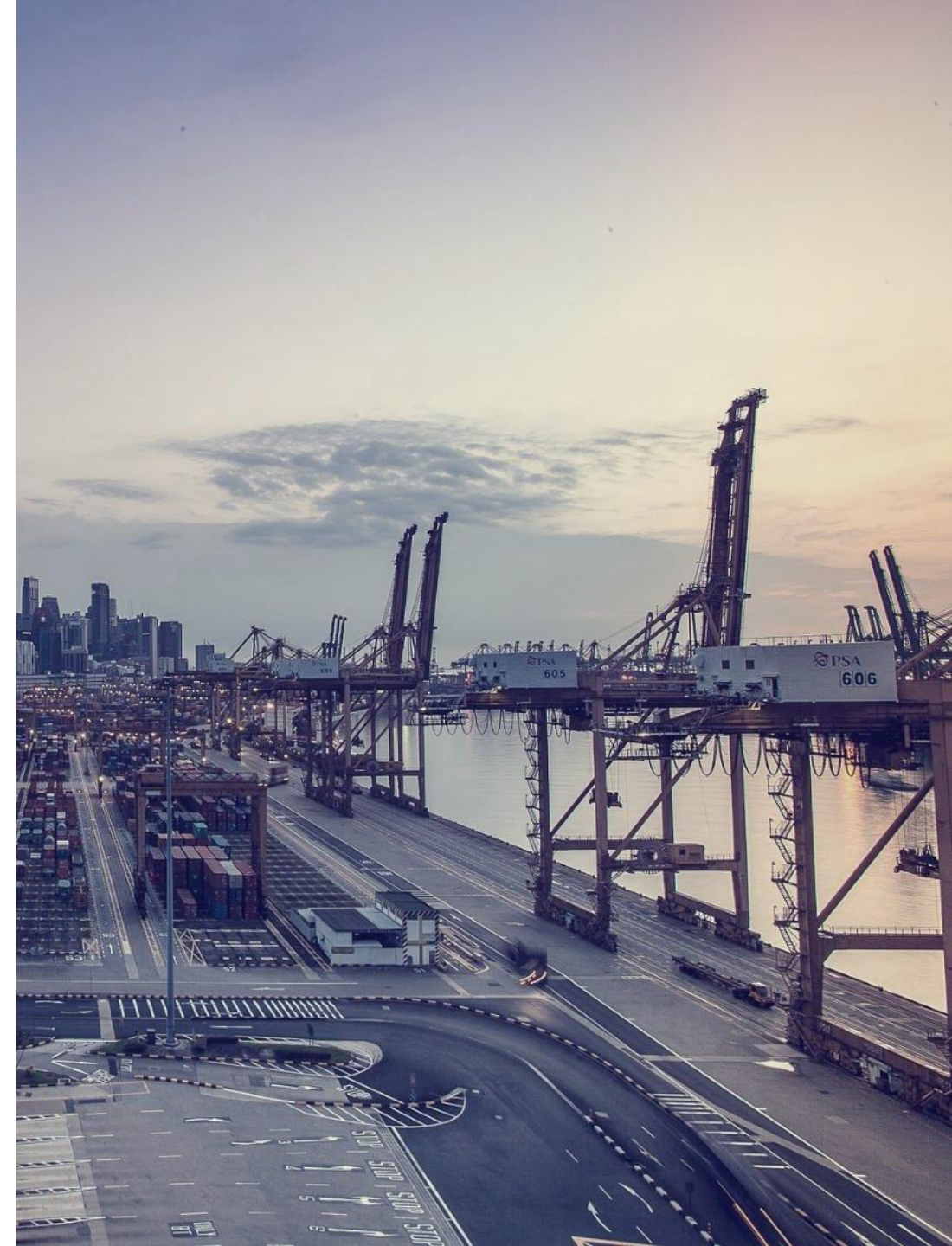
EHDOTETTU KALUSTOYHTIÖMALLI

LISÄKALUSTOTARVE

MUUT VAIKUTUKSET

JOHTOPÄÄTÖKSET

LIITTEET



JOHTOPÄÄTÖKSET

Kalustoyhtiö nopeuttaisi uusien operaattoreiden tuloa Suomen tavaraliikenne-markkinalle...

- Suomen muusta Euroopasta (pl. Baltia) poikkeava raideleveys tekee investoinneista riskisempiä operaattoreille, kun kalustoa ei voi käyttää muualla sopimuskauden päätyttyä
- Kalustoyhtiö mahdollistaisi uuden toimijan tulon Suomen markkinalle matalalla kynnyksellä, kun sen ei tarvitsisi investoida merkittävästi etukäteen, ja odottaa kaluston lupaprosessien läpiviemistä

...mutta vaikutukset teollisten asiakkaiden kilpailukyvyllä ovat pääosin negatiivisia, vaikka palvelut monipuolistuisivatkin

- Suomen tavaraliikennemarkkina toimii kuitenkin eurooppalaisessa vertailussa tehokkaasti, eikä kilpailun lisääntymisen odoteta merkittävästi parantavan palveluita, mutta samaan aikaan kuljetushintojen nousu vaikuttaa todennäköiseltä
- Kalustoyhtiön myötä kaluston mahdollisesti hajaantuessa useille operaattoreille tulee kalustoyhtiön varautua isommalla varakalustolla, mikä voi johtaa lähes 300 miljoonan euron investointeihin, jotka valtion tulee rahoittaa
- Riskinä on, että julkinen kalustoyhtiö vähentää operaattoreiden investointihalukkuutta omaan kalustoon. Vanhan kaluston kierrättäminen kalustoyhtiöön ei lisää alan kilpailukykyä ja mahdollisuuksia vastata ympäristöhaasteisiin

Suuri ja ennakoimaton muutos vaarantaa Suomelle elintärkeän vientiteollisuuden kilpailukyvyn

- Suomen rautateiden tavaraliikennemarkkina on liiketoiminnan kooltaan pieni, mutta merkitykseltään olennainen elintärkeälle raaka-ainekuljetuksista riippuvaiselle vientiteollisuudelle. Liian nopeasti toteutetulla ison mittakaavan muutoksella voi epäonnistuessaan olla kohtalokkaat seuraukset (vrt. vastaavilla tavoitteilla toteutettu taksiuudistus)
- Kilpailun lisääntyminen ei auta kasvattamaan rautatieliikenteen kuljetusmuoto-osuutta, mikäli raideinfraan ei investoida merkittävästi
- Riskinä kalustoyhtiöjärjestelyssä on ulkomaisten toimijoiden tahaton subventoiminen valtion tarjoamalla kalustolla
- Mikäli kilpailun tuloa halutaan kuitenkin lisätä juuri kalustoyhtiömallilla, tulisi muutos tehdä vaiheittain edistämällä markkinaehtoisten ja yksityisesti omistettujen kalustoyhtiöiden tuloa markkinalle omistamaan kalustoa operaattoreiden rinnalla

SISÄLTÖ

TIIVISTELMÄ

TAVARALIIKENNEMARKKINA

EHDOTETTU KALUSTOYHTIÖMALLI

LISÄKALUSTOTARVE

MUUT VAIKUTUKSET

JOHTOPÄÄTÖKSET

LIITTEET



LIITE 1: KALUSTOA SUOMEEN TOIMITTAVAT YHTIÖT



Yhtiö

VR FleetCare

Teräspyörä

Innofreight

ELH Waggonbau Niesky

Tatravagonka Poprad

Greenbrier Europe

Chemet S.A.

Kryukovsky Railway Car Building Works (KVSZ.COM)

Skinest

Djuro Djakovic



Spring

ADVISOR



Spring Advisor Oy
Pohjoisesplanadi 25b
00100 Helsinki
Finland

firstname.lastname@springadvisor.fi
www.springadvisor.fi