

Päiväys/ 19.12.2023  
Datum

Dnro/Dnr TRAFICOM/359998/03.06.03/2023

## Rautateiden tavaraliikennepalvelun käyttäjien edustajien kuuleminen 2023: Rautatiemarkkinoiden nykytila ja kehittäminen

### Lausunnon antajat

Rautatiealan sääntelyelin pyysi lausuntoja otsikossa mainitusta asiasta Lausuntopalvelu.fi:n kautta. Lausunnot saatiin Metsäteollisuus ry:ltä, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry:ltä ja Yhteinen Toimialaliitto ry:ltä.

Seuraavassa käydään läpi lausunnoissa esitetyjä kommentteja aihepiireittäin suorina lainauksina.

### Lausunnot

#### *Palveluiden toimivuus*

Lausunnon antajat tunnistivat seuraavia haasteita palveluiden toimivuudessa:

#### **Palvelut eivät toimi joustavasti**

- Kuljetusreitit ovat vakioituja eikä niihin saada joustavasti yhdistettyä esim. erityyppisten kuljetusyksiköiden kuten konttien ja trailereiden tai laajempien asiakas- ja tuoteryhmien kuljetuksia.
- Yhden määräävässä asemassa olevan toimijan markkinassa toimijalle riittää suurten ja pitkäaikaisten sopimusten hoitaminen - ei täydellä tehokkuudella. Toimija määrittelee itse, miten ja millaista palvelua tarjotaan.

#### **Alalla on korkeat markkinoille tulon esteet**

- Palvelutarjonnan kehitystä jarruttavat korkeat markkinoille tuloesteet, varsinkin isot investointitarpeet "suomikalustoon". Markkinoille tuloesteitä voitaisiin madaltaa nopeastikin kustannustehokkain toimenpitein sallimalla ulkomaille rekisteröityjen OSJD/GOST-vaunujen pysyvä käyttö Suomen sisäisessä liikenteessä.
- Joissain tilanteissa monopoli polkuhinnoittelee palvelunsa, jotta muut toimijat eivät pärjäisi kilpailussa. Yksityinen sektori ei pysty vastaamaan kilpailuun, etenkin kun palvelun tuottaminen vaatisi investointeja ja niissä kestää yleensä pari vuotta.
- Yksityisten toimijoiden alalle tulemistä rajoittavat päämarkkinasta erilaisen kaluston investoinnin lisäkustannus ja jälleenmarkkinan riski sekä investointitilanteissa tilaussopimusten pituus.

#### **Ratainfrassa on puutteita**

- Yleisesti rautatiekuljetusten houkuttelevuutta heikentää yksiraiteinen rataverkko, joka on häiriöherkkä ja aikataulujen osalta joustamaton. Yksiraiteisuus aiheuttaa kapasiteetin osalta pullonkauloja ruuhkaisilla raideosuuksilla ja lisäksi kunnossapitotöiden aikana pysäyttää tapauskohtaisesti koko liikenteen jopa vuorokausiksi, mikä on teollisuudelle kestämaton tilanne.

- Ratainfra rajoittaa vain osittain; suurin este raidemarkkinan kehittymiselle on monopolistinen markkina.

### **Kilpailun vähäisyys haittaa alan kehitystä**

- Kilpailua on vähän ja monopolitoiminnan takia hinnat pysyvät korkealla. Seurauksena on, että rautatiet ovat menettäneet markkinaosuutta kumipyöräliikenteelle tarpeettomasti. EU:n säätelyn toimeenpano Suomessa sinänsä on lisännyt mahdollisuuksia mutta markkinan rakenne on edelleen este laadukkaan ja joustavan palvelutoiminnan kehittymiselle.
- Alalle tulisi saada paljon lisää yksityisiä rautatieoperaattoreita, joiden myötä palvelu ja uudet innovaatiot kehittäisivät alan palveluita ja lisäävät kuljetuksia rautateillä.

### **Alalla olevaa kasvun potentiaalia kumipyöriltä raiteille ei hyödynnetä**

- Kasvun potentiaalia kumipyöräkuljetuksista raiteille olisi mm. metsäteollisuudessa, metalliteollisuudessa, kemianteollisuudessa sekä kaivosteollisuudessa.
- Suomessa ei ole rautatieliikenteen palveluita tarjolla kontti- ja traileriliikenteelle ollenkaan, minkä vuoksi esimerkiksi satamien kautta saapuva ja lähtevä kontti- ja traileriliikenne hoidetaan aina rekoilla riippumatta välimatkasta.

### *Palveluiden saatavuus ja asiakaslähtöisyys*

Lausunnon antajat tunnistivat seuraavia haasteita palveluiden saatavuudessa ja asiakaslähtöisyydessä:

### **Markkinoilla ei ole riittävästi palveluita**

- Suomen rautatiekuljetusten tavaraliikennemarkkinan ominaispiirteet tekevät markkinadynamiikasta hidasliikkeisen, jolloin palveluvaihtoehtoja ei saada markkinoille vaatimuksia vastaavasti. Eri palveluvaihtoehtojen saatavuudessa on myös havaittavissa supistumiskehitystä.
- Kuljetusreitit ovat vakioituja eikä niihin saada joustavasti yhdistettyä esim. erityyppisten kuljetusyksiköiden kuten konttien ja trailereiden tai laajempien asiakas- ja tuoteryhmien kuljetuksia. Suomessa ei ole rautatieliikenteen palveluita tarjolla kontti- ja traileriliikenteelle ollenkaan.
- Palvelussa Suomesta puuttuu kokonaan puolijuna -kokoluokka. Nykyrakenne ei tarjoa joustavia palveluja, mistä esimerkki on yritysten siirtyminen ja valinnat kumipyöräkuljetuksiin. Viikonloppuisin palvelut ovat yrityksille rajoitetut. Erikoiskalusto on vain yhden yhtiön hallussa, joten niiden osalta ei ole edes osittain kilpailtua markkinaa. Suomesta puuttuu yhdistetyt kuljetukset. Yksityiset yritykset eivät panosta siihen, koska valtiollisella toimijalla on tarvittava kalusto "varastossa" mahdollista kilpailua varten.

### **Kalustopula haittaa palveluiden saatavuutta**

- Yleisesti kapasiteettihaasteet ilmenevät vaunupulana välittömästi korkeasuhteissa kuljetusmäärien kasvaessa. Myös henkilöstöpula rajoittaa tapauskohtaisesti kriittisiä kuljetuksia.

### *Palveluiden hinnoittelu*

Lausunnon antajat tunnistivat seuraavia haasteita palveluiden hinnoittelussa:

### **Kilpailun puute heijastuu hinnoitteluun**

- Tosiasiallisen kilpailun puute heijastuu kilpailukykyisyyteen ja hinnoitteluun. Suurella markkinaosuudella sekä vaunukaluston hallinnoinnilla pääasiallinen

palveluntarjoaja pystyy vaikuttamaan hinnoitteluun, palveluiden saatavuuteen ja rautatiekuljetusten palvelutasoon. Kustannusten ja rahtirakenteen läpinäkyvyys on edelleen heikko.

- Hinnoittelua sotkee se, että valtiollinen toimija omistaa myös maantiekuljetusyrityksen, jonka avulla he voivat ohjailta kuljetuksia tarpeen mukaan joko kiskoille tai maantielle.

### **Rautatiekuljetukset ovat kilpailukykyisiä vain pitkillä matkoilla**

- Isolle volyyymille eli ns. kokojunakuljetuksille rautatiekuljetus on käytännössä ainoa mahdollinen kuljetusmuoto, kun huomioidaan kustannukset ja kapasiteetti. Pienemmillä vaunuryhmillä tai kuljetustarpeissa, joissa rahti on lastattu konttiin, jää rautatiekuljetus maantiekuljetusta kalliimmaksi tai ei ole ollenkaan mahdollinen.
- Nykyrakenteen mukainen toiminta ei ole tarpeeksi kilpailukykyinen maantiekuljetuksiin nähden. Kilpailukykyä on pidemmällä matkoilla raakapuussa ja valmistuotteissa satamiin sekä isoissa volyyymeissä, kuten lannoitekuljetuksissa.

### **Ehdotuksia kilpailukyvyn parantamiseksi**

- Rautatierahthinnoittelussa tulisi lisätä läpinäkyvyyttä ja/tai saada puolueetonta tilastotietoa/benchmarkkausta. Esimerkiksi kaluston siirtoja tulisi minimoida lisäämällä kaluston käyttöä monipuolisemmin eri kuljettajien kesken.
- Rautatieliikenteen kilpailukykyä tulisi parantaa panostamalla laajempien palvelukokonaisuuksien kehittämiseen eri kuljetusmuotoja- ja kuljetusyksiköitä yhdistäen/hyödyntäen, laajentaa kotimaan rautatieliikenteen palveluita ulottumaan myös osaksi muihin Pohjoismaihin suuntautuvaa liikennettä ja tehdä yhteistyötä muiden valtiollisten rautatieyhtiöiden sekä kansainvälisesti toimivien rautatieoperaattoreiden kanssa.
- Rautatiekuljetusten kilpailukyky paranisi, jos markkinatoimijoiden välille luotaisiin parempi tasapaino esim. valtion toiminnot pilkkomalla 2-3 yhtiöön, mahdollistamalla käyttämättömän kaluston käyttö kalustoyhtiön kautta, luomalla hinta kaluston käytölle, jolloin yksityiset investoinnit mahdollistuisivat. Lisäksi tarvittaisiin aktiivisempaa ohjausta ja puuttumista valtionyhtiön toimintatapoihin, ettei markkinahallitsijana voi vedättää toimijoita lopullisessa hintatarjouksessa ja ristiinsubventoida toiminnoissa koko kuljetusketjun sisällä.

### *Palveluiden tulevaisuuden näkymät*

Lausunnonantajilla oli seuraavia toiveita palveluiden tulevaisuuden suhteen:

### **Ulkomaille rekisteröityjen vaunujen pysyvän käytön salliminen**

- Kustannustehokkain ja nopein keino on sallia ulkomaille rekisteröityjen vaunujen pysyvä käyttö Suomen sisäisessä liikenteessä. Jos vaunuja olisi mahdollista pysyvästi vuokrata EU:n sisämarkkinalta esim. Baltiasta, operaattoreiden kynnys tulla markkinoille madaltuisi. Huomioiden, että Suomen raideleveys on eurooppalaisessa mittakaavassa aivan omaa luokkaansa, ainoa mahdollisuus hakea rautatiekuljetuksiin joustoa ja notkeutta on sallia OSJD/GOST-vaunujen käyttö. Tarve investoida vain Suomea palvelemaan kalustoon on tunnustettu este Suomen rautatiemarkkinoille tulolle.
- Ns. itäkaluston käyttömahdollisuus Suomessa pysyvämmän olisi myös markkinaa edistävä toimi.

### **Kalustoyhtiön perustaminen tavarankuljetuksiin**

- Kalustoyhtiön olemassaolo (minimissään vetureita ja sopivia vuokrattavia vaunupartteja) edistäisi joustavaa palvelutarjontaa. Kalustoyhtiön rooliin sopisi luontevasti huolehtia vanhan kaluston uudelleenkäytöstä tai romutuksista. Vanhan

kaluston kysymyksellä on myös merkittävä rooli markkinan kehittämisessä. Nykykäytännössä VR huutokauppaa vain romurautaa eli rekistereistä poistettua ja käyttöinstrumenteiltaan riisuttuja runkoja, mikä ei mahdollista uuskäyttöä.

### **Eri kuljetusmuotojen yhdistäminen**

- Tarvitaan logistiikkaoperaattoria tai rautatietoimijaa, joka yhdistää eri kuljetusmuodot kokonaisvaltaiseksi palvelukokonaisuudeksi.
- Yhdistetyt kuljetukset ovat Suomessa käyttämätön mahdollisuus. Tavarakuljetuksia voitaisiin tehdä enemmän vaihdettavilla kuormatilaratkaisuilla sekä lisätä rekkojen puoliperäkuljetuksia eurooppalaiseen tapaan. Malli, jossa kontti lastataan junaan ja määränpäässä se kuljetetaan lopulliseen kohteeseen, helpottaa myös kärjistyvää kuljettajapulaa.

### **Muita toiveita**

- Rautateillä tulisi olla mahdollista kuljettaa pienempiä tavarakeriä, kontteja ja trailereita.
- Tarvitaan rautatiekuljetuksia satamista laajemmin eri kohteisiin Suomessa.
- Säännöllinen poikittaisliikenne muihin Pohjoismaihin Tornio-Haaparanta rajan kautta, mikä edellyttää yhteistyötä Ruotsin rautatieoperaattoreiden kanssa.
- Kaivataan kilpailukykyistä hinnoittelua maantierahtiin verrattuna.

### *Terminaalipalveluiden toimivuus*

Lausunnon antajat tunnistivat seuraavia haasteita terminaalipalvelujen toimivuudessa:

- Yhdistettyjen kuljetusten terminaalit Suomesta satamia lukuun ottamatta puuttuvat ja niiden varaan rakentuva kontti- tai trailerikuljetus. Kannatamme, että Suomeen rakennetaan kontti-, kuormatila- ja rekkojen lastaus- ja purkutermiinaaleja, joissa tavarat jaetaan rekoilla tai junilla asiakkaille.
- Raakapuuterminaaliverkostoa tulee jatkossa kehittää entistä tiiviimmässä vuorovaikutuksessa asiakkaiden kanssa. Lisäksi tarvitaan investointeja rataverkon ohituskaistojen laajentamiseen suurten junakokojen mahdollistamiseksi koko Suomessa.
- Rautatieyhtiöt eivät aktiivisesti tarjoa terminaalipalveluita kuljetettaville vaunuille, vaan terminaalitoimintoja lähtö- ja saapumispaikoissa hoitaa tyypillisesti ulkopuolinen toimija.

### *Muita kommentteja*

Muita näkemyksiä ja ajatuksia, joita lausunnonantajat halusivat kertoa rautateiden tavaraliikennepalvelun markkinoista:

- Eri vaunujen lisääntyessä yhtenäinen rekisterijärjestelmä kaluston huoltoon ja seurantaan vähentäisi eri toimijoiden erillisten rekistereiden tarvetta.
- Vaihtotöiden joustavuutta tulisi sujuvoittaa kasvattamalla hybridiveturikapasiteettia, sillä jokainen kuorma- ja liikennöintipaikka ei ole sähköistetty.
- Raideliikennettä tulee kehittää parantamaan tavaraliikenteen edellytyksiä osana päästöttömän liikenteen tavoitteita. Tavaraliikenteelle tarvitaan oma kehittämisstrategia tähtäämään ratakuljetusten kasvuun ja houkuttelevuuteen tavaraliikenteen asiakkaiden keskuudessa.
- Rautatiekuljetuksia pidetään vielä kankeana, hitaana ja kuljetusaikaan nähden kalliina palveluna.

- Uusille ja kasvaville pienemmille rautatieyrityksille luotava matala kynnys aloittaa liiketoiminta Suomen rataverkolla edistäisi markkinoiden toimintaa. Kalustokysymys - tavaraliikenteen tapauksessa veturit sekä niiden saatavuus kohtuullisin kustannuksin - on tässä keskeinen. VR estää purkamisilla vetureiden uuskäytön ja siten estää myös alalle tulemista. Varaosakäyttöön riittää rajallinen määrä vanhan kaluston purkamista ja veturisarjat, josta luovutaan kokonaan, tulisi myydä uuskäyttö mahdollistaen. Mahdollisesti tuleva valtion kalustoyhtiö voi ottaa roolin vanhan kaluston uuskäytön edistämässä. Jos esimerkiksi multimodaalivaunut olisivat kalustoyhtiöltä vuokrattavissa, niin niiden käyttö monipuolistuisi ja täten raideliikenteellä korvattaisiin enemmän kumipyöräliikennettä Suomessa.
- Ratapihojen raiteiden käyttöön saamisessa uusille toimijoille on edelleen haasteita. Vanha toimija ei helposti luovuta raiteiden aikaslottia. Viranomaisen tekemä sopimusmenettely monitoimijamalleihin on ollut hyvä asia.