

Alina Koskela

15.9.2023

Rautatiealan sääntelyelin

Metsäteollisuus ry:n vastaukset rautateiden tavaraliikennepalvelun käyttäjien edustajien kuulemiseen 2023

Pyydettyinä lausuntona Rautatiesääntelyelimen kysymyksiin Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

1. Palveluiden toimivuus: Miten arvioisitte rautatiemarkkinoiden toimivuutta tavaraliikennepalveluissa Suomessa yleisesti? Mikä toimii hyvin, mikä huonosti?

Operatiivinen yhteistyö toimii yleisesti ottaen hyvin. Markkinoille on tullut uusia toimijoita, joilla on halua kasvaa, mikäli se on taloudellisessa mielessä mahdollista.

Palvelutarjonnan kehitystä jarruttavat korkeat markkinoille tuloesteet, varsinkin isot investointitarpeet "Suomikalustoon" sekä yhden palveluntarjoajan dominoiva rooli, minkä vuoksi toimintamallit ovat jäykkiä. Tästä syystä kustannusten ja rahtirakenteen läpinäkyvyys on edelleen heikko.

Markkinoille tuloesteitä voitaisiin madaltaa nopeastikin kustannustehokkain toimenpitein sallimalla ulkomaille rekisteröityjen OSJD/GOST-vaunujen pysyvä käyttö Suomen sisäisessä liikenteessä. Kaikki rautateiden tavaraliikennepalveluita tarjoavat operaattorit ovat käyttäneet kyseisiä vaunuja kuljetuksissaan kansainvälisen liikenteen pääsääntöisesti lakattua Suomen ja Venäjän välillä Venäjän hyökkäyssodan myötä.

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. Uusien käyttäjien ja lisärahdin houkutteleminen edellyttäisi panostuksia kaksoisraiteisiin, raakapuukuormausta paikkoihin sekä kaluston saatavuuteen.

2. Palveluiden saatavuus: Onko rautateiden tavaraliikennemarkkinoilla riittävästi erilaisia palveluvaihtoehtoja huomioiden esim. kuljetettavat tuotteet, tuotemäärät, erilaiset kuljetuksissa tarvittavat erikoiskalustot jne. Onko kuljetusten järjestäminen helppoa ja vaivatonta?

Suomen rautatiekuljetusten tavaraliikennemarkkinan ominaispiirteet tekevät markkinadynamiikasta hidaslukkeisen, jolloin palveluvaihtoehtoja ei saada markkinoille

15.9.2023

vaatimuksia vastaavasti. Raideleveys tekee Suomen markkinasta maantieteellisesti rajatun ja kilpailun avaamisesta huolimatta markkinoille tulonesteet ovat liian korkeat suurien investointitarpeiden vuoksi. Eri palveluvaihtoehtojen saatavuudessa on myös havaittavissa supistumiskehitystä pääpalveluntarjoajan tehostaessaan omaa toimintaansa (kokojunat ja pendelit), mikä vaikuttaa suoraan palvelujen joustavuuteen.

Palveluntarjonnan kehittymisen merkitys korostuu nykyisessä tilanteessa, jossa Venäjän puuntuonti rautateitse on lakannut kokonaisuudessa. Riskinä on, että rautatiekuljetusten kilpailukyky ja mahdollisuudet vastata asiakkaiden tarpeisiin heikkenevät kuljetusvirtojen ja -tarpeiden muuttuessa. Tarvitaan nopeita päätöksiä tavaraliikennettä hyödyttävien rautatieinvestointien käynnistämiseksi, jotta riski rahdin siirtymisestä kumipyörille ei toteudu.

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

Yhdistämällä tavaravirtoja sekä kehittämällä säännöllistä suuntaliikennettä voidaan pyrkiä parantamaan rautatiekuljetusten joustavuutta. Haasteet kaluston saatavuudessa heikentävät pienempien operaattoreiden mahdollisuuksia toimia markkinoilla, minkä lisäksi näkyvät konkreettisenä kalustopulana, kun tavara liikkuu hyvin.

3. Palveluiden hinnoittelu: Onko tavaraliikennepalvelun hinnoittelu mielestänne kilpailukykyistä? Onko joku palvelun osa-alue, jossa kilpailukykyä voisi parantaa?

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.

Rautatierahthinnittelussa tulisi lisätä läpinäkyvyyttä ja/tai saada puolueetonta tilastotietoa/benchmarkkeerausta.

Esimerkiksi kaluston siirtoja tulisi minimoida lisäämällä kaluston käyttöä monipuolisemmin eri kuljettajien kesken.

4. Palveluiden tulevaisuuden näkymät: Miten toivoisitte tavaraliikenteen rautatiemarkkinoiden kehittyvän tulevaisuudessa?

Rautatiemarkkinoille tulon esteitä on madallettava avoimen kilpailun ja kalustoyhteistyön mahdollistamiseksi. 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.

15.9.2023

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 tunnistettu este Suomen rautatiemarkkinoille tulolle.

Rahtiliikenne, kuten metsäteollisuuden raaka-aineet ja tuotteet, on altis syklisille muutoksille, jolloin vaunuja tarvitaan tiettyinä aikoina enemmän ja toisina vähemmän. OSJD/GOST-vaunujen pysyvä salliminen tarjoaisi tähänkin ominaispiirteeseen tarvittavaa joustavuutta.

5. Terminaalipalveluiden toimivuus: Toimivatko rautatiekuljetuksiin liittyvät terminaalipalvelut edustamienne tahojen näkökulmasta toivotulla tavalla? Saavatko he haluamiaan terminaalipalveluja aina kun niitä tarvitsevat?

Terminaalipalvelut ovat yleisesti ottaen toimivia ja nojaavat lastauksia tarjoaviin yrityksiin. Rautatieterminaalien rakentamisessa ja kunnostuksessa on vielä enemmän varaa kuulla terminaalien käyttäjiä ja toimijoita, jotta infran toimivuus varmistetaan.

Raakapuuterminaaliverkostoa tulee jatkossa kehittää entistä tiiviimmässä vuorovaikutuksessa asiakkaiden kanssa. Lisäksi tarvitaan investointeja rataverkon ohituskaisojen laajentamiseen suurten junakokojen mahdollistamiseksi koko Suomessa.

6. Muuta: Mitä muita näkemyksiä ja ajatuksia haluatte kertoa rautateiden tavaraliikennepalvelun markkinoista?

Muiden kuin VR:n vaunujen lisääntyessä yhtenäinen rekisterijärjestelmä kaluston huoltoon ja seurantaan vähentäisi eri toimijoiden erillisten rekistereiden tarvetta.

Vaihtotöiden joustavuutta tulisi sujuvoittaa kasvattamalla hybridiveturikapasiteettia, sillä jokainen kuormaus- 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.

Metsäteollisuus ry

Paula Lehtomäki
toimitusjohtaja