



HSL
HRT

Kaikki on mahdollista

Helsingin seudun liikenne



Julkisen kalustoyhtiön merkitys junaliikenteen kilpailun avaamiselle

LVM Junaliikennetyöryhmä 6.6.2024

Kimmo Sinisalo

Junakaluston rooli kilpailussa



- ❖ Kaluston pääomakustannus on suurin yksittäinen kustannuserä
- ❖ Operaattorit eivät voi käytännössä ottaa vastuuta kalustosta:
 - Uusien junien hankintaprosessin kesto n. 5 vuotta
 - Suomeen kelpaava junakalusto ei kelpaa mihinkään muualle
 - Ei voi ostaa eikä myydä käytettynä
 - Elinkaari ja kuoletusaika 25 – 40 vuotta, sopimuskausi yleensä 5 – 15 vuotta
- ❖ Tilaajan järjestämä kalusto mahdollistaa tasapuolisen kilpailun, ennakoitavat kustannukset ja kohtuulliset riskit

Pääkaupunkiseudun junakalustoyhtiön perustaminen 2004



- ❖ YTV maksoi VR:lle operointisopimuksen yhteydessä selvästi ylimitoitettuja korvauksia vanhasta Sm1- ja Sm2-kalustosta
- ❖ Tarve uuden kaupunkijunakaluston hankinnalle
- ❖ Tavoite sopimuksen kilpailuttamisesta tulevaisuudessa
 - Pääkaupunkiseudun kunnat päättivät yhteisestä kalustoyhtiöstä
 - VR tuli mukaan, toi asiantuntemusta mutta myös omia intressejä
 - Yhtiö ei lunastanut VR:n vanhaa kalustoa, liikaa riskejä
- ❖ Tärkein strateginen toimenpide kilpailun mahdollistamiseksi!

Junakalustoyhtiön tehtävät liikenteen tilaajan näkökulmasta



- ❖ Taata riittävän ja soveltuvan kaluston saatavuus liikenteeseen
 - Kaluston koko hankintaprosessi, rahoitus, elinkaarihallinta
- ❖ Järjestää raskas kunnossapito, peruskorjaus- ja muutostyöt
- ❖ Hallita riskejä kaluston luovutusten yhteydessä
- ❖ Mahdollistaa ja varmistaa operaattorin tehokas kunnossapito
 - Dokumentointi ja ohjeistus, vaatimukset, raportointi, tuki ja valvonta
 - Varikko- ja kunnossapitofasiliteetit ja -palvelut
 - Yhteys kaluston valmistajaan, tekninen tuki, takuut yms.

Junakalustoyhtiön tehtävät omistajan näkökulmasta



- ❖ Taata kaluston pääoma-arvon säilyminen
 - Luovutusten, käytön ja kunnossapidon ohjeistus, tuki ja valvonta
 - Arvon ylläpito: raskas kunnossapito, peruskorjaus- ja muutostyöt
- ❖ Minimoida pääomakustannukset ja -riskit
 - Edullisten rahoitus- ja vakuutusratkaisujen järjestäminen
- ❖ Varmistaa kustannuksia vastaavat vuokratuotot
 - Kaluston käyttöasteen pitäminen mahdollisimman korkeana
- ❖ Kustannustehokkuus on yhteinen intressi!

Junakalustoyhtiön tavoitteet kilpailunäkökulmasta



- ❖ Tasapuolisuus, irtautuminen VR-riippuvuuksista
 - HSL-kilpailun valmistelussa tähän pääseminen kesti kauan
- ❖ Ennakoitavuus ja läpinäkyvyys
 - Tarjousten valmistelu edellyttää tarkkaa ja kattavaa dokumentaatiota kaikista operointiin ja kunnossapitoon vaikuttavista spekseistä ja historiasta
 - Kaikkien kustannusvaikutusten tunnistaminen ja riskien minimointi
- ❖ Yhteistyö ja tuki kaluston käytölle ja kunnossapidolle
 - erityisesti tekniset muutokset, kehittäminen ja kupi-varan käyttö yhteistyössä

Vastuunjakoasioita linjattava ennen kilpailutusta



- ❖ Vuokraus liikenteen tilaajalle vai suoraan operaattorille?
- ❖ Yksilöidyt junat vai tarvittava määrä tietylle sopimukselle?
 - Yksikkömäärän muutosten ja raskaan kunnossapidon sopiminen
- ❖ Kalustoyhtiön rooli varikoiden ja muiden fasilitteettien suhteen?
- ❖ Tehtävien raja kalustoyhtiön ja sopimuskunnossapitäjän välillä
 - Mitä kaikkea sisällytetään kilpailutettavaan sopimukseen?
 - Kilpailutetaanko kunnossapito erikseen koko fleetille, jos operointisopimukset ovat pienempiä, vai aina operaattorin vastuulle? Varikko-ongelma!

Miten valtio hyötyy julkisen kalustoyhtiön perustamisesta?



- ❖ Mahdollistaa kilpailun avautumisen Suomen raiteilla
 - Ostoliikenteen kustannukset ja tuen tarve alenevat
 - Seudullista lähijunaliikennettä voidaan lisätä ja kehittää
 - Parantaa markkinaehtoisen liikenteen syntymisen edellytyksiä (vaikka siihen ei kalustoa tarjottaisikaan; vrt. Ruotsi)
- ❖ Valtionyhtiö saa rahoituksen edullisemmilla ehdoilla
 - Pitkän elinkaaren kattavan pääomariskin kantaminen on valtiolle luonteva, edullinen ja tasapuolinen tapa tukea junaliikennettä vrt. tukien jakaminen
 - Kuitenkin tarvitaan sitoumuksia alueellisilta tilaajilta

Mitä riskejä valtio ottaisi?



- ❖ Käytetyn kaluston lunastus VR:ltä, neuvotteluasema heikko
 - Yliarvostettu lunastushinta, odotuksia heikompi kunto, piilevät tekniset riskit
 - Ei optimaalista tulevan liikenteen tarpeisiin; kiskobussit??!!??
- ❖ Kalustoyhtiön resursointi ja asiantuntemus jää puutteelliseksi
 - Suomesta vaikea löytää rautatiekaluston eksperttejä, VR-sidos
 - Pieni säästö voi tuottaa teknisten riskien kautta suuren vahingon
- ❖ Osa kalustosta jää vaille käyttöä pidemmällä aikavälillä
 - Tarvitaan pitkäjänteinen suunnitelma liikenteen kehittämisestä
 - Päätös SmX-option käytöstä tulee hyvin pikaisesti eteen

Uuden alueellisen liikenteen odotukset kalustoyhtiölle



- ❖ Kohtuullisuus tuoton ja riskien suhteen
 - Kustannusvastaavuus vs. korkea tuotto-odotus vuokralle
 - Pääomariskin kantaminen yli sopimuskausien
- ❖ Kaluston laadun ja määrän soveltuvuus
 - Sekä varmuus saatavasta kalustomäärästä että muutosten mahdollisuus
 - Teknisen ja kaupallisen kunnon varmistaminen
- ❖ Osallistuminen kilpailutuksiin, tekninen tuki tilaajatoiminnalle
- ❖ Tuki myös varikoiden, säilytystilan ja kunnossapitopalvelujen järjestämiseen