

RAUTATIE- JA MAANTIETERMINAALI

**KOUVOLA
RRT**

Rail Road Terminal

MAX.GR.

32.500 KG
71.650 LBS

TARE

3.800 KG
8.380 LBS

NET

28.700 KG
63.270 LBS

CU.CAP.

76.4 CUM.
2.698 CUFT.

Säätelyn purkaminen ja hallinnolliset rajoitteet

Asiantuntija Timo Pöntinen
Kouvola Innovation Oy



KUVA: TENGBOM ERIKSSON ARCHITECTS

KOUVOLA RRT SÄÄNTELYN PURKAMINEN JA HALLINNOLLISET RAJOITTEET

PROJEKTIN TULOSTEN YHTEENVETO
KOUVOLA RRT LOPPUSEMINAARI 18.12.2018

RAMBOLL

 **PROCOPE & HORNBOG**



Euroopan unionin osittain rahoittama
Verkojen Eurooppa -väline

Kouvola.innovation



TYÖSSÄ TARKASTELTIIN KOUVOLA RRT:N JA KONTTIJUNALIIKENTEN TOIMINTAYMPÄRISTÖÄ

- 1. Työn lähtökohdat ja tavoitteet**
- 2. Kansainväliset esimerkit intermodaaliliikenteen kehittymiseen vaikuttavista tekijöistä**
- 3. RRT:n ja konttijunaliikenteen lainsäädäntöympäristö ja niihin vaikuttavat valtiosopimukset**
- 4. Hallinnolliset prosessit ja operatiivisen toiminnan määräykset**
- 5. Raideliikenteen (tavaraliikenteen) organisointi muuttuvassa kilpailuympäristössä**
- 6. Rautatieoperoinnin käynnistäminen tavaraliikenteessä**
- 7. Yhteenveto muuttuvan toimintaympäristön vaikutuksista Kouvola RRT:hen**
- 8. Johtopäätökset ja jatkotoimenpiteet**

KOUVOLA RRT:N JA KONTTIJUNALIIKENTEN KEHITTÄMINEN ON LAAJA-ALAINEN KOKONAISUUS

Konttijunakuljetusten asiakkuuksien ja kysynnän kehittäminen, loppuasiakkaina tavarankuljettajat ja logistiikan palveluyritykset

Konttijunakuljetusten käynnistäminen Aasiaan/Aasiasta, erityisesti Kiina

Konttijunakuljetusten käynnistäminen Pohjoismaihin/-maista

Syöttö- ja jakeluliikenne Suomessa maantie- tai rautatiekuljetuksina

Konttikuljetukset ja Kouvolaan kautta kulkeva reitti
- kilpailukyky suhteessa muihin vaihtoehtoihin

Intermodaali-terminaalia täydentävät oheis- ja lisäpalvelut
- palvelutaso
- kustannustaso

Intermodaali-terminaali ja sen palvelut
- open access-toteutus
- palvelutaso
- kustannustaso

Hallinnointiyhtiö
- perusinfra
- open access-järjestelyt
- edellytysten kehittäminen

Raideinfra ja raideliikenteen kilpailukyky laajemmin

Raideinfra ja logistiikkainfra (lastinkäsittely)

TAVOITELLUN LIIKENTEEN TAUSTALLA MARKKINASEGMENTIT, JOISSA KONTTIJUNA VOISI OLLA KILPAILUKYKYINEN

Tuonti Aasiasta (Kiinasta) Suomeen

- Tukku- ja vähittäiskaupan kulutushyödykkeet (kulutustavara)
- Teollisuuden ja rakentamisen investointihyödykkeet
- Konttitransito (Venäjän suunnasta vientitransito konteissa)

Vienti Suomesta Aasiaan (Kiinaan)

- Sahateollisuuden tuotteet
- "Konttitettu massa": sellu, paperi, kemikaalit
- Konepajateollisuuden tuotteet
- Elintarviketeollisuuden tuotteet
- Konttitransito (Venäjän suuntaan tuontitransito konteissa)

Syöttö- ja jakeluliikenne Suomessa

- Kumipyörillä (road-to-rail)
- Raiteilla kun veto > 400 km, Kouvolassa kontin siirto junasta toiseen (rail-to-rail)
- Kouvolan logistiikka-alueelta/-alueelle kuorma-autolla tai lastinkäsittelykalustolla

Kriittistä: Junakuljetuksen hinta suhteessa laivakuljetukseen, luotettavuus, konttitasapaino, konttien saatavuus

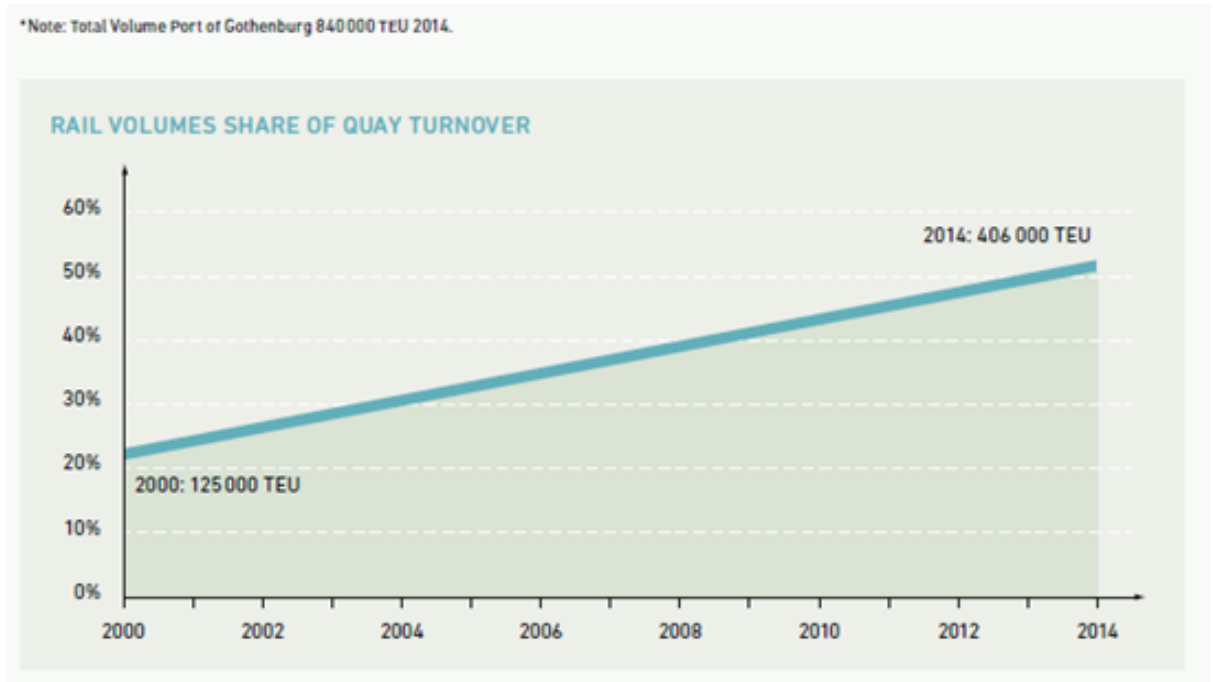
Kriittistä: Kontituksen järjestäminen (lähetys-piste vai Kouvola?) ja hinta

TAVOITELTUA LIIKENNETÄ TUKEE KIINASTA EUROOPPAAN SUUNTAUTUVAN KONTTIJUNALIIKENTEN NOPEA KASVU

- Kiinan ja Euroopan välinen suora tavarajunayhteys, nk. Uusi silkkitie, on osa Kiinan One Belt, One Road –ohjelmaa.
- Konttijunaliikenteen kasvu EU:n ja Kiinan välillä on ollut nopeaa
 - Vuonna 2014 EU:n ja Kiinan välillä kulki 308 rahtijunavuoroa (yht 26 070 TEU)
 - Vuonna 2016 Kiinasta matkasi Eurooppaan 1702 rahtijunaa (määrä kaksinkertaistui vuodesta 2015)
 - Kiinan ja EU:n välisen konttijunaliikenteen volyymin on ennustettu kasvavan miljoonaan TEU:hun vuoteen 2030 mennessä.

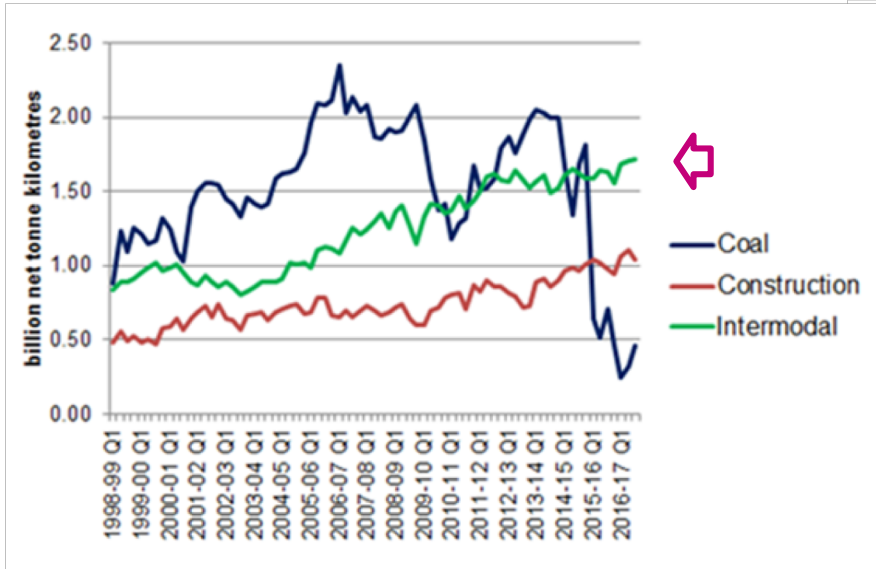
Reitti	Toimijat (operaattori, huolitsija)	Pituus km	Kesto pv	Rahdin koostumus
Chongqin-Hampuri/Duisburg	TBN Logistik & Trade GmbH	12 300	16 - 20	Komponentit, ajoneuvot, elektroniikka, kausituotteet
Hefei-Hampuri	Trans Eurasia Logistics GmbH, DB Cargo	10 600	15	Aurinkoenergia-laitteistot, elektroniikka, tekstiilit
Yiwu-Madrid	InterRail Services, DB Schenker Rail	13 000	20	→ Viini, oliiviöljy, kinkku, mineraalivesi ← Lelut, kausituotteet
Yiwu-Lontoo	InterRail Group	12 000	16	Kulutustavarat (tekstiilit, laukut, kodintarvikkeet)

RUOTSISSA MALLIESIMERKKINÄ GÖTEBORGIN SATAMA: RAILPORT SCANDINAVIA-KONSEPTI, KONTTIJUNAYHTEYDET NOIN 25 TERMINAALIIN

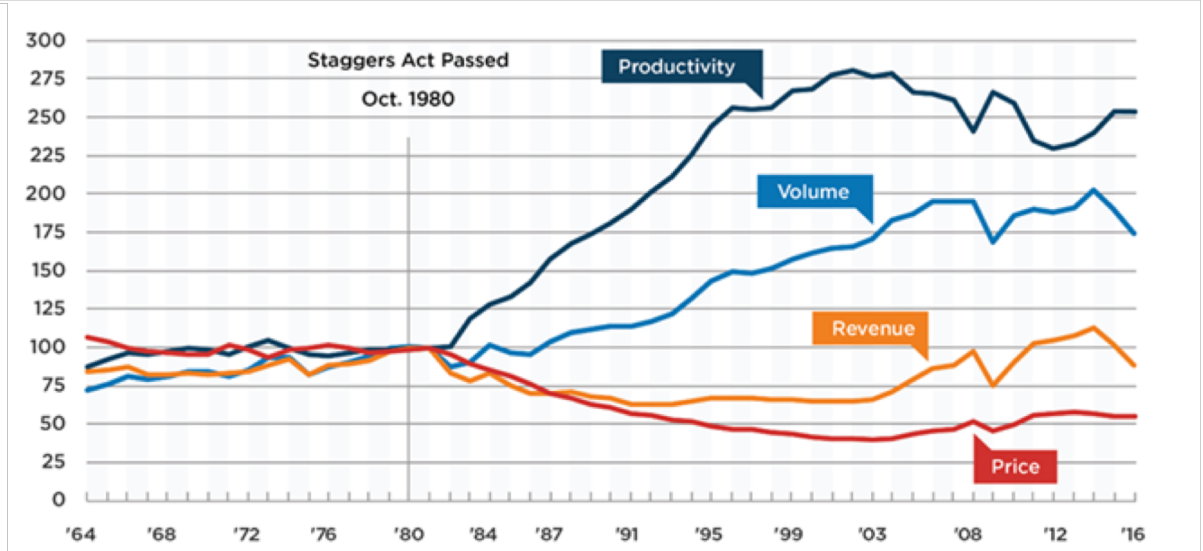


- **Konseptin toimijoita ovat Göteborgin kaupunki, operaattorit ja Ruotsin liikennehallinto (Swedish Transport Administration, STA).**
- **Konseptin rahoitus tulee Göteborgin kaupungilta ja STA:lta sekä konseptia hyödyntäviltä kaupallisilta toimijoilta.**
- **Konseptin kehittämistä ja toimintaa koordinoi Göteborgin satama (The Port of Gothenburg). Taustalla on sataman ruuhkautuminen**

RAUTATIELIIKENTEESSÄ TAVARA- JA INTERMODAALIVOLYYMIT OVAT KASVANEET UK:SSA JA USA:SSA KILPAILUN VAPAUDUTTUA



- **Brittiläisen** rahtijunaliikenteen markkina on yksityisen sektorin avoin kilpailuympäristö, jonka taustalla on rataverkon omistuksen ja operoinnin erottaminen.
- Vuodesta 2004 lähtien intermodaalinen rahtijunaliikenne on kasvanut yli 60 %. Valtio tukee rahtijunasektoria useilla rahoitusohjelmilla.



- **USA:ssa** vuonna 1980 voimaan tullut Staggers Rail Act laajensi liikkumavaraa rautatiesektorilla koskien mm. palvelun hinnoittelua, sopimuksia, tehostamista, rautatieyhtiöiden fuusioitumista ja multimodaalisen toiminnan omistusta.
- Muutoksen seurauksena tuottavuus ja volyymit nousivat, hinnat laskivat ja alan keskittyi muutamaan keskenään kilpailevaan yritykseen: rautatieyritysten määrä vähentyi 106 (1960) → 11 (2013).

KONTTIJUNALIIKENTEN JA INTERMODAALITERMINAALIEN MENESTYSTEKIJÄT MUIDEN MAIDEN KOKEMUSTEN POHJALTA



YHTEENVETO KONTTIJUNALIIKENTEN JA KOUVOLA RRT:N KESKEISESTÄ SÄÄDÖSYMPÄRISTÖSTÄ

Kalusto

(tavaravaunut ja veturit) käyttö Suomen raideliikenteessä

- Yhteentoimivuusdirektiivi (YTE), ei Suomen ja Venäjän välisessä suorassa liikenteessä
- Käyttöönottolupa (rekisteröinti Trafin kalustorekisteriin)
- Pätevä kunnossapitoyksikkö

Henkilöstö

- Veturinkuljettajan kelpoisuusvaatimukset (lupakirja)
- Muun henkilöstön kelpoisuusvaatimukset (erityisesti liikenneturvallisuustehtävät)

Ratainfra

(rataverkonhaltija RRT)

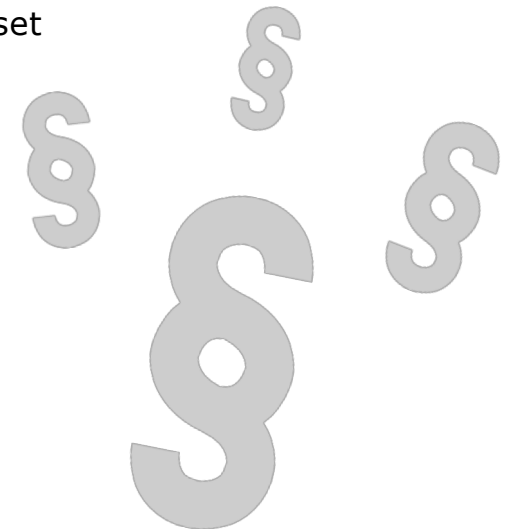
- Verkkoselostus
- Vaatimukset yhteiskäyttöisyydestä, open accessista ja syrjimättömyydestä (palvelupaikkakäsite)

Operatiivinen toiminta ja liiketoiminta

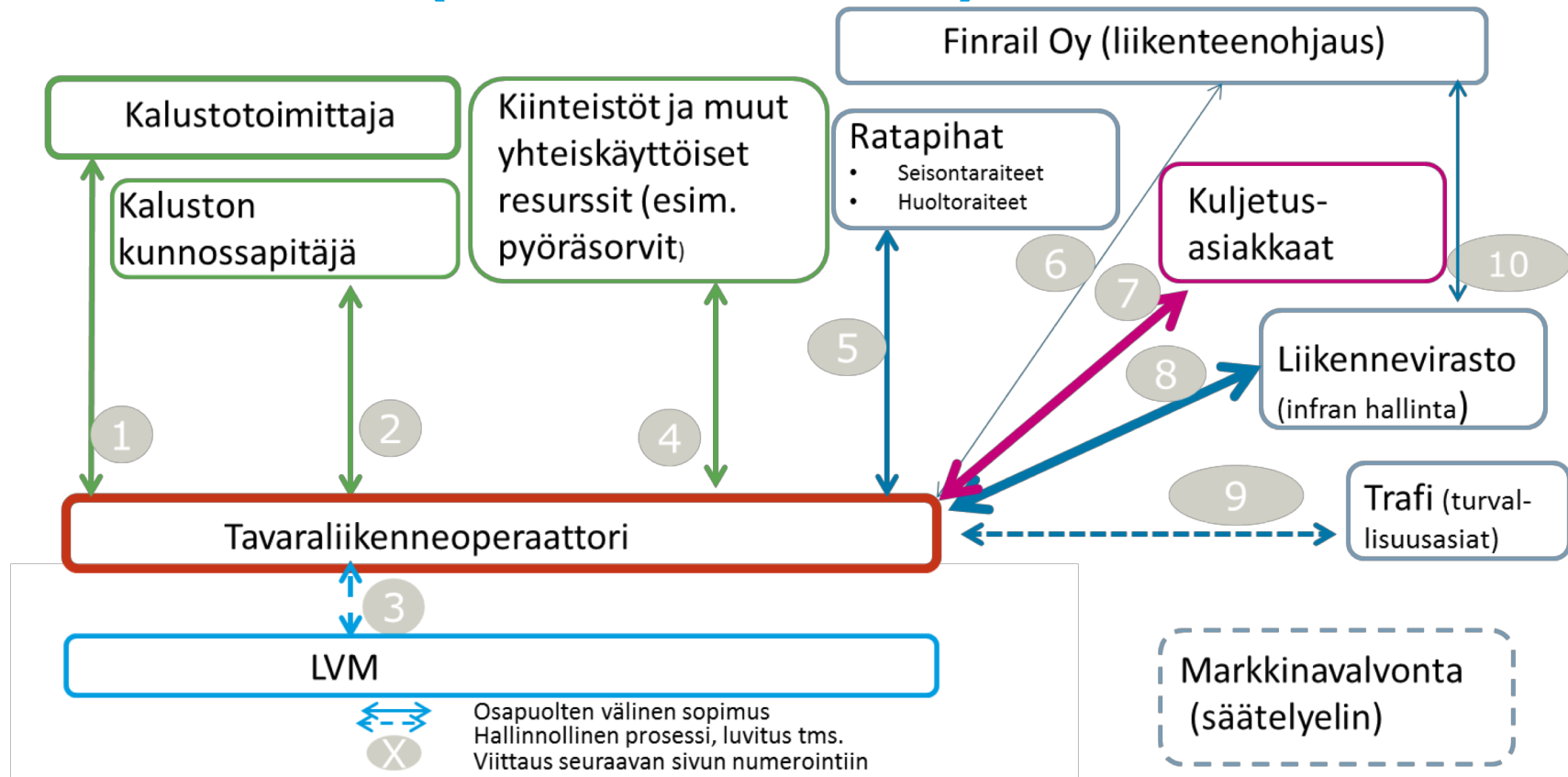
- **Operaattori:** Turvallisuustodistus, -organisaatio ja -johtamisjärjestelmä, omavalvontamenettely, toimilupa, rataverkon käyttölupa (käyttösopimus, ratamaksu), kirjanpitoa ja vastuuvakuutusta koskevat säädökset, VAK-säädökset, vienti- ja tuontikuljetusten luvat, merkittävien muutosten riskienhallinta (YTM)
- **Kouvola RRT:** Turvallisuuslupa, -organisaatio ja -johtamisjärjestelmä, omavalvontamenettely, VAK-säädökset, merkittävien muutosten riskienhallinta (YTM), pelastussuunnitelma, riippumaton kapasiteetin jako ja hinnoittelu

TÄRKEIMMÄT RAUTATEIDEN TAVARALIIKENTEeseen VAIKUTTAVAT TURVALLISUUSSÄÄDÖKSET

- Rataverkonhaltijat
 - Turvallisuuslupa
 - Uusi rautatieinfrastruktuuri ja/tai muutos nykyiseen rautatieinfrastruktuuriin
- Rautatieliikenteen harjoittaminen
 - Rautatieliikenteen harjoittajana toimimiseen liittyvät säädökset, kuten turvallisuustodistus
 - Rautatieliikenteen harjoittajan toimintaan liittyvät säädökset, kuten tavaroiden ja matkustajien kuljetukseen liittyvät vastuut ja velvollisuudet
 - Rautatieliikenteen harjoittajan kalustoon liittyvät säädökset
- Rataverkon haltijoille ja rautatieliikenteen harjoittajille yhteiset säädökset
 - Turvallisuusjohtamisjärjestelmä
 - Käyttötoiminta ja liikenteenhallinta, määrittää kansalliset vaatimukset liikennöintiin ja liikenteenohjaukseen
 - Riskien arvioinnin vaatimukset
- Rautatiehenkilöstön kelpoisuus
 - Liikenneturvallisuustehtävät
 - Operatiivisten henkilöiden pätevyys
- Vaarallisten aineiden kuljetukset



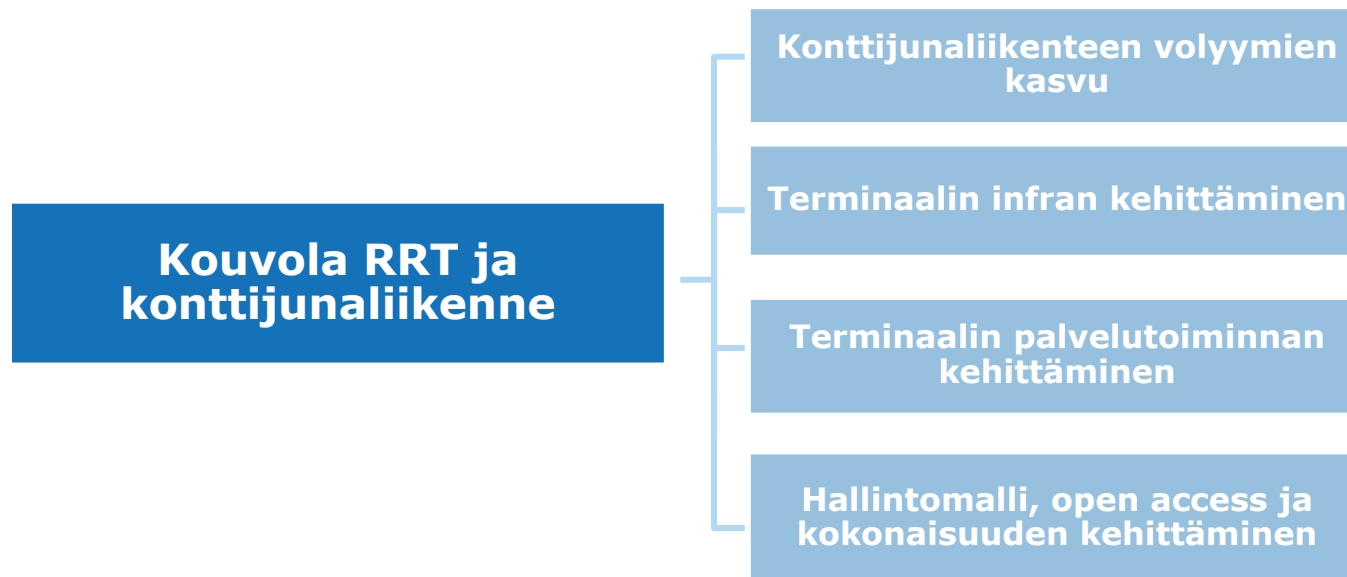
TÄRKEIMMÄT RAUTATIEOPERAATTORIN TARVITSEMAT SOPIMUSSUHTEET (TAVARALIIKENNE)



SÄHKÖISELLÄ KYSELYLLÄ TOTEUTETUN EPÄVARMUUS- JA RISKITARKASTELUJEN YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET

- Sääntely ja hallinnolliset prosessit eivät ole suurimpia riskitekijöitä, ja suunniteltu sääntelyn helpottaminen parantaa tilannetta
- Tärkeimpinä epävarmuuksina ja riskeinä korostuvat
 - Riittävän kaupallisen volyymin saanti konttijunaliikenteeseen ja RRT-terminaaliin
 - Ratakapasiteetin riittävyys rajalta Kouvolaan, mikäli liikenne kasvaa merkittävästi
 - Kouvolan kaupungin mahdollisuudet toteuttaa uudentyyppinen ja laaja terminaali-investointi
- Erityisesti kahteen viimeiseen liittyen tarvitaan Kouvolan toimijoilta aktiivista, laajaa yhteistyötä ministeriön, Liikenneviraston ja Trafín kanssa

KONTTIJUNALIIKENTEN JA RRT-TERMINAALIN TOIMINNAN KÄYNNISTÄMISEN EPÄVARMUUKSIA ARVIOITIIN LISÄKSI JUURISYYANALYYSILLA ("KALANRUOTOMALLI") NELJÄLLÄ OSA-ALUEELLA



SWOT-ANALYYSI KOUVOLA RRT-TERMINAALISTA PEILATTUNA TOIMINTAYMPÄRISTÖÖNSÄ

Toimintaympäristön vahvuudet

- TEN-T-status ja sitä kautta mahdollistuva EU-rahoituskehikko
- Palvelupaikkakäsite (open access) valmiiksi määritelty monitoimijaympäristöön
- Kouvolan luonnolliset kilpailukykytekijät (sijainti solmukohtana, nykyiset toimijat ja toiminnot, rautatiealan osaaminen ja koulutus keskittyneet Kouvolaan)
- "Pre-RRT"-toiminta (toiminta ennen terminaali-investointia) on mahdollista käynnistää ilman uusia toimilupia ja operaattoreita, sillä Suomessa on tällä hetkellä kaksi operaattoria jotka voivat jo ajaa konttijunia rajalle
- Kärkihankkeella on poliittinen ja Kouvolan kaupunginjohdon vahva tuki

Toimintaympäristön heikkoudet

- Pienet tavaravolyymit ja niukat henkilöresurssit alkuvaiheessa suhteessa vaadittuihin prosesseihin

Toimintaympäristön mahdollisuudet

- Kouvolan sitoutuminen ja panostus konttijunaliikenteen ja RRT-terminaalin kehittämiseen (Göteborgin tyyppinen veturirooli)
- Toteuttaminen vaiheittain: Pre RRT –toiminta vanhalla konttikentällä matalan kynnyksen toiminnan aloitus
- Yksityisraiteiden keskittäminen samalle rataverkonhaltijalle (hallinnointiyhtiö)
- Yhteistyö satamien kanssa

Toimintaympäristön uhat

- Tavoiteltu volyymikehitys ei toteudu
- Riippuen ratainfra hallinnan järjestelyistä: turvallisuus- ja ympäristöjärjestelmien hoitaminen muodostuu liian suureksi työtaakaksi ja kustannukseksi
- Liikenne ohjautuu muihin Suomen terminaaleihin tai satamiin

JOHTOPÄÄTÖKSIÄ TOIMINTAYMPÄRISTÖN EDELLYTYKSISTÄ KONTTIJUNALIIKENTEELLE JA RRT-TERMINAALILLE

- Kilpailun avautuminen tavaraliikenteessä, yhdysliikennesopimuksen muutos edistää tätä, kalustokysymykset Suomen raideleveyden takia haaste muulle kuin venäläisen standardin mukaiselle kalustolle
- Lainsäädännöllinen toimintaympäristö on valmis monitoimijamalliin, mutta se on haastava käytännössä. Normienpurku siirtää vastuuta toimijoille
- Verrattuna muihin maihin Suomen kansallinen strateginen tavoiteasetanta ja toimenpiteet ovat vaatimattomia intermodaaliliikenteen kehittämisen kannalta
 - => **Kaupungin ja Kouvola Innovation Oy:n tekemällä yhteistyöllä ja viestinnällä merkittävä rooli**
- Aasian konttijunan ja RRT-terminaalihankkeen suurimmat uhat liittyvät konttiliikenteen volyymeihin, joihin vaikuttaa erityisesti Venäjän ja Aasian käytävän konttijunaliikenteen kilpailukyky suhteessa laivaliikenteen kilpailukyvyn kehittymiseen
- Kouvolan kaupungin ja Kouvola Innovationin rooli ovat ensiarvoisen tärkeitä konttijunaliikenteen ja RRT-terminaalin kehittämisessä
 - **Kansainväliset esimerkit vahvistavat, että eteenpäinviemiseen tarvitaan veturitoimija ja sen kanssa kiinteää samansuuntaista aktiivista yhteistyötä tekeviä kumppaneita.**

KIITOS!

Ramboll Finland Oy

Procopé & Hornborg Asianajotoimisto Oy

mirja.mutikainen@ramboll.fi

p. 050 3141 521