VR Groupin viestit hallitusohjelman laatijoille



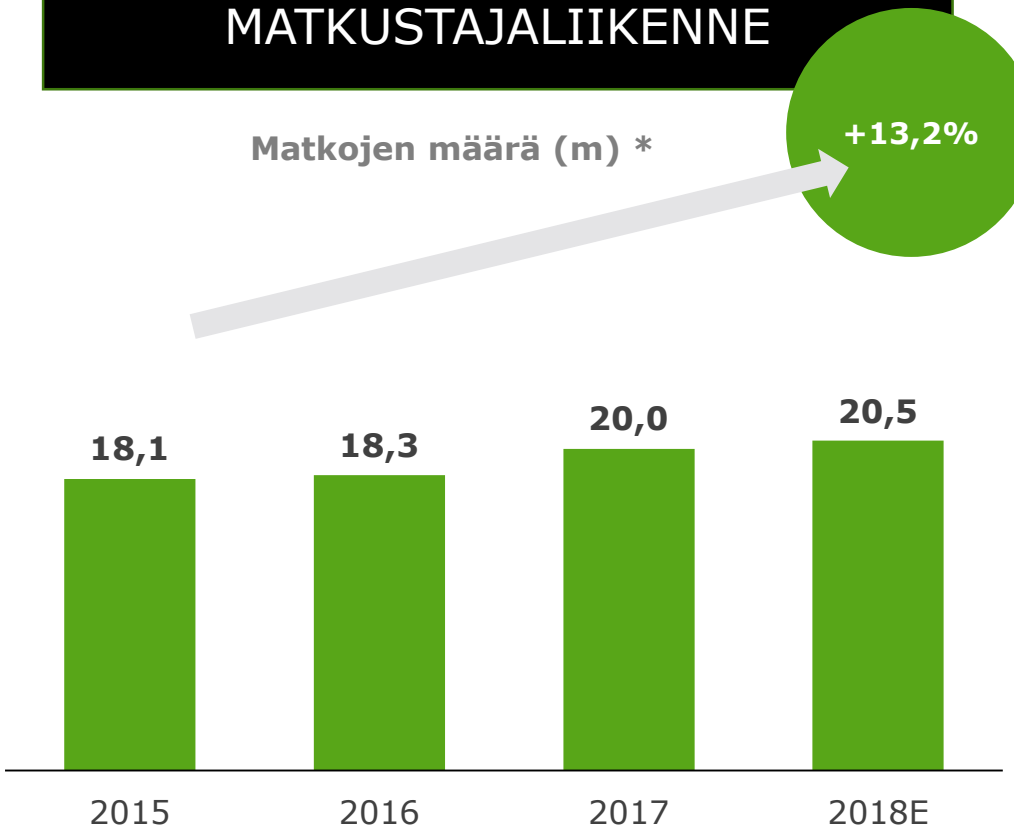
VR GROUPIN PÄÄVIESTIT

1. VR Group on menestyvä yritys ja raideliikenne on kasvava toimiala sekä elinehto Suomen kilpailukyvylle
2. Suomi tarvitsee lisää raideinvestointeja ja pitkäjänteisen rautateiden investointiohjelman
3. Kilpailu tulee avata vaiheittain edellisistä vaiheista oppien varmistaen samalla VR:n toimintaedellytykset
4. Raideliikenteen kasvulle ei pidä luoda esteitä

Rautateiden matkamäärät ja tonnit kasvaneet voimakkaasti viime vuosina

MATKUSTAJALIIKENNE

Matkojen määrä (m) *

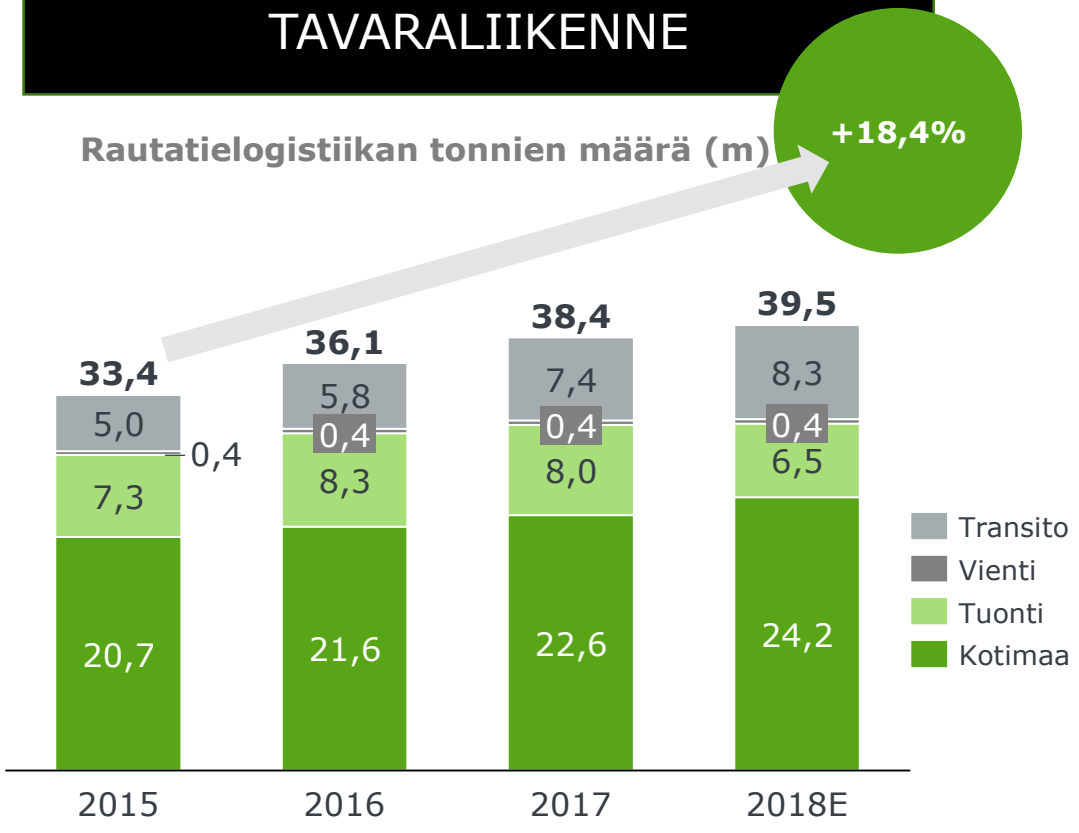


*Ei sisällä HSL-liikennettä

- Junamatkailun suosio on vahvassa nousussa ja etenkin kaukoliikenteessä matkustusmäärät kasvavat tuntuvasti.
- Junaliikenteen suosiota kasvattavat edullisemmat lippujen hinnat, matka-aikojen nopeuttaminen suosituilla reiteillä sekä vuorotarjonnan lisääminen.

TAVARALIIKENNE

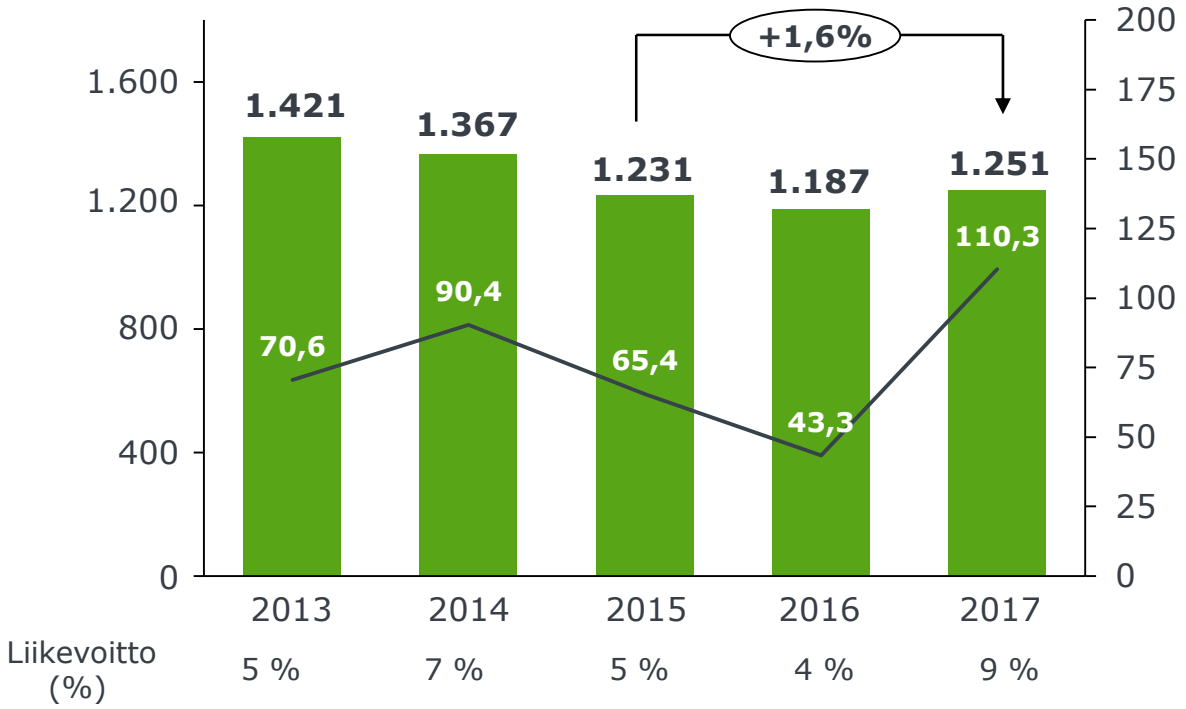
Rautatielogistiikan tonnien määrä (m)



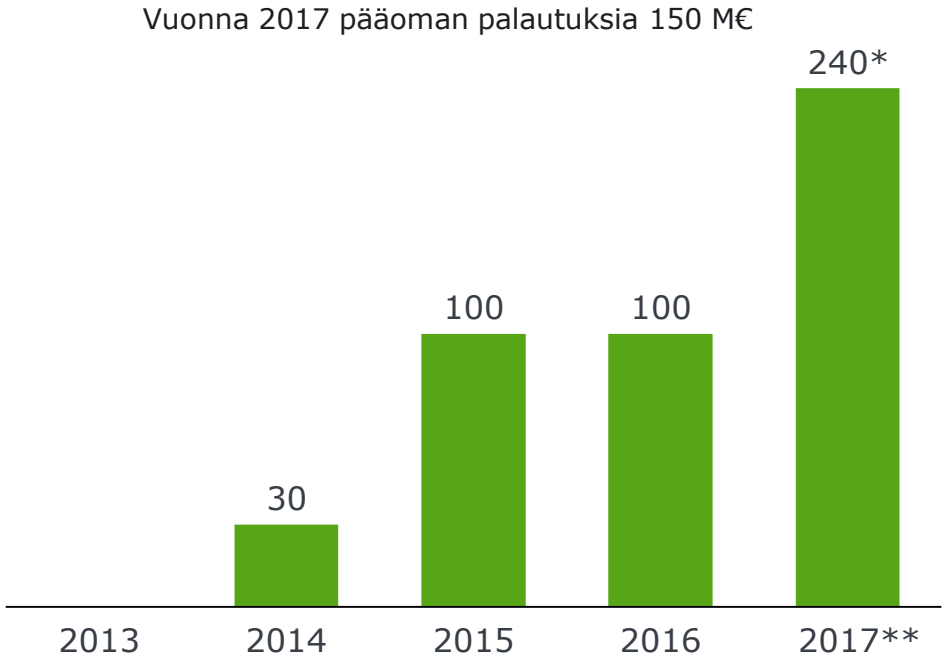
- Metsäteollisuudessa uusi kukoistus ja suotuisa markkinatilanne.
- Kotimaan raakapuu ja transitoliikenne vauhdittivat kasvua.
- Äänekosken biotuotetehdas käynnistyi täydellä volyymillä.

VR Groupilla viime vuosina hyvä taloudellinen suorituskyky – Omistajalle on tuloutettu lähes 450 M€ viimeisen kolmen vuoden aikana

KONSERNIN LIIKEVAIHTO JA LIIKEVOITTO M€



OMISTAJALLE MAKSETUT OSINGOT JA PÄÄOMAN PALAUTUKSET M€

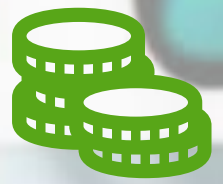


*Sisältää osinkoina 90 M€ ja pääomanpalautuksena 149,5 M€, josta 49,5 M€ on ratahankkeeseen liittyvien tase-erien palautusta.

**VR Group maksoi veroja ja veroluonteisia maksuja valtiolle vuonna 2017 yht. 327 M€.

Avaintapahtumia 2017-2018

- Historian paras tulos vuosina 2017 ja 2018
- Investoinnit uusiin vetureihin, matkustajavaunuihin, tavaravaunuihin ja digikanaviin 150 M€ vuositasolla
- Asiakastyytyväisyyteen panostettu kaikissa liiketoiminnoissa
- Henkilöstötyytyväisyys nousussa
- Maine parantunut
- Matkustajaliikenteen kilpailun avautumiseen valmistautuminen täydessä vauhdissa
- A+ -luottoluokitus Standard&Poor'silta
- VR Track muodostaa NRC Groupin kanssa johtavan pohjoismaisen raideinfraan keskittyvän yhtiön



VR Groupin liikevoitto yht. 110,3 milj. euroa vuonna 2017. Liikevaihto kasvoi 5,5 prosenttia 1 251 milj. euroon.



NPS 44 (kaukoliikenne)

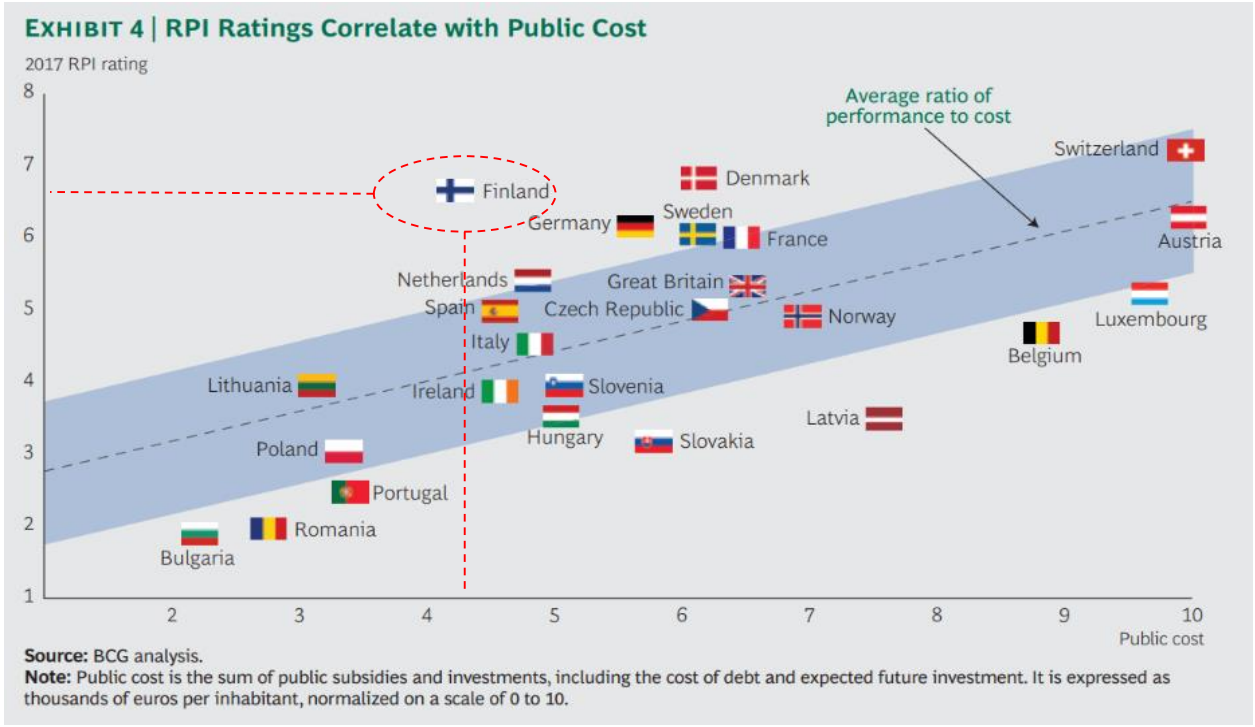


Luottamus&Maine -tutkimus 3,10 /2018 vs. 2,93 /2015



People Power -indeksi 60,9 /2018 vs. 58,2 /2017

Suomen rautatiejärjestelmä on hinta-laatusuhteeltaan Euroopan paras



Julkinen meno²

Lähde: The Boston Consulting Group (BCG)

1. RPI = Railway Performance Index 2017: Suorituskykyä mitattu käyttöasteen, käytettävyyden laadun ja turvallisuuden osatekijöistä muodostetulla indeksillä. Julkinen meno sisältää operoinnin julkiset tuet, ylläpidon ja investoinnit
2. Julkinen meno on kustannus tuhatta asukasta kohden normalisoituna asteikolle 0 ja 10 välillä

https://www.bcg.com/publications/2017/transportation-travel-tourism-2017-european-railway-performance-index.aspx

Rautatiejärjestelmän suorituskyky on yleisesti suoraan verrannollinen siihen käytettyihin julkisiin määrärahoihin

- Suomessa rautatieliikenteen julkisen rahoituksen määrä on Euroopan pienimpiä liikennemääriin nähden ja se käytetään yli 90 prosenttisesti rataverkon ylläpitoon
- Pitkälle liberalisoidut raidemarkkinat ovat kalliita, eivätkä takaa parhainta suorituskykyä (vrt. UK ja Sveitsi)
- Suomen rautatiejärjestelmä on tutkitusti suorituskyvyltään Euroopan parhaimpien maiden joukossa ja hinta-laatusuhteeltaan Euroopan paras

RAIDELIIKENNE ON TULEVAISUUDEN TOIMIALA







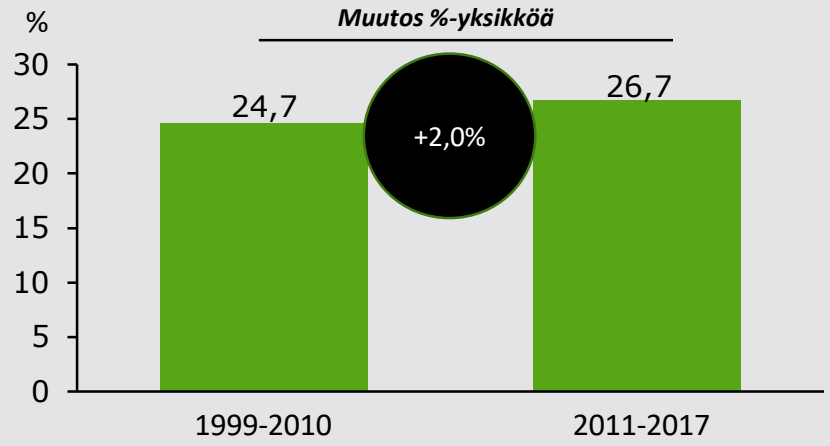
KAUPUNGISTUMINEN

ILMASTONMUUTOS

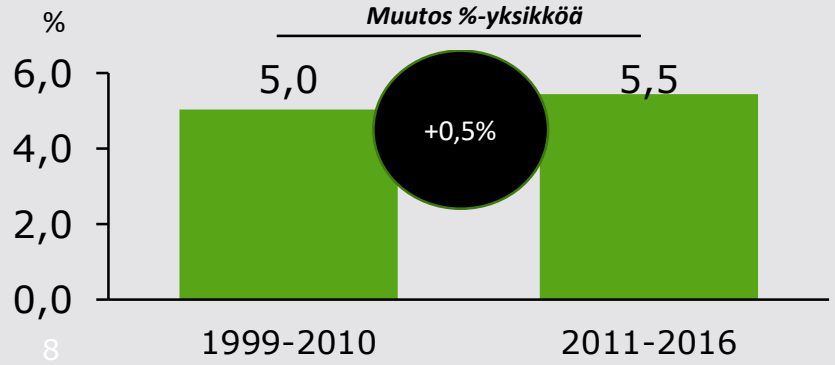
DIGITALISAATIO

RAUTATIELOGISTIIKAN JA MATKUSTAJALIIKENTEEN MARKKINAOSUUDET OVAT KASVANEET SUOMESSA

Rautatielogistiikan osuus kuljetetuista suoritteista (tonnikilometrit) Suomessa 1996-2017

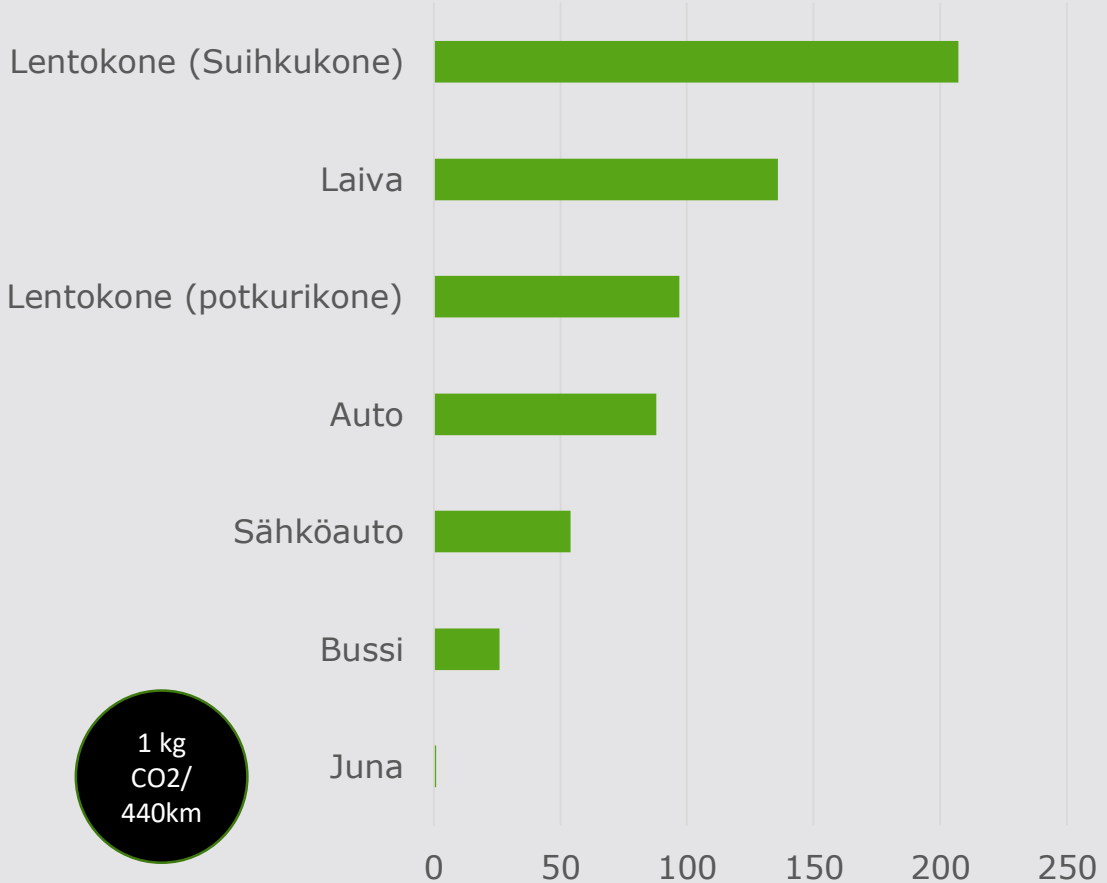


Rautatieliikenteen osuus kuljetetuista suoritteista (henkilökilometrit) Suomessa 1999-2016



JUNAMATKUSTAMISEN SUOSIO KASVUSSA – YMPÄRISTÖYSTÄVÄLLISYYS ON ETU

Päästöt kg CO2 / 440 km



Lähde: Maaseudun Tulevaisuus, VTT:n tietokanta

Raideliikenteen kasvu edellyttää riittävää perusradanpidon rahoitusta, pitkäjänteistä rataverkon investointiohjelmaa ja järkevää priorisointia

1. NYKYINEN RATAVERKKO KUNTOON

Kiireelliset toimenpiteet

- Matkustajaliikenteen matka-aikojen nopeutusohjelma 200 M€
- Logistiikan kilpailukykypaketti -ratojen ja ratapihojen modernisointi 400 M€
- Vuosittainen tasokorotus perusradanpitoon 130 M€

2. KASVU EDELLYTTÄÄ INVESTOINTEJA JA PITKÄJÄNTEISTÄ SUUNNITTELUA

Seuraavan vaiheen investoinnit

- Pasila-Riihimäki II vaihe 200 M€
- Riihimäki-Tampere 3. raide 700-950 M€
- Pisara-rata 1 300 M€
- Lentorata eli lisäraiteet pääradalle via lentoasema 2 650 M€
- Turun tunnin junan I vaihe eli Espoon radan jatko Leppävaarasta Kauklahteen 275 M€
- Teollisuuden kasvun tukeminen tapauskohtaisesti

3. MUUTA

Tulevaisuuden visioita

- Tallinnan tunneli
- Jäämeren rata
- ?
- ?

Matkustajaliikenteen kasvutrendin ylläpitäminen edellyttää liikennöitävyyden parantamista ja investointeja rataverkkoon – Markkinaosuustavoite 10 % (nyt 5,5 %)

Liikennöitävyyden parantaminen 200 miljoonalla eurolla maksaa itsensä takaisin 10 vuodessa

- Junamatkaa hidastavien paikallisten nopeusrajoitusten poisto-ohjelma ja radan kunnon varmistaminen eri puolilla Suomea 200 M€
- Matkustajien arviolta 1,8 miljoonan tunnin aikasäästön kansantaloudellinen hyöty on 20 M€

Koko Suomi hyötyy lisäkapasiteetista ruuhkaiselle pääradalle

- Maakuntien yhteyksien parantaminen edellyttää lisää raiteita koko matkalle Helsingin ja Tampereen välillä
- Pasila-Riihimäki II vaihe n. 200 M€
- Riihimäki–Tampere kolmas raide 700–950 M€
- Pisara-rata 1 300 M€
- Lentorata 2 650 M€

Panostukset rantaradalle tuovat lisää kapasiteettia kaukoliikenteelle sekä enemmän ja nopeampia lähijunayhteyksiä

- Espoon kaupunkiradan jatkaminen Leppävaarasta Kauklahteen olisi I vaihe Helsinki—Turku nopean ratayhteyden toteuttamiselle 275 M€

Rautatielogistiikan kasvu ja kilpailukyky edellyttää rataverkon ja ratapihojen modernisointia investoinneilla – Markkinaosuustavoite 30% (nyt 27 %)

AKSELIPAINO	RATOJEN SÄHKÖISTYS	RATAPIHAT	LISÄÄ OHITUSPAIKKOJA
Akselipainon korottaminen lisää Suomen reitin kilpailukykyä suhteessa Venäjän ja Baltian reitteihin sekä parantaa kotimaan vientikuljetusten tehokkuutta	Ratojen sähköistäminen nopeuttaa kuljetuksia, lisää ympäristölle ystävällisen rautatieliikenteen kilpailukykyä ja tukee Suomen vientiteollisuutta	Ratapihojen kehittäminen ja kolmioraiteet mahdollistavat kotimaan ja transitoliikenteen kasvun poistamalla liikenteen pullonkauloja	Välityskyvyn parantaminen kohtaamis- ja ohituspaikkoja lisäämällä tuo lisää kapasiteettia Suomen pääosin yksiraiteiselle rataverkolle

- Kouvola-Kotka/Hamina 25 Tn akselipainon mahdollistavat raiteet 22 M€
- Iisalmi-Ylivieska rataosan sähköistäminen ja Iisalmen kolmioraide 90 M€
- Kotka Kotolahden ratapihan laajennus n. 15 M€
- Oulu-Kontiomäki-Vartius kapasiteetin nosto sekä Oulun kolmioraide ja/tai Oulun ratapihan kehittäminen 40 M€
- Imatrankosken ratapiha, Imatran kolmioraide, Luumäki-Imatra palvelutason parantaminen ja 25 Tn akselipaino 220 M€
- Hyvinkää-Hanko rataosan sähköistys 45 M€

Asiakkaita eniten hyödyttävä tapa avata kilpailu

Kilpailun edellytysten kehittämisessä tärkeintä on investoida rataverkon välityskykyyn ja lisäkapasiteettiin.

Rautatieoperoinnin turvallinen kehitys on varmistettava.

Kilpailun avaamisessa edettävä vaiheittain ja prosessia työstettävä yhteistyössä eri tahojen välillä.

Liikkuvan kaluston kuljettajakoulutus järjestettävä kilpailuneutraalisti.

Kaukoliikenteessä kilpailun avautumisen tulee perustua markkinaehtoisiin ratkaisuihin.

Kaikissa toimenpiteissä lähtökohtana oltava Suomen rautatiejärjestelmän kilpailukyvyn kehittäminen, eikä kilpailun avaaminen ainoastaan ideologisista syistä.

Tavaraliikenteen kilpailu avautui kotimaassa vuonna 2007 ja idän liikenteessä 2018. Kilpailu kehittyy täysin markkinaehtoisesti.

Raideliikenteen kasvua tuettava johdonmukaisilla valinnoilla ja esteitä poistamalla

Uudet rahoitusmallit ovat välttämättömiä ratainvestointien toteuttamiseksi.

Kasvava raideliikenne edellyttää pitkäjänteistä rautateiden investointiohjelmaa.

Ratamaksuja ei tule korottaa ja maksuperusteiden on kannustettava ilmastonmuutoksen torjunnan edistämiseen.

Dieselvetoista liikennettä ei voi suosia sähkövetoisen liikenteen kustannuksella.

Väylämaksut tulee huomioida osana koko logistiikkaketjun ja teollisuuden kilpailukykyä.

Transitoliikenteen reittinä Suomi on 2-4 euroa kalliimpi per tonni kuin muiden Itämeren satamien kautta.

Venäläisen tavaravaunukaluston käyttö Suomen sisäisessä liikenteessä on rataverkkoa kuormittava tekijä. Venäläisten vaunujen tekniset ominaisuudet kuormittavat ratarakenteita ja nopeuttavat radan kulumista etenkin vaihteissa.

Alhaisemmalla nopeudella kulkeva venäläinen kalusto varaa myös tavallista enemmän ratakapasiteettia ja hidastaa muuta liikennettä.

EU:n rautatielinjausten toimeenpanossa Suomen tulee olla kustannustietoinen ja säilyttää kansallinen liikkumavara mahdollisimman suurena.