

VIA BALTICA RATA / JUNAYHTEYS BERLIINISTÄ SUOMEEN

Via Baltica rautatie

Kauppalehdessä oli 21.03.2006 Satu Keiski-Tonin mielenkiintoinen artikkeli ”Euroopan väylä- ja ratahankkeet vaakalaudalla”. EU:n nykyisten talousvaikeuksien takia v. 2004 sovitut 30 TEN (Trans-European Networks) kehittämishanketta, budjetti 225 miljardia euroa, on arvioitava ja ajoitettava uudelleen. Hankelistassa oleva Via Baltica-rata, Varsova-Kaunas-Riiga-Tallinna-Helsinki on Suomen kannalta tärkeä. Seuraavassa sen toteuttamiseen liittyviä näkökohtia.

Vuonna 2005 kuljetettiin Superfastin, Finnlinesin ja Transfennican Saksa- Suomi laivoilla lähes 300 000 rekkaa ja puoliperävaunua. Lisäksi Via Baltica maantietä kuljetettiin Tallinnan kautta Suomeen ja takaisin lähes 100 000 yksikköä. Määrät kasvoivat viime vuoteen 40% ja kasvun arvioidaan jatkuvan.

Pelkästään nämä volyymit olivat niin isot - suuruusluokka yli 1000 yksikköä keskivuorokausitasossa - että vain muutama prosentti mahtuu kerrallaan yhteen Via Baltica junaan. Sopivin reitti on Berliini-Tallinna. Juna olisi ns. kokojuna ilman välikäsitteilyjä aikataulutettuine liitántä- ja jatkoyhteyksineen Berliinissä ja Tallinnassa. Se sopii erikoisesti asiakkaille, jotka arvostavat nopeita ja luotettavia kuljetuksia Euroopan asiakkailta suoraan jakeluterminaaleihin Suomessa ja päinvastoin. Kilpailukyvyn perustana ovat myös ns. kokojunat Euroopan alueella, tavarankuljetukset tilayksiköissä (trailerit ilman vetoautoja, kontit, kuormatilat eli swapbodyt) eri rahtiterminaalien välillä. Hyvä intermodaalinen yhteensopivuus ja tavaroiden yksiköinti luovat edellytykset nopeille kustannustehokkaille ratkaisuille.

Junan kilpailukyky perustuu kuljetusnopeuteen ja -varmuuteen. Asiakkailta säästyy kuljetusaikaa yksi päivä, usein enemmänkin. Junaan voidaan segmentoida pääasiassa näitä ominaisuuksia tarvitsevat kuljetuksia ja hinnoitella ne sen mukaan. Suurin osa kokonaisvolyymista kuljetettaisiin edelleen perinteisillä tavoilla ja tariffeilla.

Nykyisellä ratainfrastruktuurin junan ajoaikavoisi olla 20 tuntia. Aika on realistinen kun sitä vertaa Tallinna-Varsova –reitillä muutama vuosi sitten kulkeneen BaltiExpress –makuuvaunun junan aikatauluun. Matka Berliini-Tallinna on 1750 km, junan keskinopeus 90km/h. *Tämä luonnollisesti edellyttäisi rajojen ylittäminen tapahtuisi nopeasti, pysähtymättä EU:n sisäliikenteen periaatteita noudattaen ja nykyistä sähköistä teknologia hyödyntäen.* Junat voisivat lähteä yhteysvälin molemmista päistä klo 20.00, perilletulo klo 16.00, jolloin purkaus ja kuormausaika on 4 tuntia. Tämä vuorokausirytmimerkitsee edullisia kalustokustannuksia ja ylivoimaista kuljetusnopeutta. Rataan tarvittaneen joitakin marginaalisia toimenpiteitä. Raideleveyden muuntolaitteet ovat valmiina Lietuan ja Puolan rajalla, kalustoa on saatavissa, radan väljä kabariitti (Neuvostoliiton standardi T1) mahdollistaa korkeiden kuormien kuljettamisen junavaunussa. Tarvittaessa junavaunujakin olisi mahdollista kuljettaa Viron ja Suomen välillä *hyvin nopeallakin aikataululla juuri avatulla Sillamägi-Kotka reitin Vironia-lautalla (entinen StarWind).* Lautassa on kiskot, mutta satamiin olisi asennettava junarampit. *Tätä yhteyttä käyttäen esimerkiksi StoraEnson paperirullat olisivat nopeammin tai huonoimmassakin tapauksessa samassa ajassa Keski-Euroopassa, kun ne nyt ovat välisatamassa Göteborgissa odottamassa kuljetus Euroopan mantereeseen satamiin.*

Henkilöliikenteessä junalla on iso potentiaali. Suomessa käy 300 000 saksalaisturistia vuodessa. Suuri osa on käyttänyt Saksa –Hanko nopeita laivoja, mutta myös Via Baltica maantie on kasvattanut suosiotaan vuosi vuodelta. Berliini-Tallinna juna sopisi autoturisteille erittäin hyvin.

Tutkimusten mukaan säästetyt lomapäivät ja hotelliöyöyöymisten kustannukset ovat laskuissa mukana turistien valitessa kulkumuotoja. Keski-Euroopassa on kehittynyt tehokas autopikajunaverkosto, joka toimii hyvin liityntäliikenteenä Berliini-Tallinna –junaan. Suomessa kuljetetaan jo nyt autopikajunilla Lappiin Saksasta Hangon kautta tulleita autoturisteja. Sesonkiaikoina tarvitaan useita junia.

Nylyinfraan perustuva Berliini-Tallinna-junahanke on irroitettava TEN:n ajoituksesta ja sen toteutus on aloitettava pikaisesti erillisjärjestelyillä. Ratainfrastruktuurien lyhyen tähtäimen varmistamiseksi ja ratkaisemiseksi tarvitaan neuvotteluja EU:n ja reitin valtioiden kanssa. Rata on kuulunut perinteisesti yhteiskunnan ylläpitämään infrastruktuuriin, mutta monet yksityiset rahoituslaitokset ovat nykyin mukana rahoittajina Via Baltica –reitin kansallisilla rautatielaitoksilla. Ensisijaisesti tarvitaan junaoperaattori, joka hoitaa myös kuljetuskaluston, ja globaali logistiikkaoperaattori vastaamaan toimitusketjujen kokonaisuudesta. Pilottiasiakkaana voisi olla jokin suuri suomalainen kauppaketju tai jokin muu logistiikkakustannustensa alentamisesta kiinnostunut muu toimijataho.

Laivaliikenteessä uudelleenryhmittymiset tapahtuvat tehokkaasta. Se nähdään nyt Tallinkin, Superfastin ja Siljan järjestelyistä. Laivayhtiöt eivät aikaile asiakkaitten palvelun parantamisessa, kun taas Suomi-Eurooppa-Suomi kiskoliikenteen kilpailualueiden hyödyntäminen ei ole ollut kenenkään intressissä. *Jo 26.5.1993 Suomen, Viron, Latvian ja Puolan liikenneministerit laativat yhteisen pöytäkirjan Helsingin ja Warsovan välisen rautatieliikenteen kehittämiseksi. Tässä pöytäkirjassa Suomen ja Viron liikenneministeriöiden vastuulle jäi junalauttaliikenteen kiireellinen kehittäminen Helsingin ja Tallinnan välille. Yhtäkään liuskaa selvittelymuistiota ei ole julkisuuteen saatettu.*

Eurooppalaiset rautatiet

Rautatiekuljetusten kilpailukyky on edelleen laskusuunnassa. Tärkein tätä mittaava tunnusluku, tavarankeskimääräinen kuljetusnopeus, on enää 18 km/h. Tästä johtuen markkinaosuus jatkaa laskuaan, se on nyt vain 8-12 %. Asiakkaan kannalta kansalliset rautatiet ovat itsetietoisia, suuria, byrokraattisia ja omilla toimintamalleillaan toimivia. Niiden on vaikea siirtyä yhteisiin pelisääntöihin ja teknologisiin ratkaisuihin. Esim. nyt Euroopassa on 8 erilaista signaalijärjestelmää. On osoittautunut, että niiden yhdenmukaistamisesta ei voida sopia. Onneksi ongelma voidaan eliminoida teknisellä ratkaisulla kehittämällä veturikohtaisia ohjauslogiikoita.

Euroopassa historiallisena teknillisenä perusrasitteena on vanha rataverkko lyhyine ratapihoineen, mataline tunneleineen ja sähkönsyöttölaitteineen. Tämä rajoittaa rahtitehokkaiden vaunujen käyttöä ja junapituuksien ja akselipainojen nostamista.

Pohjois-Amerikassa tapahtunut voimakas logistiikan kehitys antaa näkökulman kehitysmahdollisuuksista Euroopassa. Pohjois-Amerikassa pääkehityksen muodostavat muutama suuri rautatieoperaattori, kehittynyt intermodaalinen terminaaliverkosto ja sen nivellyttäminen maantiekuljetuksiin. Rautatieoperaattoreiden ”reviirit” ovat historiallisen kehityksen tuloksia, mutta ne eivät noudata osavaltioiden eikä USA:n ja Kanadan rajoja. Maailman suurimpien huolintajättien asiantuntijat esittävät, että Euroopan rautateiden kehittäminen mahdollistettaisiin muodostamalla logistisia suuralueita, jotka eivät noudattaisi kansallisia rajoja. Pohjois-Amerikan toteuttamat uudistukset ovat johtaneet kilpailukykyyn voimakkaaseen kasvuun: markkinaosuus on 42-45 % ja kasvaa, tavarankuljetusnopeus on 55-65 km/h ja kasvaa, junien akselipaino on 30 tonnia, junapituus 1600-4800m, kabariitti sallii kahden kontin lastaamisen päällekkäin.

Euroopan maantieteellisenä vahvuutena on toisaalta pitkä rannikkolinja, joka mahdollistaa rannikkomerenkulun laajentamisen ja laajemman hyödyntämisen. Euroopassa tämä on huomioitu Motorway of Sea ohjelmissa. Tehokkaampien multimodaalisten integroitien kautta satamat, maaterminaalit ja maaliikenne voidaan tehokkaasti linkittää toisiinsa. Maantiede mahdollistaa lyhyiden syöttölinjojen käytön Euroopan sisäisille päämarkkinoille. Short Sea –merenkulun aluskantaa ollaan voimakkaasti nykyaikaistamassa ja satamaverkoston kehittämässä. Euroopan vientiteollisuuden ja tuonnin kannalta merenkulku tarjoaa vahvuustekijöitä.

Berliini-Tallinna junaan ja junasta tapahtuva liityntäliikenne on mahdollista hoitaa Euroopassa käytössä olevilla ns. kokojunilla (block trains), jotka vedetään erikoisluvilla antamatta erilaisten byrokraattisten esteitten hidastaa niitä liikaa. Näitä junia on useita kymmeniä. Tosin niidenkin käytössä on tullut takaiskuja. Ikea joutui lopettamaan junassa Ruotsista Saksaan ja uudelleenjärjestämään logistisen strategiansa junakuljetusten vähentämiseksi. Maailmanlaajuisen huolintajätti Kuehne&Nagelin pääomistaja esitti logistiikkaseminaarissa Helsingissä että alamäen kääntämiseksi nousuun ”Euroopan VR:t olisi syytä myydä sijoittajille”.

Vertailu USA:han on mielenkiintoinen. USA:ssa on 10-15 vuoden ajan kehitetty kuljetuksia intensiivisesti siten, että eri liikennemuodot ja terminaalit on integroitu tehokkaaksi kokonaisuudeksi. Tuloksena tavaran kuljetusnopeus on 50 – 55 km/h, tavoitteena 60-65 km/h. Markkinaosuus % (EU:ssa), akselipaino 30ton (EU:ssa 22,5 ton), junapituus 4500? m (EU:ssa 750m). Vaikka EU:ssa olosuhteet ja maantiede ovat joiltakin osin toisenlaiset, vertailu USA:han on EU:n johdolle kiusallinen: miksi kuljetusjärjestelmän rapautumisen annetaan jatkua, eikä ryhdytä tarvittaviin toimenpiteisiin.