



Itäisen rantaradan
merkitys tulevaisuuden
toimintaympäristössä



1. Mitä tulee tietää ratarainvestointeja valittaessa?

- Henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen suhde muutoksessa
- Huomio ratarainvestointien taloudelliseen vaikuttavuuteen
- Teollisuus-, liikenne- ja ympäristöpolitiikassa opittavaa Ruotsin parhaista käytännöistä

2. Miten itäinen rantarata vahvistaa kansainvälisiä yhteyksiä?

- Itäinen rantarata osana Euroopan ja Aasian markkinoiden välistä pohjoista käytävää
- Itäinen rantarata kytkee Suomen kansainvälisiin kuljetuskäytäviin
- Teollisuuden, satamien ja logistiikan vyöhyke itäisen rantaradan varrelle
- Logistinen palvelutuotanto Suomen elinkeinoelämää vahvistamaan
- Pietarin yhteyden kasvava merkitys tulevaisuudessa

3. Miten itäinen rantarata kehittää kotimaisia yhteyksiä ja toimintoja?

- Rannikon suuntainen rautatieyhteys itään puuttuu
- Itäinen rantarata – rataverkkoa täydentävä yhteys ja rautatieliikenteen riskienhallintaa
- Ratarainvestoinnit edistämään teollisuuden, logistiikan ja asuntorakentamisen investointeja



Henkilö- ja tavaraliikenteen suhde muutoksessa – ratainvestoinnit vastaamaan uutta tilannetta

Maailmanlaajuisen covid-19 –pandemian takia eri liikennemuotojen henkilöliikenne on vähentynyt merkittävästi, Näin on tapahtunut myös Suomessa.

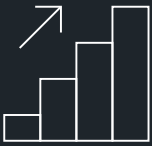
Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat vähentyneet kymmeniä prosentteja. Rautateiden matkustajamäärät ovat vähentyneet jopa 40 %. Erytisen voimakasta vähenemisen on ollut kaukoliikenteessä, kun taas pääkaupunkiseudun lähiliikenne on notkahtanut vähemmän.

Samaan aikaan maailmanlaajuinen tavaraliikenne on pysynyt melko vakaana määrältään, vaikka logistinen toimivuus on häiriintynyt monelta osin. Myös Suomessa eri kuljetusmuotojen tavaraliikenne on selvinnyt varsin vähäisin muutoksin pandemian aikana.

Suurten ratakankkeiden valmistelu on tapahtunut ennen pandemiaa ja sen ajan kriteereillä henkilöliikennettä ja sen nopeuttamista painottaen. Tavaraliikenteeseen on kiinnitetty aivan liian vähän huomiota. Pandemian jälkeen on välttämätöntä tarkastella ratainvestointien perusteet uudelleen. **Tärkeimpänä tavoitteena tulee olla mahdollisimman suuren hyödyn tuottaminen Suomen taloudelle.**



Itäinen rantarata
parantaa merkittävästi tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä ja elinkeinoelämän kilpailukykyä



Ratainvestointien valintaperusteena oltava todellisen taloudellisen hyödyn tuottaminen - laskennalliset hyödyt eivät riitä

Suuret ratainvestoinnit tulee suunnata niin, että niistä on mahdollisimman suuri ja pitkäaikainen hyöty teollisuudelle, kaupalle ja sitä kautta Suomen kilpailukyvyllle.

Henkilöliikenteen lyhyillä aikasäästöillä ei saavuteta tulevaisuuden toimintaympäristössä samanlaisia todellisia taloudellisia hyötyjä kuin panostamalla tavaraliikenteen toimivuuteen.

Junien myöhästymiset ovat nykyään suurempia kuin miljardeilla tavoiteltavat matka-ajan säästöt. Rautatieliikenteen täsmällisyyttä voidaan parantaa huomattavasti edullisemmin rataverkkoa perusparantamalla.

Itäinen rantarata

parantaa toteutuessaan Suomen kilpailukykyä toimiessaan EU:n pohjoisena kuljetuskäytävänä Venäjälle ja Aasiaan. Se on myös vetovoimainen transiton ja teollisuuden sekä asumisen vyöhyke.



Teollisuus-, liikenne- ja ympäristöpolitiikassa sovellettava Ruotsin parhaita käytäntöjä

Ruotsi on esimerkillisesti yhdistänyt teollisuus-, liikenne- ja ympäristöpolitiikkansa. Ruotsi on erittäin hyvin verkottunut ja läsnä globaaleilla markkinoilla. Infrastruktuurin merkitys ymmärretään ja samalla tehdään aktiivista ympäristöpolitiikkaa.

Rautatiekuljetukset nähdään Ruotsissa tärkeänä tekijänä teollisuuden kilpailukyyn tukemiseksi, minkä vuoksi Ruotsissa on investoitu ja tullaan edelleen investoimaan voimakkaasti rataverkkoon. Ruotsin tavaraliikennestrategiassa todetaan, että **kilpailukykyinen ja kestävä tavaraliikennejärjestelmä tarjoaa teollisuudelle mahdollisuuden kasvaa**, mikä luo edellytykset uusille työpaikoille ja vahvemmalle taloudelle koko maassa.

Itäinen rantarata
luo edellytyksiä kestäväälle kuljetusjärjestelmälle ja teollisuuden kasvulle Suomessa



Henkilöliikenteen väheneminen ja työelämän murros

Nopeat kaukojunat on ajateltu erityisesti työmatkaliikenteen tarpeisin. Taustalla on ajatus, että maakunnista saavutaan Helsinkiin neuvottelemaan tai työpaikalle. Nopeaan työmatkaliikenteeseen tähdätään mm. Turun tunnin juna – hankkeella sekä ns. Suomi-ratahankkeella Tampereen ja Helsingin välillä. Tällaisten matkojen aikasäästöt on katsottu suurten investointien arvoiksi. Työelämän muutokset tulevat vaikuttamaan henkilöliikenteen määrään ja suuntautumiseen pandemian jälkeen. Vaikka henkilöliikenne osittain palautuukin, entiseen työelämän malliin ei ole paluuta. Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen lähijunaliikenne tulee säilyttämään roolinsa vahvempana kuin kaukojunaliikenne.

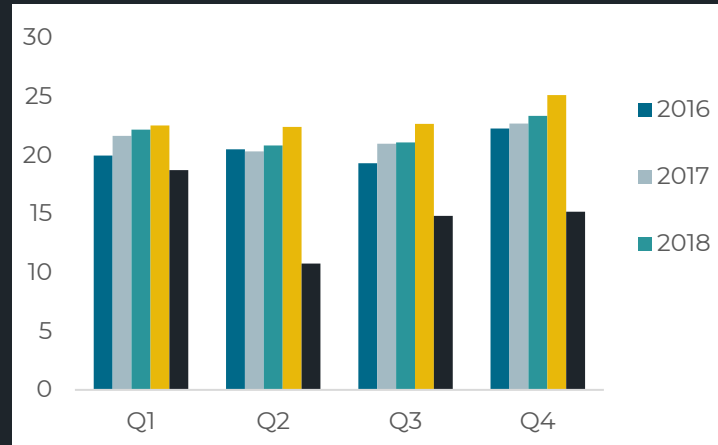
Suurten ratahankkeiden valmistelu on tapahtunut ennen pandemiaa ja sen ajan kriteereillä. Etätyö ja digitaalisin välinein tapahtuvat neuvottelut olivat ennen pandemiaa marginaalisia ilmiöitä. Kasvokkain tapahtuvia fyysisiä tapaamisia pidettiin itsestään selvyytenä. Myös työnantajien luottamus etätyöhön oli vähäistä. Pandemian jälkeen moni asia on toisin. Tunnin palaveria varten ei ole mielekästä lähteä enää matkustamaan Helsinkiin ja käyttämään matkaan lähes koko työpäivä.

Eri puolilta Suomea ja maailmaa voidaan verkottua tunnin digitaalisessa palaverissa ja palata sen jälkeen muihin tehtäviin. Kyseessä on merkittävä kansantaloudellinen säästö. Etätyö on tulevaisuuden osaratkaisu, mikä merkitsee, että viiden matkapäivän sijasta voidaankin matkustaa vain muutamana päivänä. Tämä näkyy väistämättä rautatieliikenteen kysynnässä. Ilmiö voi myös tasoittaa junien kuormitusta, koska ihmiset voivat valita matkapäivänsä toisistaan poikkeavalla tavalla.

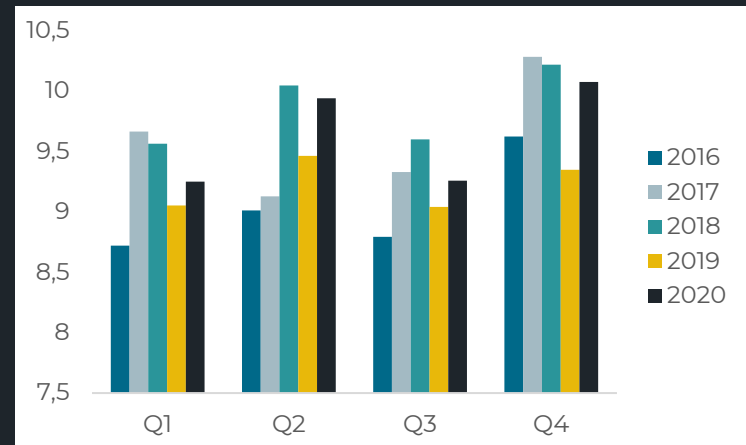
Tulevaisuuden investoinneissa tulee kiinnittää nykyistä enemmän huomiota tavaraliikenteeseen

Henkilöliikenteen lyhyillä aikasäästöillä ei saavuteta samanlaisia taloudellisia hyötyjä kuin panostamalla tavaraliikenteen toimivuuteen. Junien nopeustasoa nostavat investoinnit on suunnattu pääosin työmatkaliikenteen nopeuttamiseksi.

Rautateiden henkilöliikenne vuosineljänneksittäin (milj. matkustajaa)



Rautateiden tavaraliikenne vuosineljänneksittäin (milj. tonneja)



Vuoden 2020 viimeisellä neljänneksellä Suomen rautateillä tehtiin yhteensä 15,2 miljoonaa henkilöliikenteen matkaa, mikä oli 40% vähemmän kuin vuoden 2019 vastaavalla neljänneksellä. Luvut sisältävät myös Helsingin lähiliikenteen, jonka käyttö on ollut kaukoliikennettä aktiivisempaa. Keskimääräinen täyttöaste kaukoliikenteen junissa oli keväällä 2021 noin 15 % ja vain yksittäisissä junissa täyttöaste ylitti 50 %. Tavaraliikenteen tilastointitapa muuttui vuonna 2020, joten luvut eivät ole täysin vertailukelpoisia keskenään. Viesti on kuitenkin selvä: tavaraliikenne on pysyvää myös kriiseissä.

Nykyaikainen mobiilisyys vie pohjaa tältä tavoitteelta, koska junissa työskennellään hyvin paljon. Matka-aika käytetään suurimmaksi osaksi hyödyksi. Luonnollisesti junien nopeudella on merkitystä, mutta samalla voi kysyä, kannattaako lyhyisiin aikasäästöihin käyttää miljardeja euroja. Junien myöhästymiset ovat nykyään suurempia kuin miljardeilla tavoiteltavat matka-ajan säästöt. Rautatieliikenteen täsmällisyyttä voidaan parantaa huomattavasti edullisemmin rataverkkoa perusparantamalla. Ratainvestoinnit tulee suunnata niin, että niistä on mahdollisimman suuri ja pitkäaikainen hyöty teollisuudelle, kaupalle ja sitä kautta Suomen kilpailukyvyille. Kansainväliset yhteydet ovat Suomen kilpailukyvyille tärkeitä elementtejä.

Vienti ja tuonti sekä transitoliikenne kytkeytyvät satamiin ja niiden hyviin rautatieyhteyksiin. Euroopan ja Aasian välisiä tavaravirtoja kuljetetaan tulevaisuudessa yhä enemmän myös rautateitse. Meriliikenne tulee säilyttämään valta-asemansa, mutta sen pitkät toimitusajat ja erilaiset riskitekijät ovat saaneet rautatieliikenteen näyttämään entistä kilpailukykyisemmältä. Rautatieliikenne on kilpailukykyinen myös lentorahdin kanssa tiettyjen markkina-alueiden välisissä kuljetuksissa. Hyvä infrastruktuuri ja logistiikan palvelutarjonta luo uutta kysyntää ja Venäjän läheisyys on erittäin suuri potentiaali. Elinkeinoelämän ja tavaraliikenteen vakautta voidaan vahvistaa tekemällä logistiikan toimintaympäristöstä ennakoitava ja kykenevä vastaamaan muuttuvaan kysyntään.

Ratainvestointien vaikuttavuus – viisautta investointeihin

Ratainvestoinnit tulee suunnata vaikuttavuuden perusteella. Erityisen suurta harkintaa tarvitaan suurissa, miljardien eurojen uusissa investoinneissa. Investoinnin tulisi edistää Suomen taloutta parhaalla tavalla. Uusinvestoinnin tulisi perustua siihen, että uusi yhteys täydentää merkittävällä tavalla rataverkollista kokonaisuutta, mahdollistaa käyttökelpoisen yhteyden tavara- ja henkilöliikenteelle ja vahvistaa logistista toimintaympäristöä. Monissa tapauksissa ratojen perusparannustyöllä saavutetaan nopeustason nosto ja junaliikenteen täsmällisyyden paraneminen ilman uutta ratalinjaa.

Rautateitä tulee tarkastella rataverkkona, joka toimii kokonaisuutena. Mikään tärkeä yhteysväli ei saa olla ilman vaihtoehtoista yhteyttä eikä poikkeustapauksissa tehtävän kiertomatkan saa olla kohtuuttoman pitkä. Suomessa on edelleen ratayhteyksiä, joiden haavoittuessa vaikutukset ulottuvat laajasti koko maahan ja myös kansainväliseen liikenteeseen. Tällaiset ongelmat tulee poistaa ja tarvittaessa toteuttaa vaihtoehtoinen ratayhteys. Kovin lyhyen aikasaastön takia ei enää ole perusteltua investoida miljardeja ratayhteyden parantamiseen. Junaliikenteen täsmällisyyden parantaminen voi johtaa samoihin aikasaastoihin huomattavasti halvemmalla ratojen perusparannuksilla.

Suomessa on suunnitteilla yli kymmenen miljardin euron ratainvestoinnit. Niiden vaikuttavuuteen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Miten suuri hyöty saavutetaan teollisuuden ja kaupan kuljetuksille ja mikä on henkilöliikenteestä koituvien aikasaastöjen todellinen taloudellinen merkitys?

Suomen kuormitetuin rataosa sijaitsee välillä Kouvola-Luumäki. Sekä henkilö- että tavaraliikenteen volyymit ovat tällä osuudella suuret. Mikään muu ratalinjaus kuin itäinen rantarata ei tarjoa tähän kapasiteettikapeikkoon rationaalista vaihtoehtoa. Poikkeustilanteiden kiertoreitit ovat kaukana alkuperäisestä reitistä. Vaikka kyseisen rataosuuden välityskykyä on parannettu, henkilö- ja tavaraliikenteen kasvu pitää tämän yhteysvälin haavoittuvana häiriöille, joilla on laajat heijastusvaikutukset koko rataverkolle.

ILMASTO- JA YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET

- Siirtymä ja kasvu raiteille

RADAN MERKITYS OSANA RATAVERKKOA

- Mitä ongelmia investoinnilla ratkaistaan?
- Mitä se toteuduttuaan mahdollistaa?
- Täydentääkö uusi ratayhteys merkittävällä tavalla rataverkollista kokonaisuutta?

TYÖLLISYYS, ASUMINEN JA KUNTIEN KASVU

- Yritysten investoinnit ja työvoiman saatavuus
- Työssäkäyntialueet
- Osaava työvoima ja koulutus
- Korkeatasoiset ja kohtuuhintaiset asuinympäristöt
- Pendelöinti ja vapaa-ajan matkat rautateillä

TEOLLISUUDEN RAUTATIEKULJETUKSET

- Metsä, metalli, kemia
- Muiden alojen uusi potentiaali
- Avaako uusi ratayhteys teollisuudelle paremman yhteyden logistiin solmupisteisiin?

RAUTATIEMARKKINAT

- Rautatiemarkkinoiden kasvun mahdollistaminen
- Investoinnin vaikutus rautatiemarkkinoiden kehittymiseen

INVESTOINNIN VAIKUTTAVUUS

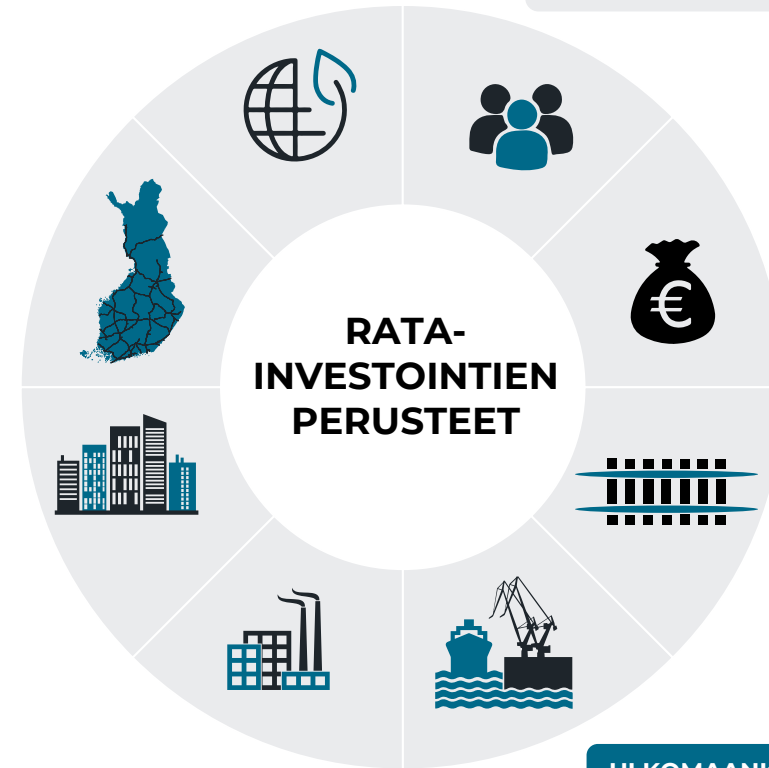
- Elinkeinoelämän kuljetusten toimivuus ja kustannustehokkuus
- Energiatehokkuuden parantaminen
- Vahvistaako uusi ratayhteys logistista toimintaympäristöä?
- Edistääkö muita investointeja radan vaikutusalueella?

RATAVERKON TOIMINTAVARMUUS

- Kapasiteettiongelmat ja häiriöalttius
- Vaihtoehtoiset reitit
- Huoltovarmuus

ULKOMAANKAUPPA

- Vienti- ja tuontikuljetukset
- Transito
- Rautatieyhteydet satamiin
- Kansainvälinen henkilöliikenne



Itäinen rantarata täyttää kaikki perusteet hyvin

Ruotsista mallia teollisuus- ja liikennepolitiikan kytkennästä

Ruotsi on erittäin hyvin verkottunut ja läsnä globaaleilla markkinoilla. Eri puolilla maata harjoitetaan monipuolista vientiteollisuutta ja monet ruotsalaiset kaupan ketjut ovat tunnettuja kautta maailman. Pohjana on Ruotsin määrätietoinen ja aktiivinen teollisuuspolitiikka, jota se on tukenut liikennepolitiikalla ja infrainvestoinneilla.

Ruotsi on tunnettu myös edistyksestä ympäristöpolitiikastaan. Se on onnistunut huomattavasti Suomea paremmin yhdistämään eri politiikat tukemaan toisiaan. Ruotsissa on pyrkimys hiilineutraaliuteen, mutta samaan aikaan tunnustetaan logistiikan ja saavutettavuuden merkitys kilpailutekijänä.

Rautatiekuljetukset Ruotsissa nähdään tärkeänä tekijänä teollisuuden kilpailukyyn tukemiseksi, minkä vuoksi Ruotsissa on investoitu voimakkaasti rataverkkoon.

Kun Ruotsissa on saavutettu tasapaino eri tavoitteiden välillä, Suomelle on tyypillistä pyrkiä hiilineutraaliuteen voimakkaalla regulaatiolla, Ruotsissa samaa tavoitetta edistetään myös liikenneinfrastruktuurin mahdollisimman tehokkaalla käytöllä. Liikenneverkkoja kehitetään toimimaan kokonaisena järjestelmänä myös tavaraliikenteen tarpeet huomioon ottaen.

Tie- ja rataverkon lähes kolmen miljardin euron korjausvelka Suomessa osoittaa epäonnistumista teollisuuden ja kaupan logistisen toimintaympäristön pitämisessä kilpailukykyisenä. Ongelmaa vielä korostaa Suomen heikompi maantieteellinen sijainti Ruotsia etäämpänä Keski-Euroopan markkinoista. Logistiikan toimivuuteen ja tehokkuuteen tulee suhtautua vakavasti, ettei Suomi menetä kilpailukykyään suurteollisuuden sijaintipaikkana. Oikealla tavalla valitut ratainvestoinnit voivat merkittävästi parantaa suomalaisen teollisuuden ja kaupan logistisia edellytyksiä. Se vaatii kirkasta visiota Suomen asemasta maailmanmarkkinoilla sekä teollisuus-, liikenne- ja ympäristöpolitiikan valjastamista vision saavuttamiseen.



RUOTSIN KANSALLINEN TAVARALIIKENNESTRATEGIA 2018 – tehokas, suurikapasiteettinen ja kestävä tavaraliikennejärjestelmä

- Strategialla tavoitellaan tulevaisuuden modernia tavaraliikennejärjestelmää, joka hyödyntää rautatiejärjestelmän täyden potentiaalin
- Ruotsi on vientipainotteinen maa ja toimivalla tavaraliikennejärjestelmällä on suuri merkitys yritysten toiminnalle
- Tavoite ja siihen liittyvät toimenpiteet toteuttavat liikennepoliittisia tavoitteita, vahvistavat elinkeinoelämän kilpailukykyä ja edistävät kulkumuotosiirtymää teiltä raiteille ja laivoihin.
- Tavaraliikenne käyttää kaikkia kulkumuotoja koko maassa sekä rajat ylittävissä kuljetusketjuissa. Tavaraliikennejärjestelmän toimivuus normaaleissa ja poikkeusolosuhteissa on äärimmäisen tärkeää Ruotsin toimivuudelle. Se merkitsee, että tavaraliikenneasiat ovat tärkeitä monien poliittisten tavoitteiden edistämässä.

RUOTSIN LIIKENNEPOLIITTISET TAVOITTEET

- Tärkein liikennejärjestelmän tavoite on varmistaa sosioekonomisesti tehokas ja pitkäjänteisesti kestävä liikenteen tarjonta asukkaille ja yrityksille koko maassa
- Hyvin toimiva infrastruktuuri on reunaehto liikennejärjestelmälle, joka pystyy vastaamaan elinkeinoelämän tarpeisiin ja yhteiskunnan asettamiin haasteisiin.

ELINKEINOPOLIITTIKAN TAVOITTEET

- Ylin elinkeinopoliittinen tavoite on vahvistaa ruotsalaista kilpailukykyä ja luoda olosuhteet uusille työpaikoille kasvavissa olemassa olevissa ja uusissa yrityksissä
- Teollisuus on suurin kuljetuspalvelujen käyttäjä. Kilpailukykyinen ja kestävä tavaraliikennejärjestelmä tarjoaa teollisuudelle mahdollisuuden kasvaa. Se taas luo mahdollisuuksia uusille työpaikoille ja vahvemmalle taloudelle koko maassa.

RUOTSIN KANSALLINEN INFRASTRUKTUURISUUNNITELMA 2018-2029

Suunnittelujakson aikana monia suuria infrastruktuuriprojekteja toteutetaan ja aloitetaan. Projektit kasvattavat kapasiteettia ja luovat mahdollisuuksia kehittää sekä alueellista että pitkämatkaista henkilöjuna liikennettä ja tavaraliikennettä raiteilla. Suunnitelma on suurin rautatieliikenteen kehittämissuunnitelma Ruotsissa nykyaikana. Yksi suurimmista hankkeista on Norrbotnia-banan –hankkeen toteuttaminen (oheinen kuva).

Suunnitelma sisältää 622,5 mrd. SEK (~62 mrd. €) investointeja sekä 90 mrd. SEK rahoitusta ruuhkamaksuista, ratamaksuista ja joukkorahoituksesta.

- 125 mrd. SEK valtion rautateiden operointiin ja ylläpitoon
- 164 mrd. SEK valtion maanteiden operointiin ja ylläpitoon
- 333,5 mrd. SEK liikennejärjestelmän kehittämiseen

Kokonaisuudessaan investoinnit rautatiejärjestelmään kasvavat 32% edelliseen suunnitelmaan verrattuna ja ovat yhteensä 148 mrd. SEK. Tämä tarkoittaa, että 77 % pääomasijoitushankkeiden budjetista käytetään rautateihin.



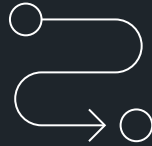
**Miten itäinen
rantarata vahvistaa
kansainvälisiä
yhteyksiä?**



KOKO SUOMELLE TÄRKEÄ ULKOMAANKAUPAN RATA

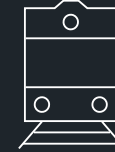
Itäinen rantarata on koko Suomelle tärkeä ulkomaankaupan rata yhdistäessään Suomen suurimmat vienti- ja tuontisatamat. Sen vaikutusalueella on kaikkiaan viisi satamaa. HaminaKotka on Suomen suurin yleissatama, joka palvelee koko Suomen teollisuutta. Kilpilahden satama on Nesteen teollisuussatama, joka palvelee energiateollisuuden raaka-aine- ja tuotekuljetuksia. Kolmas suuri satama itäisen rantaradan vaikutuspiirissä on Helsingin satama, joka on Suomen kaupan tärkein tuontisatama sekä monipuolinen yleissatama.

Vienti ja tuonti ovat tärkeitä Suomen kansainvälisen kilpailukyvyn kannalta. Teollisuuden näkökulmasta globaali logistiikka toimii hyvin, kunhan tavara saadaan satamaan. Tämän vuoksi on tärkeää kehittää maaliikenteen kuljetusjärjestelmää ja infrastruktuuria sellaiseksi, että ne palvelevat mahdollisimman kustannus- ja energiatehokkaasti teollisuuden ja kaupan vienti- ja tuontikuljetuksia Suomen ja muun maailman välillä.



KANSAINVÄLINEN KULJETUS- KÄYTÄVÄ EUROOPAN JA AASIAN VÄLILLE

Kansainväliset yhteydet ovat Suomen kilpailukyvyllä tärkeitä elementtejä. Euroopan ja Aasian välisiä tavaravirtoja kuljetetaan tulevaisuudessa yhä enemmän myös rautateitse. Kun eteläisemmät kuljetuskäytävät täyttyvät, tarvitaan vaihtoehtoinen pohjoisempi yhteys Euroopan ja Aasian välille. Tällöin on tärkeää varmistaa reitin toimivuus Suomen puolella. Itäinen rantarata on tähän tarkoitukseen hyvin soveltuva instrumentti.



VENÄJÄN ALLEGRO -LIIKENTEEN VAHVISTAJA

Pietarin yhteys on tärkeä henkilöliikenteelle Suomen ja Venäjän välillä. Pietari muodostaa Leningrad Oblast mukaan lukien noin 7 miljoonan asukkaan väestökeskittymän. Alue on myös huomattava kaupan ja teollisuuden keskittymä sekä Venäjän meriliikenteen tärkein solmupiste.

Itäinen rantarata muodostaa uuden vaihtoehtoisen yhteyden Allegro-liikenteelle Helsingin ja Pietarin välillä. Samalla voidaan nykyistä Allegro-yhteyttä Kouvolan kautta laajentaa Helsingin ohella Tampereelle palvelemaan läntisen Suomen yhteystarpeita Venäjälle.

Pietarista voidaan jatkaa junalla myös Moskovaan. Venäjän liikennestrategiassa suurnopeusjuna Pietarin ja Moskovan välillä on yhtenä kärkihankkeena. Se tuo Moskovan rautateitse nykyistä nopeammin saavutettavaksi ja on omiaan lisäämään Allegro -liikenteen kysyntää.

ITÄINEN RANTARATA OSANA EUROOPAN JA AASIAN MARKKINOIDEN VÄLISTÄ POHJOISTA KÄYTÄVÄÄ

Pohjoisen käytävän nykyistä laajempi käyttö tarjoaisi mahdollisuuksia kasvattaa kuljetuksia myös pohjoisen suuntaan, Narvikin kautta aina Pohjois-Amerikan markkinoille saakka.

EU:n pohjoisen käytävän kehittäminen edellyttää liikennöinnin toimintavarmuuden parantamista ja kapasiteetin lisäämistä Suomen puolella. Itäinen rantarata vastaa kumpaankin tarpeeseen.

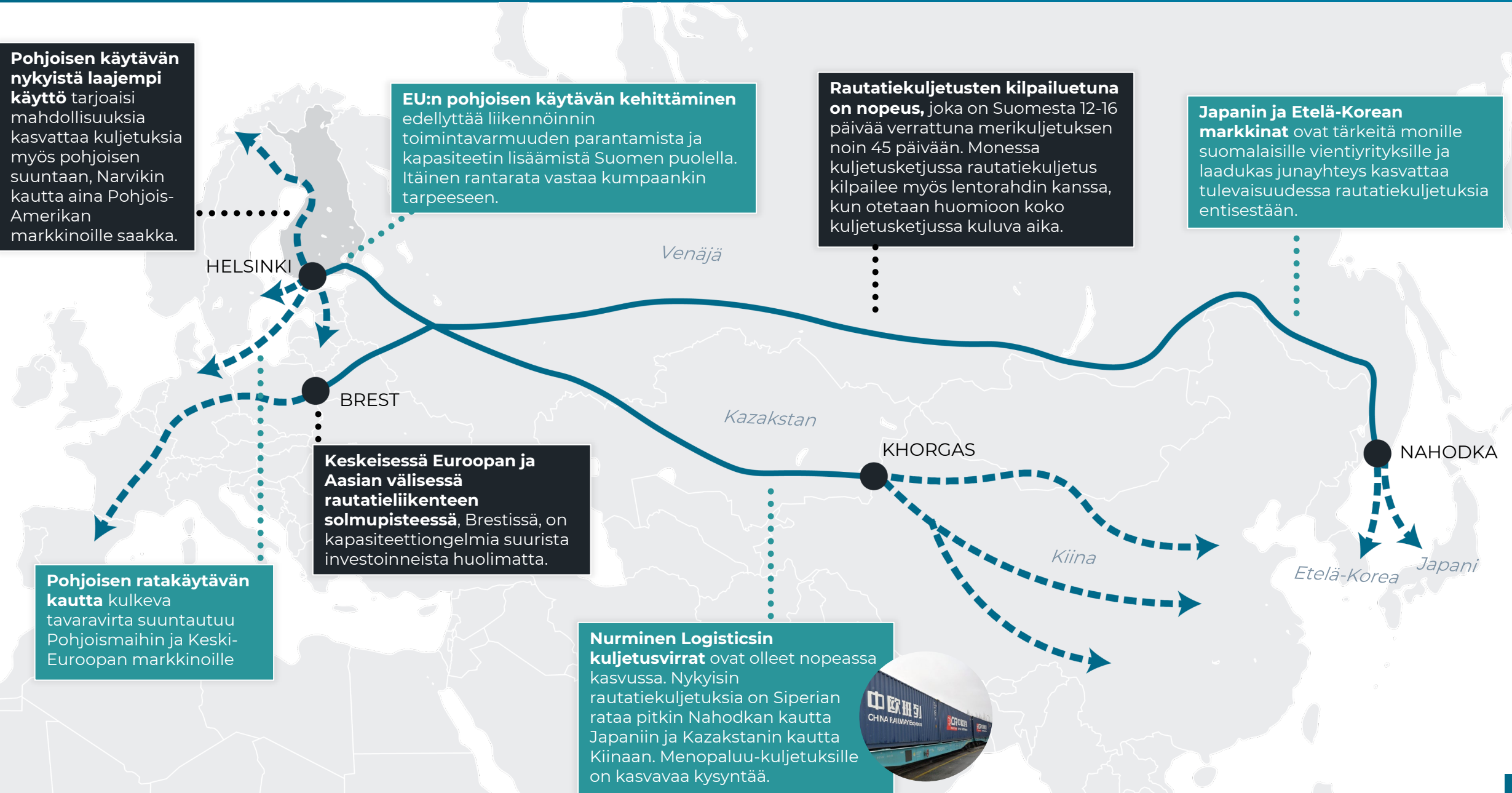
Rautatiekuljetusten kilpailuetuna on nopeus, joka on Suomesta 12-16 päivää verrattuna merikuljetuksen noin 45 päivään. Monessa kuljetusketjussa rautatiekuljetus kilpailee myös lentorahdin kanssa, kun otetaan huomioon koko kuljetusketjussa kuluva aika.

Japanin ja Etelä-Korean markkinat ovat tärkeitä monille suomalaisille vientiyrityksille ja laadukas junayhteys kasvattaa tulevaisuudessa rautatiekuljetuksia entisestään.

Keskeisessä Euroopan ja Aasian välisessä rautatieliikenteen solmupisteessä, Brestissä, on kapasiteettiongelmia suurista investoinneista huolimatta.

Pohjoisen ratakäytävän kautta kulkeva tavaravirta suuntautuu Pohjoismaihin ja Keski-Euroopan markkinoille

Nurminen Logisticsin kuljetusvirrat ovat olleet nopeassa kasvussa. Nykyisin rautatiekuljetuksia on Siperian rataa pitkin Nahodkan kautta Japaniin ja Kazakstanin kautta Kiinaan. Menopaluu-kuljetuksille on kasvavaa kysyntää.



ITÄINEN RANTARATA KYTKEE SUOMEN KANSAINVÄLISIIN KULJETUSKÄYTVÄIIN

Uudet kasvavat kuljetusreitit kansainvälisessä liikenteessä

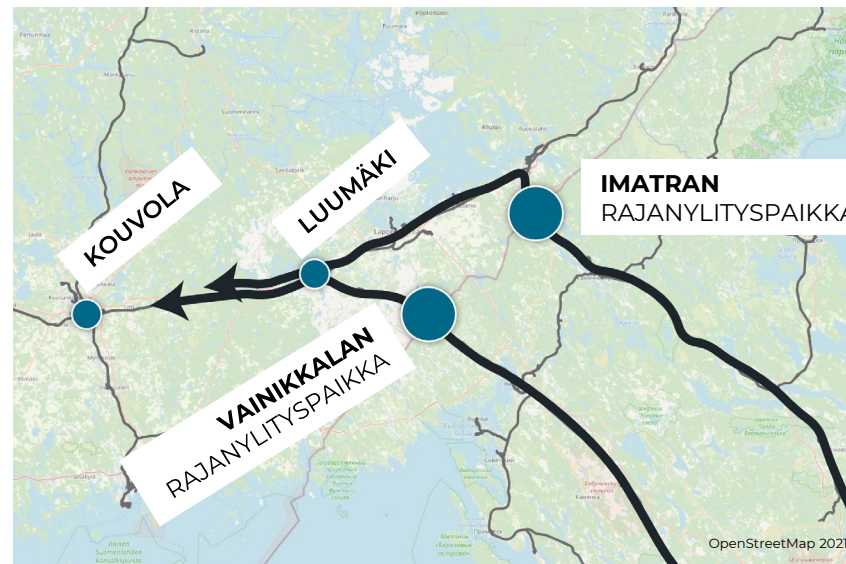
Euroopan ja Aasian välisissä kuljetusketjuissa pääreitti kulkee suurilla konttilaivoilla pääasiassa Hollannin, Belgian ja Saksan suurista satamista Kiinaan, Japaniin, Etelä-Koreaan, Taiwaniin ja Singaporeen.

Merikuljetusten ohella konttikuljetukset rautateitse Kiinasta Euroopan kohteisiin ovat olleet voimakkaassa kasvussa. Kyse on menopaluu-kuljetuksista. Kasvu on ollut jopa siinä määrin, että Puolan kautta Saksaan ja Hollantiin suuntautuvat reitit ovat suurista ratapihainvestoinneista huolimatta muodostuneet jo pullonkauloiksi. Itäisen ja läntisen raidelevyden ero tulee aiheuttamaan kyseiselle suurten kuljetusvolyymien reitille haasteita myös tulevaisuudessa. Sen sijaan Suomen kautta kulkeva pohjoinen reitti liikennöidään Kiinan ja Kazakstanin rajalta alkaen samalla raidelevydeillä.

Suomesta operoitava pohjoisempi yhteys konttijunalla on saavuttanut kasvavaa kysyntää. Suuri osa liikenteestä jatkaa Keski-Eurooppaan ja Etelä-Ruotsiin. Aasian päässä kuljetusjärjestelmällä saavutetaan Kiinan ja Venäjän satamien kautta myös Japani, Etelä-Korea ja Taiwan merkittävänä vientikohteina. Erityisesti metsäteollisuuden tuotteita, koneita ja laitteita kuljetetaan merkittävässä määrin kyseisille markkinoille.

Rautatiekuljetusten kilpailuetuna on nopeus, joka on Suomesta 12-16 päivää verrattuna merikuljetuksen noin 45 päivään. Kilpailukyky paranee entisestään, mikäli vienti- tai tuontikuljetuksen kohde on Kiinan sisämaassa. Siperian rata Venäjän Nahodkan satamaan ja sieltä Japaniin ja Etelä-Koreaan on suurten mahdollisuuksien rautatiekuljetusreitti Euroopan ja Aasian välillä.

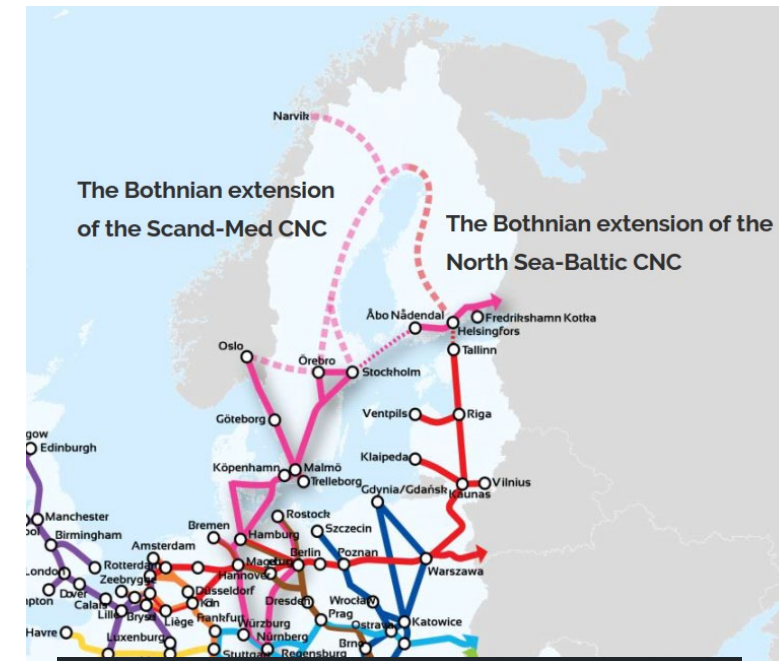
Keväällä 2021 tapahtunut konttilaivan aiheuttama Suezin kanavan tukkeutuminen lähes viikon ajaksi on lisännyt entisestään kiinnostusta vaihtoehtoisia kuljetusreittejä kohtaan ja kuljetusvolyymit tulevat eri reiteillä kasvamaan. Vaikka rautatiekuljetukset eivät suuressa mittakaavassa korvaakaan merikuljetuksia, jo toimitusketjujen riskien hallinnan näkökulmasta tarvitaan vaihtoehtoisia kuljetuspalveluja täydentämään toisiaan. On myös tärkeää, että on käytettävissä vaihtoehtoisia reittejä.



KytKentä Venäjän rautatiekuljetusjärjestelmään

Valtaosa Suomen ja Venäjän välisestä rautatieliikenteestä kulkee Vainikkalan raja-aseman kautta. Pitkään on varauduttu siihen, että Allegro-liikenteen lisääntyessä tavaraliikenne ei suuressa mitassa mahdu enää Vainikkalan reitille. Venäjällä on valmiudet siirtää tavaraliikennettä Imatran kautta. Suomen puolella rataverkon välityskykyä parannetaan Luumäki-Imatra -välillä varautuen tähän tilanteeseen. **Se ei kuitenkaan poista Kouvolan ja Luumäen väliltä ratakapasiteetin puutetta ja riskiä liikenteen häiriöihin sekä niiden laajoille vaikutuksille. Ratkaisuna ongelmalle on Itäinen rantarata.**

Venäjä on Suomelle merkittävä kauppakumppani ja Suomelle suuri potentiaali. Kun otetaan huomioon koko IVY-alueen kuljetusvirrat sekä Aasian liikenne, kysyntä tulee kasvamaan tulevaisuudessa.



EU:n pohjoinen käytävä Venäjälle ja Aasian markkinoille

Pohjoisen ulottuvuuden ja eurooppalaisen ydinliikenneverkon näkökulmasta itäinen rantarata soveltuu hyvin Euroopan tavaravirtojen pohjoisemmaksi reitiksi. Itäinen rantarata on toteutuessaan osa Scandinavian-Mediterranean TEN-T ydinkorridorin. Rata kytkisi kolme TEN-T verkon satamaa toisiinsa ja mannertenväliseen kuljetuskäytävään.

TEN-T -verkko laajenee kohti pohjoista. North Sea Baltic-korridorin ja Scandinavian-Mediterranean -korridorin parantavat pohjoisen rataverkon kytkentää eurooppalaiseen rataverkkoon. Korridoreilla edistetään rautatiekuljetusten kehitystä ja uusien rajat ylittävien kuljetuspalvelujen tarjontaa. Itäinen rantarata on tärkeä osa itään suuntautuvaa yhteyttä ja TEN-T ydinkorridorien verkkoa. CEF-rahoitusinstrumentti on käytettävissä TEN-T verkon ydinverkon kehittämiseen.

Panostus saavutettavuuteen kannattaa

Saavutettavuus ja osaavan työvoiman saatavuus on todettu Keskuskauppakamarin kyselyissä merkittävimiksi yritysten sijoittumiseen vaikuttaviksi tekijöiksi. Panostamalla näihin kilpailutekijöihin muodostetaan vetovoimainen toimintaympäristö kaupalle, teollisuudelle ja logistiikkapalvelujen tuottajille. Näin vahvistetaan alueen kilpailukykyä.

Markkinatilanteet ja transitoliikenteen tuoteryhmät sekä volyymit vaihtelevat. Tavaravirrat hakeutuvat kuitenkin aina korkean palvelutason kustannustehokkaisiin kuljetuskäytäviin, joissa on hyvät valmiudet tuotteiden käsittelyyn sekä hyvä laivafrekvenssi. Rataverkon toimivuuden ja kapasiteetin on mahdollistettava logistiikka-alan liiketoiminnan kasvu. Ala on merkittävä työllistäjä ja taloudellisen lisäarvon tuottaja.

Satamavyöhykkeen yhdistämisellä kilpailukykyä

Kaakkois-Suomella on kytkeä Venäjän liikenteeseen ja sen kilpailutekijöiden kehittäminen hyödyttää suomalaisia vienti- ja tuontikuljetuksia. Keskeistä on hyvä konttitarjonta ja laivafrekvenssi. Kuljetusvolyymien kasvaessa kustannustehokkuus paranee ja ympäristön kuormitus alenee.

Itäisen rantaradan alueen satamat muodostavat korkean palvelutason teollisen ja logistisen vyöhykkeen. Itäinen rantarata lisää satamien ja kuljetusten synergiaetuja. Suomessa on mahdollisuus luoda erittäin kilpailukykyinen logistinen ratakäytävä Euroopan alueelle tietyille materiaalivirroille.

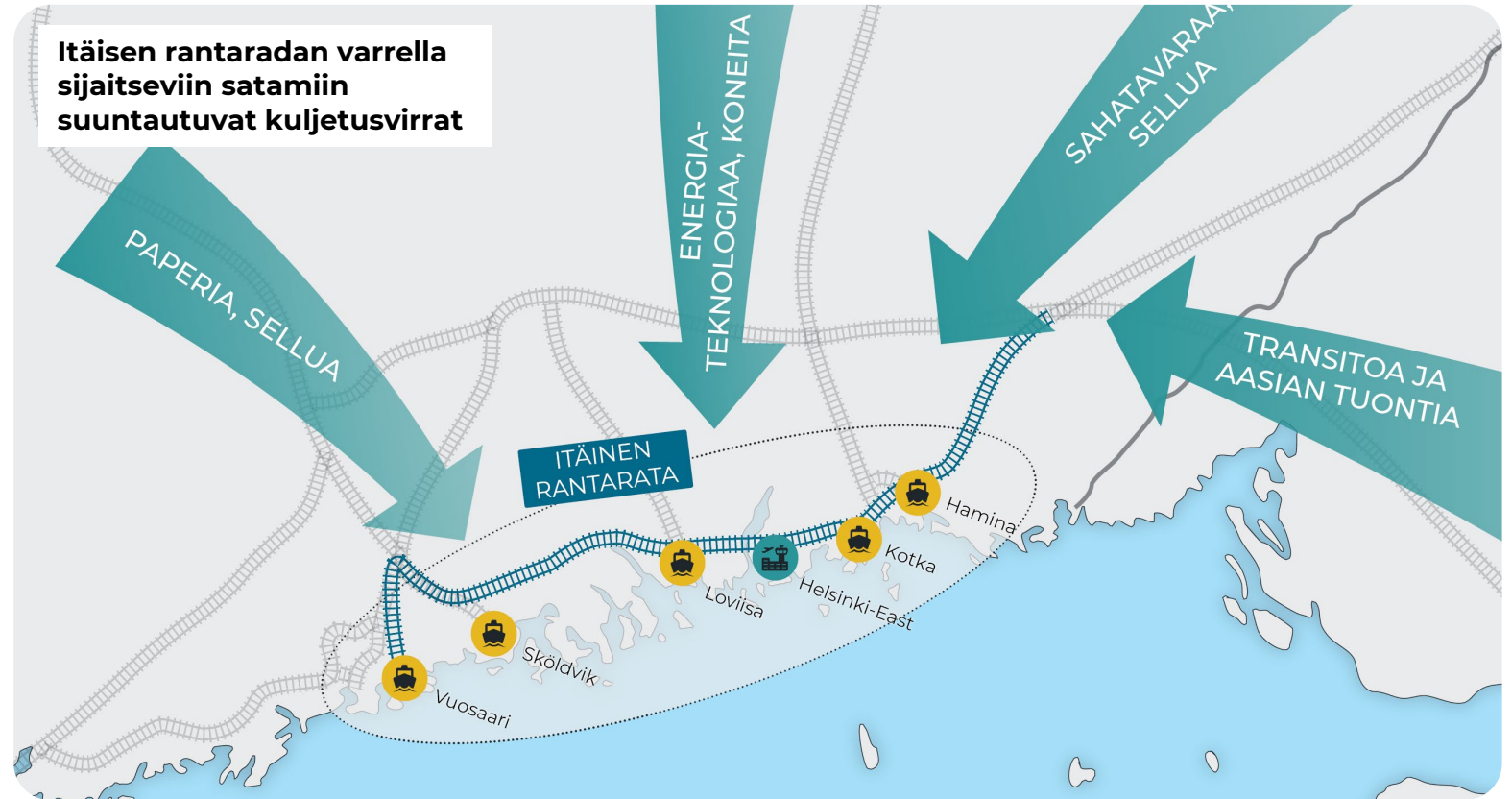
HaminaKotkan satama tarjoaa suuren laivafrekvenssin erilaisille tuoteryhmille. Pietarin ja Leningrad Oblastin alueen satamaverkosto on tärkeä kanava Venäjän viennille ja tuonnille. HaminaKotkan sataman logistiikkapalvelut ovat tärkeä osa tässä kokonaisuudessa.

Transitovirroista hyötyy myös suomalainen vientiteollisuus. Suurempi tavaravolyymi mahdollistaa logistisen toiminnan tehokkuuden ja suuremman laivafrekvenssin. Teollisuuden tuottamat vienti- ja tuontivirrat luovat perustan hyvälle laivafrekvenssille, mikä lisää reitin houkuttelevuutta transitoliikenteelle ja parantaa suomalaisen teollisuuden logistiikan kustannustehokkuutta.

Suomenlahden rannikon jokaisella satamalla on oma erikoistumisalueensa. Yhdessä ne muodostavat erilaisille tuoteryhmille kiinnostavan logistisen vyöhykkeen. Itäinen rantarata tehostaa satamien välisten tavaravirtojen sekä vaunujen ja konttien siirtämistä. Rata on alueen logistiikkavyöhykkeen kehittymisen ydin.

Helsinki-East Aerodrome - uuden ajan ilmailiikenteen ja logistiikan keskus

Pyhtäällä sijaitseva Helsinki-East Aerodrome on erittäin tärkeä ilmailiikenteen uuden teknologian testauksen ja toimintamallien kehittämisen keskus. Sillä on suuri rooli pääkaupunkiseudun ilmailun mahdollistajana Malmin lentokentän sulkeuduttua. Itäinen rantarata tarjoaa hyvän yhteyden pääkaupunkiseudun teknologiayrityksille, liikematkustajille sekä ilmailun ammattilaisille ja harrastajille saapua Pyhtäälle. Kenttä palvelee myös Kotkan ja Haminan seudun elinkeinoelämän liikematkustuksen ja logistiikan tarpeita.



Teollisen logistiikkavyöhykkeen muodostaminen



Kolmen TEN-T sataman yhdistäminen



Helsinki-East Aerodrome

- Ilmailiikenteen teknologian testaus ja kehittäminen
- Lentokoulutus
- Liikelennot
- Lentorahti ja logistiikkapalvelut

Logististen palvelujen kehittäminen monipuolista elinkeinorakennetta tukemaan

Konttien ja vaunujen vaihdettavuus satamien välillä on tärkeä osa toimivaa logistiikkaa. Logistiikkapalvelut ovat merkittävä työllistäjä ja lisäarvon tuottaja alueella. Ne palvelevat monipuolisesti erilaisia arvoketjuja globaalissa toimintaympäristössä. Logistiikkapalvelut ovat oma merkittävä teollisuuden alansa siellä, missä on hyvä liikenneinfrastruktuuri kaikille kuljetusmuodoille. Yritysten kannattaa sijoittua edullisesti hankinta- ja markkina-alueisiinsa nähden, mikä on yksi logististen palvelujen kehittämistä ohjaava voima.

Logistiikkapalvelut voivat olla terminaalitoimintaa. Terminaalit toimivat tuotteiden kokoamispisteinä, jossa ne yhdistetään vahvemmiksi virroiksi. Tavara lähtee terminaaleilta eri kuljetusmuodoilla, jotka voivat muodostaa myös kuljetusketjuja. Logistiikkapalvelut voivat olla varastointia tai tuotannon tai kaupan materiaalivirtojen hallintaa. Ne voivat sisältää lisäarvoa tuottavia osakokoonpanoja, pääoman hallintaa ja kansainvälisessä kaupassa maksuliikenteen varmistamista. Logistiikkapalvelujen kehittäminen parantaa alueen yritysten toimintaedellytyksiä ja kilpailukykyä. Vähimmilläänkin ne mahdollistavat yritysten tuotantoprosessit ja materiaalivirrat.

Koko Suomelle tärkeä rata – vienti- ja tuontisatamien yhdistäjä

Itäisen rantaradan varrella on viisi satamaa, joista kolme Suomen suurinta on radan varrella. HaminaKotka on Suomen suurin yleissatama, joka palvelee koko Suomen teollisuutta. Kilpilahden satama on Nesteen teollisuussatama, joka palvelee energiäteollisuuden raaka-aine- ja tuotekuljetuksia. Se on tavaramäärältään Suomen suurin. Kolmas suuri satama itäisen rantaradan vaikutuspiirissä on Helsingin satama, joka on Suomen kaupan tärkein tuontisatama.

Vienti ja tuonti ovat tärkeitä Suomen kansainvälisen kilpailukykyyn kannalta. Teollisuuden näkökulmasta globaali logistiikka toimii hyvin, kunhan tavara saadaan satamaan. Tämän vuoksi on tärkeää kehittää maaliikenteen kuljetusjärjestelmää ja infrastruktuuria sellaiseksi, että ne palvelevat mahdollisimman kustannus- ja energiätehokkaasti teollisuuden ja kaupan vienti- ja tuontikuljetuksia.

Konttien ja tavaravaunujen joustavat ja nopeat siirrot satamien välillä ovat tärkeitä, koska tavaravirrat eivät ole koskaan tasapainossa ja satamilla on erilaiset profiilit. Itäisen rantaradan ratakäytävästä on mahdollista muodostua tehokkaasti toimiva teollisuuden, satamien ja logististen palvelujen vyöhyke.



Kuva: Nurminen Logistics

Nurminen Logistics on operoinut rautateitse kontteja Helsingistä Kiinan eri kohteisiin - kysyntä kasvussa ja toiminta laajenemassa

Helsingin Vuosaaren satamasta on ollut säännöllinen konttijunayhteys Venäjän ja Kazakstanin kautta Kiinaan vuodesta 2018 alkaen. Aluksi kuljetusreitti suuntautui Hefeiin, mutta nykyisin operoitavia kohteita Kiinassa on kolme. Siperian rataa käyttävä junayhteys on avattu uudelleen Venäjän Nahodkaan, josta kontit kuljetetaan Japanin Yokohamaan. **Tämä kehitys on osoitus kasvavasta kysynnästä rautateiden konttikuljetuksille Aasian ja Euroopan välillä.** Nurminen Logisticsin palvelu käyttää Euroopan pohjoista yhteyttä. Osa liikenteestä suuntautuu Suomesta Ruotsiin ja Saksaan.

Konttijunilla on kuljetettu Keski-Euroopasta jo pitkään. 2000-luvun alkupuolella. Suomen kautta oli tarjolla säännöllisiä rautatiekuljetuksia Siperian rataa pitkin Kiinaan saakka. Reitin siirtokuormausratkaisiin on investoitu paljon, millä tähdätään pitkän aikavälin kilpailukykyyn turvaamiseen ja kasvaviin volyymeihin. Konttijunayhteys tarjoaa merikuljetusreitille vaihtoehdon, mikäli tarvitaan suurempaa kuljetusnopeutta. **Monessa kuljetusketjussa rautatiekuljetus kilpailee myös lentorahdin kanssa,** kun otetaan huomioon koko kuljetusketjuun kuluva aika. Merikonttien hintatason nopea nousu on parantanut junayhteyden kilpailukykyä. Konttijunakonsepti tarjoaa mahdollisuuden myös lämpösäädelyihin, mm. kalan ja muiden elintarvikkeiden, kuljetuksiin. Tämän vuoksi reittiä on jatkettu Norjan Narvikiin, jonka sataman kautta avautuvat yhteydet Islantiin, Kanadaan ja Yhdysvaltoihin.

Tärkeä yhteys henkilöliikenteelle Suomen ja Venäjän välillä ja edelleen Moskovaan

Pietari muodostaa Leningrad Oblast mukaan lukien noin 7 miljoonan asukkaan väestökeskittymän, joka on kaupan ja teollisuuden keskittymä ja Venäjän meriliikenteen merkittävin solmupiste. Verkkokaupan yleistymisen on yleismaailmallinen ilmiö. Venäjällä verkkokaupan osuus ja kasvuvauhti on erityisen korkea. Suomella on mahdollisuus toteuttaa Venäjän verkkokauppaa palvelevia logistisia palveluja varsinkin, kun Pietarin seudun suuri väestökeskittymä sijaitsee lähellä. Verkkokaupan virtoja on mahdollista yhdistää muihin kappaletavaliikenteen kuljetusvirtoihin ja luoda entistä tehokkaampia ja parempia logistiikkapalveluja.

SUOMEN VUOTUISET MATKAILUTULOT 2019

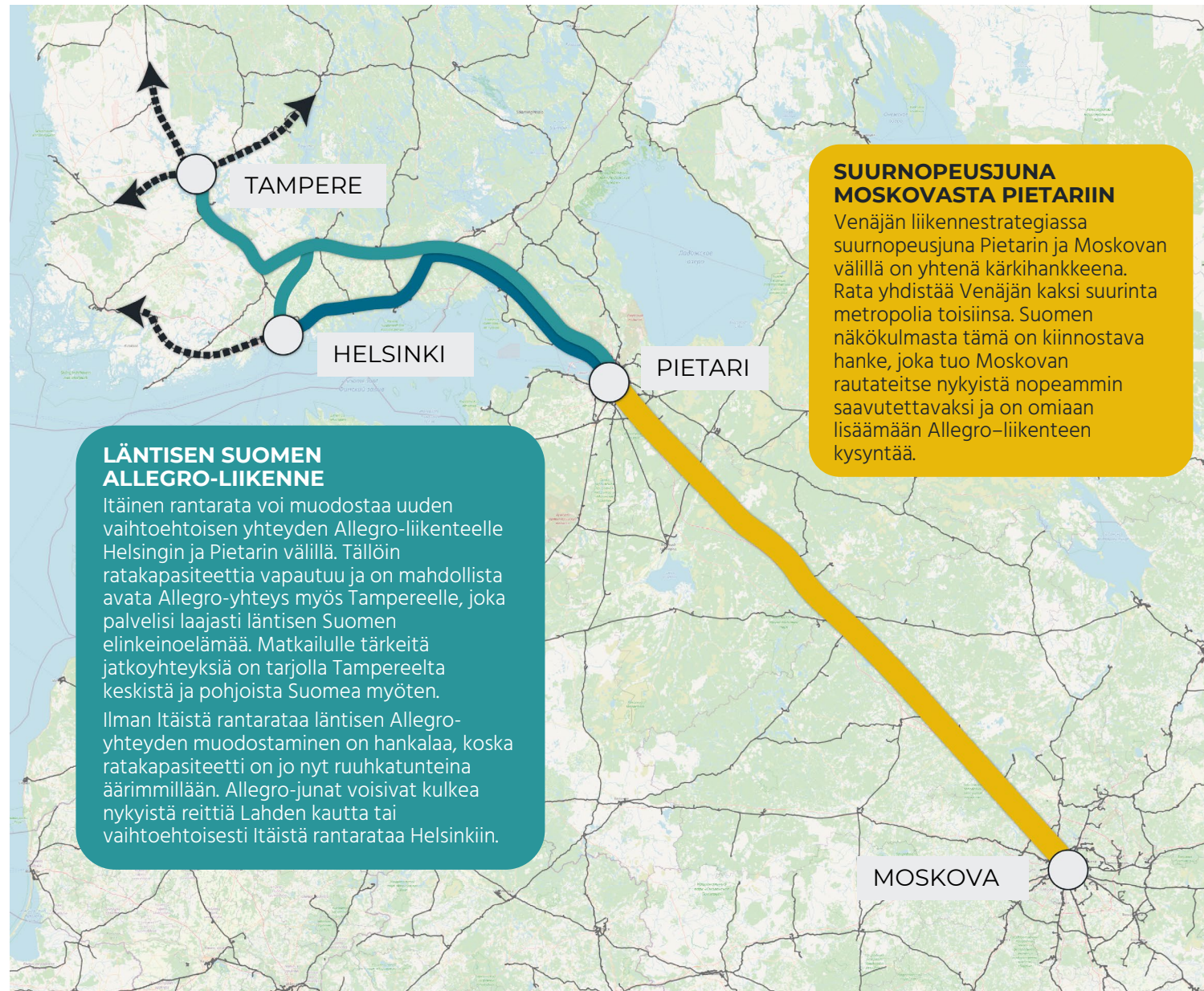


**20 % venäläisiltä
632 milj. €**

MIKSI VENÄJÄN MARKKINAAN KANNATTAAISI PANOSTAA MYÖS RATAINVESTOINNEILLA?

- Venäjä on Suomen matkailun suurin ja tärkein lähtömarkkina.
 - eniten yöpymisiä
 - eniten rajanylityksiä
 - venäläiset käyttävät turisteista eniten rahaa
- Venäläiset matkustavat Suomeen ympäri vuoden.
- Venäläiset matkustavat myös sellaisiin vähemmän tunnettuihin maaseutukohteisiin, jotka eivät vielä ole niin suosittuja muista maista tulevien matkailijoiden keskuudessa
- Suuri kasvupotentiaali seuraavan vuosikymmenen aikana. Venäläiset ovat uskollisia asiakkaita, jotka palaavat Suomeen yhä uudestaan.

Lähde: Business Finland





Miten itäinen rantarata kehittää kotimaisia yhteyksiä ja toimintoja?



ITÄISEN RANTARADAN VARRELLE TYÖSSÄKÄYNNIN, ASUMISEN JA OPIKSELUN VETOVOIMAINEN VYÖHYKE

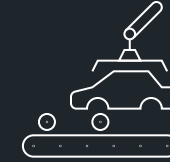
Pääkaupunkiseutu on Suomen suurin työssäkäyntialue, johon läntinen ja pohjoinen suunta kytkeytyvät rautateillä. Suomenlahden rannikon suuntainen ratayhteys puuttuu. Radalla on merkittävä potentiaali toimia pääkaupunkiseudun yhdistäjänä työssäkäynnin ja asumisen näkökulmista. Vaikka korona-ajan jälkeen osa työmatkoista korvautuu digitaalisilla yhteyksillä, pääkaupunkiseudun suuri työvoiman volyymi pitää yllä kysyntää varsinkin kohtuullisen lyhytmatkaiselle työmatkaliikenteelle. Digitaaliset yhteydet korvaavat voimakkaammin kaukoliikenteen matkatarpeita.

Yhteydet itäistä rantarataa pitkin avaavat myös nopean yhteyden Lappeenrannan alueen teknologiavaltaisille työmarkkinoille ja kansainväliseen yliopisto- ja tutkimusmaailmaan. Koska Kotkan alueella ei ole omaa yliopistoa, on entistä tärkeämpää verkottua muualla sijaitsevien yliopistojen kanssa. Senkin takia hyvä yhteys pääkaupunkiseudulle ja Lappeenrannan alueelle on tärkeä.



ITÄINEN RANTARATA VARMISTAMAAN KOKO SUOMEN RATAVERKON TOIMINTAVARMUUTTA

Rautateitä tulee tarkastella rataverkkona, joka toimii kokonaisuutena. Mikään tärkeä yhteysväli ei saa olla ilman vaihtoehtoista yhteyttä eikä poikkeustapauksissa tehtävän kiertomatkan saa olla kohtuuttoman pitkä. Suomessa on edelleen ratayhteyksiä, joiden haavoittuessa vaikutukset ulottuvat laajasti koko maahan ja myös kansainväliseen liikenteeseen. Tällaiset ongelmat tulee poistaa ja tarvittaessa toteuttaa vaihtoehtoinen ratayhteys. Kovin lyhyen matkajan säästön takia ei ole perusteltua investoida miljardeja ratayhteyden parantamiseen. Junaliikenteen täsmällisyyden parantaminen voi johtaa samoihin aikasäästöihin huomattavasti alhaisemmin kustannuksin oikein kohdennetuilla ratojen peruseräparannuksilla.



INVESTOINNIT TUKEMAAN TOISIAAN JA SUOMEN TALOUTTA

Kun suunnitellaan ratainvestointia, ensisijainen tavoite tulee olla taloudellisen lisäarvon tuottaminen Suomelle. Ratainvestoinnilla voidaan houkutella teollisuusinvestointeja, logistisia investointeja sekä asuinrakentamisen investointeja.

Itäinen rantarata mahdollistaa kaikki edellä mainitut investointilajit. Sen varrella oleva satamien vyöhyke on luontainen sijaintipaikka uusille teollisuusinvestoinneille ja logistiikkatoiminnoille. Kansainväliset kiinteistöinvestorit ovat osoittaneet kasvavaa kiinnostusta logistiikan kiinteistöinvestointeihin.

Itäinen rantarata Suomenlahden merellisessä ympäristössä ja lähellä pääkaupunkiseutua on mitä parhain kohde asuntotuotannolle ja kiinteistöinvestoinneille.

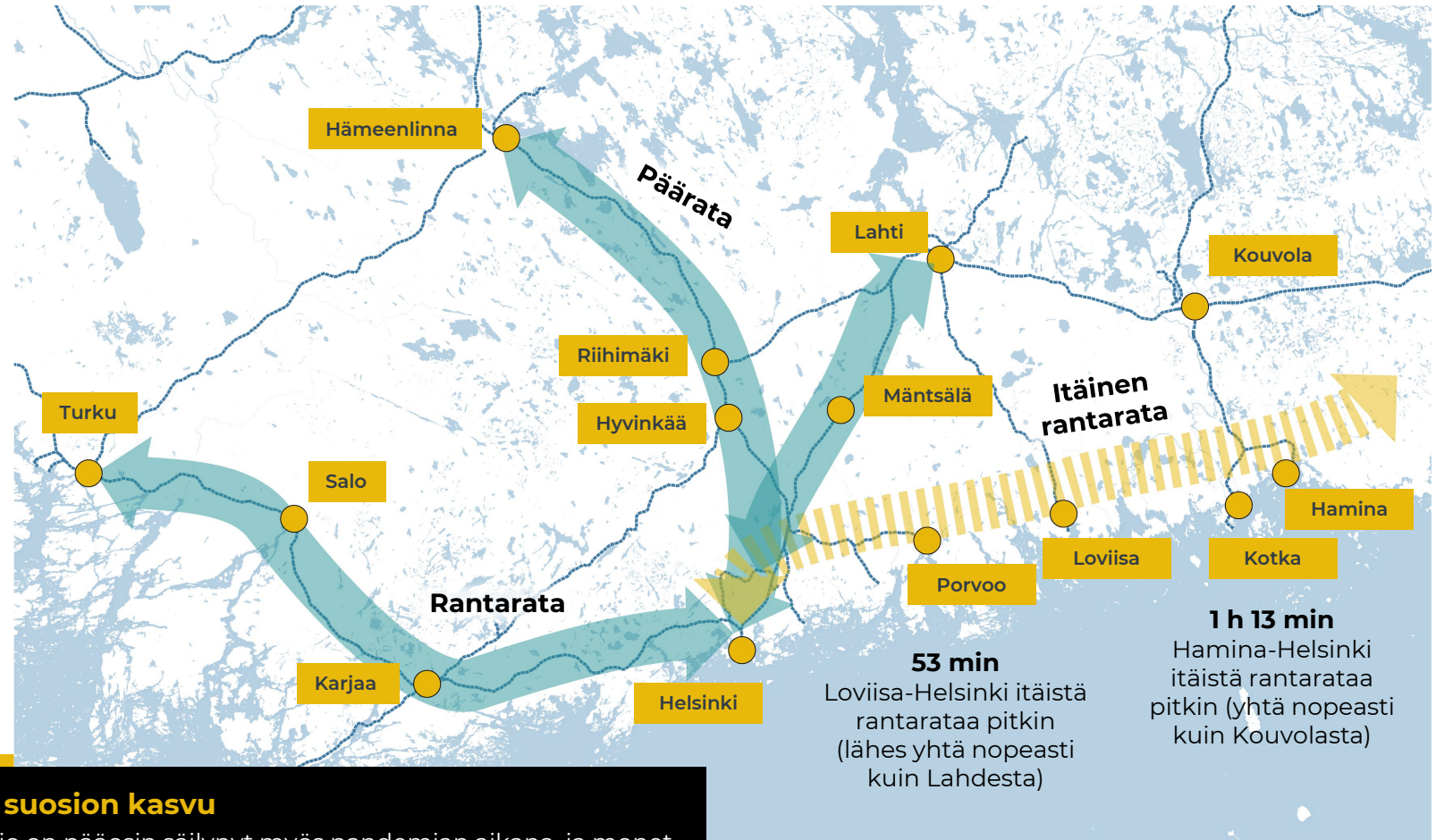
Investointi itäiseen rantarataan käynnistää investointien sarjan.

Kytkentä pääkaupunkiseudun työmarkkinoihin itäisellä rantaradalla – asuminen merellisessä ympäristössä vetovoimatekijänä

Pääkaupunkiseutu on Suomen suurin työssäkäyntialue, johon läntinen ja pohjoinen suunta kytkeytyvät rautateillä. Suomenlahden rannikon suuntainen ratayhteys puuttuu. Sillä olisi merkittävä potentiaali toimia pääkaupunkiseudun yhdistäjänä työssäkäynnin ja asumisen näkökulmista. Vaikka korona-ajan jälkeen osa työmatkoista korvautuu digitaalisilla yhteyksillä, pääkaupunkiseudun suuri työvoiman volyyymi pitää yllä kysyntää varsinkin kohtuullisen lyhytmatkaiselle työmatkaliikenteelle. Oletettavasti digitaaliset yhteydet näkyvät voimakkaammin kaukoliikenteen kysynnän vähentäjänä.

Itäisen rantaradan vyöhyke on merellistä ja vetovoimaista aluetta asutukselle ja työpaikoille. Se mahdollistaa työmatkapedelöinnin ranta-alueen kunnista ja kuntiin. Pääkaupunkiseudun ohella rata mahdollistaa nopean yhteyden myös Lappeenrannan alueelle, jossa on paljon korkean teknologian, tutkimuksen ja koulutuksen työpaikkoja. Huomion arvoista on pendelöintimahdollisuuksien ja työvoiman saatavuuden paraneminen molempiin suuntiin.

Rantaradan vaikutusalueella on runsaasti teollista toimintaa ja logistiikkapalvelujen tarjontaa, jotka tarvitsevat monipuolista työvoimaa. Kyse ei ole vain pendelöinnistä pääkaupunkiseudun työmarkkinoille, vaan laajemmasta työmarkkinoiden kysynnän ja tarjonnan kohtaamisesta.



Lähijunaliikenteen suosion kasvu

Lähijunaliikenteen suosio on pääosin säilynyt myös pandemian aikana, ja monet suomalaiset kunnat tavoittelevat nyt lähijunaliikenteen käyttöönottoa ja kasvua. Itäinen rantarata mahdollistaa radan varren kuntien välisen matkustamisen kestäväällä tavalla myös Helsingistä itään. Nyt tätä mahdollisuutta ei ole. Radan varren kunnissa on paljon teollisia työpaikkoja ja radan varren logistisen vyöhykkeen vahvistuminen on omiaan lisäämään työvoiman tarvetta. Työ- ja vapaa-ajan matkoja voitaisiin tehdä junalla Helsingin ja Lappeenrannan suuntiin. Lähijunaliikenne palvelisi myös esimerkiksi Porvoon ja Kotkan välisiä työmatkatarpeita.



Rataverkon toimivuus poikkeusoloissa

Suomen ja Venäjän välisestä raideliikenteestä valtaosa kulkee Vainikkalan raja-aseman kautta. Suomen puolella Venäjän liikenne kulkee erittäin kuormitetun Kouvola-Luumäki - rataosan kautta. Mitä tapahtuu, jos kyseinen rataosuus on jostakin syystä pois käytöstä? Syitä voi olla monia, kuten sähköratavauriot, tekniset laitteiden viat tai onnettomuudet. Poikkeustilanteissa henkilöliikenne Venäjän suuntaan ja Karjalan radalla häiriintyy. Tavaraliikenteeseen häiriöiden vaikutukset ovat mittavat. Rataosalla kulkevat useiden Suomen teollisuusalojen vienti- ja tuontikuljetukset, Venäjän ja Aasian markkinoille suuntautuvat rautatiekuljetukset sekä useat Venäjältä tuotavien tuotannon raaka-aineiden kuljetukset.

Vaihtoehtoinen poikittaisyhteys on vasta Joensuun korkeudella. Lyhyempi yhteys Savonlinnan kohdalla ei tule kyseeseen mm. Siitä syystä, että rata on katkaistu laivaväylän siirron yhteydessä eikä uutta rautatieyhteyttä ole olemassa. Kiertomatka Joensuun kautta olisi kuljetusajan ja -talouden kannalta liian pitkä.

Toimitusketjujen kuljetusriskien hallintaan tarvitaan hyviä vaihtoehtoisia yhteyksiä. Henkilöjunan matkustajat voidaan tilapäisesti kuljettaa linja-autoilla, mutta kokonaisen tavarajunan korvaaminen on vaikeaa tai mahdotonta. On erittäin tärkeää varmistaa rautatieliikenteen toimivuus rataverkon toimivuuden avulla.

Itäinen rantarata tasaa Kouvolan ja Luumäen välisen rataosan kuormitusta ja tarjoaa vaihtoehtoisen reitin häiriötilanteissa. Näin voidaan vähentää toimitusketjujen haavoittuvuutta. Kyse on samasta ilmiöstä Suomen kuljetusjärjestelmässä kuin Suezin kanavalla globaalissa mannertenvälisessä kuljetusjärjestelmässä. Kummassakin tarvitaan vaihtoehtoisia yhteyksiä.

Rataverkon toimivuus normaalioloissa

Väyläviraston arvion mukaan rataosalla Luumäki-Kullasvaara (Kouvola) lännen suunnan huipputunnin laskennallinen kapasiteetin käyttö oli vuonna 2019 yli 85 %. Tavaraliikenne aiheuttaa kaksiraiteisella Kouvola-Luumäki -välillä selkeitä kuormitushuippuja käyttöasteeseen. Yksittäisille ruuhkaisille tunneille tavaraliikenteen lisääminen ei ole mahdollista.

Mikäli Suomessa halutaan siirtää tavarakuljetuksia raiteille, se johtaa luonnollisesti kotimaisen rautatieliikenteen kasvuun. Rautatiemarkkinoiden kasvaessa palvelutarjonta kasvaa ja kuljetuksia tulee lisää. Kasvu painottuu Kaakkois-Suomen rataverkolle, sillä alueella sijaitsevat Suomen suurimmat satamat hyvine laivafrekvensseineen. Merkittävää kasvua odotetaan sekä Aasian konttijunaliikenteeseen että Allegro-liikenteeseen.



Kuljetusinfrastruktuuri toimitusketjujen riskien hallinnan välineenä

Yritysten hankinnat ja lopputuotteiden toimittaminen tapahtuvat globaaleilla markkinoilla. Toimitusketjujen riskien hallinta on keskeistä liiketoiminnan jatkuvuuden turvaamiseksi. Kuljetusjärjestelmän haavoittuvuus korostui konkreettisesti keväällä 2021, kun konttilaiva kääntyi poikittain Suezin kanavassa ja tukki lähes viikoksi valtaosan Euroopan ja Aasian välisen kaupan kuljetuksista. Tapahtuman heijastusvaikutukset olivat laajat ja pitkäaikaiset.

Jos Kouvolan ja Luumäen välillä tapahtuisi yllättävä katko, idästä tai lännestä saapuvat junat joutuisivat kiertämään Joensuun kautta. Tämä aiheuttaisi kohtuutonta kiertoa ja lisäkustannuksia. Osa kiertoreitistä on sähköistämätöntä. Se edellyttäisi veturin vaihtoa Joensuun ja Pieksämäen välillä.

Savonlinnan ratayhteys ei ole nykytilassaan käytössä.

Kun henkilöjuna pysähtyy rataverkon ongelman takia, matkustajat kuljetetaan linja-autolla ongelmakohteen ohi.

Kun 1000 tonnin lastissa oleva tavarajuna pysähtyy samasta syystä, on käytännössä mahdoton logistinen operaatio kuljettaa kappaleetavarat saati nesteet kuorma-autoilla ongelmakohteen ohi ja lastata ne sen jälkeen uuteen junaan.

Itäinen rantarata toimisi laadukkaana vaihtoehtoisena yhteytenä ja samalla täysin uutena kuljetuskäytävänä.



RATAINVESTOINNIT EDISTÄMÄÄN TEOLLISUUDEN, LOGISTIIKAN JA ASUNTORAKENTAMISEN INVESTOINTEJA

Suomelle on aiheutunut pandemiasta kymmenien miljardien eurojen ylimääräinen velka – rатаinvestoinnit on valittava talouselämää vahvistavalla tavalla

Suomi on joutunut ottamaan ylimääräistä velkaa kymmenien miljardien eurojen arvosta koronapandemian aiheuttamia haittoja lievittääkseen ja yrityksiä tukeakseen. Se merkitsee, että näitä ylimääräisiä lainoja maksetaan pitkään ja senkin takia Suomen täytyy vahvistaa talouttaan ja työllisyyttään sekä pitää kilpailukykyä yllä myös tulevina vuosikymmeninä. Vasta kaukana tulevaisuudessa olevat rатаinvestoinnitkin ovat merkittäviä ja niillä täytyy pystyä saamaan aikaan aitoa taloudellista vaikutusta. Mitkään laskennalliset ja teoreettiset vaikutukset eivät auta Suomen taloutta väljemmälle.

Niukat resurssit on keskitettävä talouselämää vahvistavalla tavalla. Mikäli tullaan investoimaan aivan uuteen rатаinfrastruktuuriin, se tulee tehdä elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä vahvistavasti. Silloin investoinnilla vaikutetaan myös Suomen vientitulon ja kansantalouden positiiviseen kehitykseen. Henkilöliikenteen pienet matka-aikasäästöt eivät pysty samaan.

Logistiset tekijät ja työvoiman saatavuus ovat kaksi tärkeintä tekijää, jotka vaikuttavat yritysten sijoittumiseen ja toimintaan alueilla. Elinkeinoelämän kuljetustarpeet on tärkeää ottaa huomioon liikenneinfrastruktuuri-investoinneista päätettäessä. Teollisuuden pääkuljetusvirtojen suuntautumisen mukainen priorisointi tukee samalla myös henkilöliikenteen tarpeita. Jos rатаhankkeita toteutetaan vain henkilöliikenteen pienehköjen matka-aikasäästöjen perusteella, vaarana on jättää huomiotta Suomen kansantalouden kannalta välttämättömän elinkeinoelämän kuljetustarpeet. Elinkeinoelämä kytkeytyy myös työllistävyyden kautta työvoiman liikkumistarpeisiin.

Itäisen rantaradan investointi on sysäys useille muille investointilajeille

Kun suunnitellaan rатаinvestointia, ensisijainen tavoite tulee olla taloudellisen lisäarvon tuottaminen Suomelle. Liikenne on vain väline, joka mahdollistaa taloudellisen toimeliaisuuden. Liikenne ja liikennesektori eivät ole olemassa itseään varten, muusta yhteiskunnasta erillään. Rатаinvestoinnilla voidaan parhaimmillaan houkuttaa teollisuusinvestointeja, logistisia investointeja sekä asuinalueiden investointeja.

Edellä kuvatut investointilajit ovat vahvassa synergiassa keskenään ja niiden yhteisvaikutuksella pystytään aidosti tuottamaan taloudellista lisäarvoa Suomelle. Investointi itäiseen rantarataan käynnistää investointien sarjan.

Teollisuusinvestoinnit

Itäinen rantaradan varrella oleva satamien vyöhyke on luontainen sijaintipaikka uusille teollisuusinvestoinneille ja logistiikkatoiminnoille.

Logistiikan investoinnit

Kansainväliset kiinteistöinvestorit ovat osoittaneet kasvavaa kiinnostusta logistiikan kiinteistöinvestointeihin. Tämä mahdollisuus täytyy Suomessa täysimääräisesti käyttää hyväksi. Investoreiden kiinnostus kuvaa logistiikan kasvunäkymiä ja tuotto-odotuksia.

Asuinkiinteistöinvestoinnit

Itäinen rantarata Suomenlahden merellisessä ympäristössä ja lähellä pääkaupunkiseutua on mitä parhain kohde asuntotuotannolle ja kiinteistöinvestoinneille.

Kotka kilpailee Rotterdamin kanssa UPM:n miljardiluokan biojalostamosta – elinkeinoministeri Lintilä: "Jokainen kivi käännetään, että investointi onnistuttaisiin saamaan Suomeen"

UPM:n biojalostamon rakentaminen työllistäisi tuhansia ihmisiä.

Investoinnit 8.2. 17:19 Päivitetty 8.2. 17:57



Elinkeinoministeri Mika Lintilä vakuuttaa, että valtio tekee kaikkensa, jotta UPM rakentaisi uuden biojalostamonsa Kotkaan. UPM puntaroi suuren biojalostamon sijoituspaikaksi joko Kotkaa tai Hollannin Rotterdamia.

YLE 8.2.2021
YLE 26.2.2021

Akkumateriaalitehtaan suunnittelu Haminaan etenee – seuraavaksi selvitetään sen kannattavuutta

Kymenlaaksosta Kotka ja Hamina ovat ehdolla Suomen Malmijalostuksen uusien akkumateriaalitehtaiden sijoituspaikoiksi.

Investoinnit 26.2. 06:55



Uusissa tehtaissa on tarkoitus valmistaa materiaaleja sähköautojen akkuihin. Kuvituskuva. Kuva: Vesa Toppari / Yle