

Kilpailun vaikutukset henkilöliikenteessä ja tavarajunaliikenteessä

Kilpailu- ja kuluttajaviraston
raideliikenneselvityksen ensimmäinen osa

Kesäkuu 2022

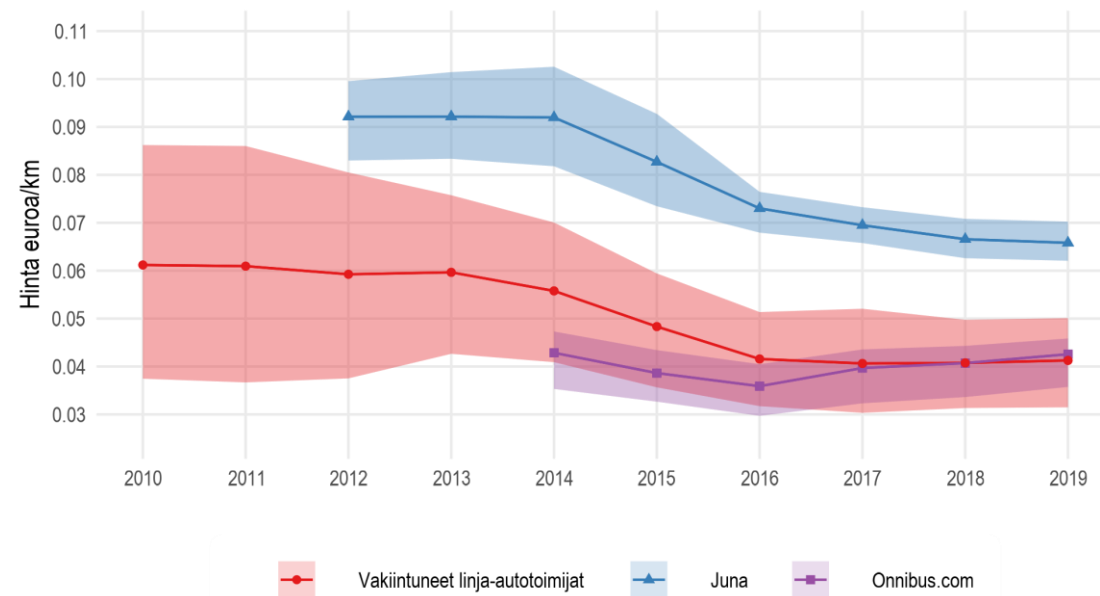
Tutkittu kolmea markkinamuutosta

1. Miten linja-autojen kaukoliikenteen kilpailun vapauttaminen on vaikuttanut kaukojunaliikenteeseen?
2. Miten Helsingin seudun lähijunaliikenteen kilpailuttaminen on vaikuttanut lähijunaliikenteeseen?
3. Miten tavarajunaliikennemarkkina on kehittynyt ennen ja jälkeen kilpailun vapautumisen vuonna 2007 ja idän liikenteen kilpailun vapautumisen vuonna 2016?

1. Miten linja-autojen kaukoliikenteen kilpailun vapauttaminen on vaikuttanut kaukojunalienteeseen?

Linja-autoliikenteen kilpailun vapautuminen johti hintojen laskuun myös junaliikenteessä

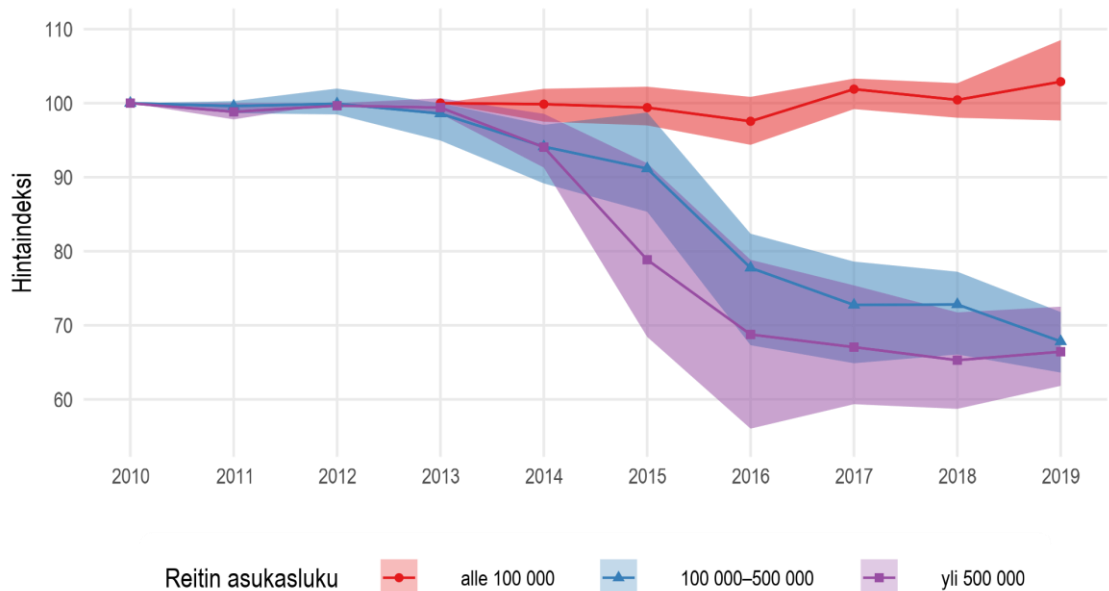
1. Linja-autojen kaukoliikenne alkoi vapautua kilpailulle vuonna 2009, mutta kilpailua syntyi merkittävästi vuonna 2014, kun suuri osa siirtymäajan sopimuksista lakkasi
 - Linja-autoliikenteessä hinnat laskivat noin 25 prosenttia
2. Raideliikenne kilpailee asiakkaista linja-autoliikenteen kanssa. Linja-autojen kaukoliikenteen markkinan vapauttaminen vaikutti siten myös junien kaukoliikennemarkkinan toimintaan
 - Linja-autoliikenteen vapauttaminen laski myös junalippujen hintoja ja säästi kuluttajilta vuosittain noin 80 miljoonaa euroa
 - Vuosina 2014-19 hinnat junaliikenteessä olivat keskimäärin noin 20 prosenttia edullisemmat kuin ennen uudistusta



Lähde: KKV:n laskelmat linja-auto- ja raideliikenteen hinta-aineistoista

Kilpailu laski hintoja keskisuurten ja suurten kaupunkien välisillä reiteillä

- Markkinoiden vapauttaminen lisäsi kilpailua ja laski hintoja keskisuurten ja suurten kaupunkien välisillä reiteillä. Hyötyjiä olivat siis näillä reiteillä matkustaneet
- Lippujen hinnat eivät kuitenkaan nousseet pienempien kaupunkien välisillä reiteillä. Markkinoiden vapauttamisesta eivät siis kärsineet muutenkaan kuluttajat

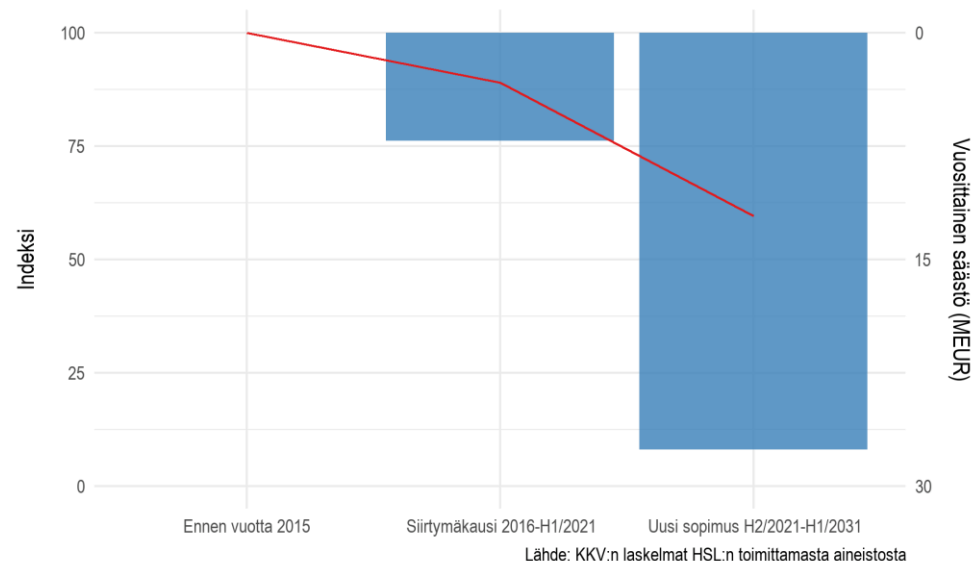


Lähde: KKV:n laskelmat linja-auto- ja raideliikenteen hinta-aineistoista

Miten Helsingin seudun lähijunaliikenteen kilpailuttaminen on vaikuttanut lähijunaliikenteeseen?

Helsingin seudun lähijunaliikenteen kilpailuttaminen johti kustannussäästöihin

- Euroopassa yleinen tapa järjestää rautatieliikennepalveluja on paikallisten ja alueellisten palvelukokonaisuuksien kilpailuttaminen
- Suomessa ensimmäinen kilpailutettu rautatieliikennettä koskeva operointisopimus koski pääkaupunkiseudun lähijunaliikennettä
 - Kilpailutus toteutettiin vuosina 2018–2020 ja sitä edelsi siirtymäkauden sopimus, jonka VR ja HSL solmivat vuosiksi 2016–2021
- Kilpailuttamisen vaikutuksia voidaan arvioida sen perusteella, miten se on vaikuttanut tilaajan kustannuksiin
 - Kilpailutettu sopimus oli noin 40 prosenttia edullisempi kuin kilpailutusprosessia edeltävä sopimus



Kansainväliset operaattorit eivät näe kannattavana Suomen markkinalle tuloa ilman kilpailutuksia

- KKV lähetti HSL:n kilpailutusprosessiin kiinnostusta osoittaneille kansainvälisille henkilöjunaliikenneoperaattoreille kyselyn
- Keskeinen syy HSL:n kilpailutuksesta vetäytymiseen oli se, että muut Suomeen suunnitellut henkilöjunaliikenteen kilpailutukset peruuntuivat
- Kansainväliset yritykset arvioivat, että Suomen markkinoille ei kannata tulla ilman mahdollisuutta osallistua tilaajan kilpailuttaman liikenteen tuottamiseen.

Vaihtoehto	Prosenttia vastaajista
Operointi ainoastaan vapaan markkinoille tulon mallin kautta seutu- ja kaukoliikenteessä	0 %
Operointi ainoastaan tilaajan kilpailuttamassa lähiliikenteessä	25 %
Operointi ainoastaan tilaajan kilpailuttamassa seutu- tai kaukoliikenteessä	25 %
Operointi sekä vapaan markkinoille tulon liikenteessä, että tilaajan kilpailuttamassa sopimusliikenteessä	50 %
Joku muu malli	0 %
Toimiminen Suomessa ei ole kannattavaa millään mallilla	25 %

Lähde: KKV:n kyselytutkimus

**Miten tavarajunaliikennemarkkina on kehittynyt
ennen ja jälkeen kilpailun vapautumisen
vuonna 2007 ja idän liikenteen kilpailun
vapautumisen vuonna 2016?**

Tavaraliikennemarkkinalla ei havaita kilpailun vapautumisesta vaikutuksia

- Tavaraliikennemarkkina avattu asteittain kilpailulle vuosina 2007–2016
 - Kansallinen tavaraliikenne avattiin kilpailulle vuonna 2007 ja Suomen ja Venäjän välinen yhdysliikenne loppuvuodesta 2016
- Markkina edelleen erittäin keskittynyt ja VR:n markkinaosuus huomattava (yli 90 %)
 - Suomen markkinoilla toimii tällä hetkellä VR Transpoint (yli 350 veturia, 9 000 vaunua, liikevaihto n. 300 MEur), Fenniarail (6 veturia, 22 vaunua, liikevaihto alle 10 MEur) ja Operail Finland (9 veturia, liikevaihto alle 5 MEur)
- Kuljetusmäärien ja hintojen kehityksessä ei havaita merkittäviä tasonmuutoksia kilpailun vapautumisen yhteydessä toisin kuin henkilöliikennemarkkinalla
 - Havainto yhdenmukainen sen kanssa, että markkinalle ei ole syntynyt merkittävästi kilpailua tai sen uhkaa
- Merkittävimmän alalle tulon esteen muodostaa se, että poikkeavan raideleveyden takia kaluston hankkimiseen liittyy uponneita kustannuksia, joka nostaa alalle tulon riskiä ja asettaa uudet markkinoille tulijat erilaiseen kilpailuasetelmaan suhteessa VR:ään
 - VR:llä osa kalustoa on periytynyt ajalta ennen kilpailun vapautumista ja se on mitoitettu palvelemaan koko markkinaa

Johtopäätökset

Johtopäätökset

- Suomessa kilpailun lisääntyminen henkilöliikenteessä on johtanut myönteisiin vaikutuksiin
 - HSL:n kilpailutus johti jopa 40 prosentin säästöihin verrattuna kilpailutusprosessia edeltävään kustannustasoon
 - Linja-autojen kaukoliikenteen kilpailun vapautuminen laski vuosina 2014–19 hintoja junaliikenteessä n. 20 prosenttia ja linja-autoliikenteessä n. 25 prosenttia
 - Kilpailusta seurannut yhteensä noin 100 miljoonan euron vuosittainen hyöty suomalaisille kuluttajille ja veronmaksajille
- VR on vastannut lisääntyneeseen kilpailuun tehostamalla toimintaansa
 - Tehostamistoimenpiteet näkyneet esimerkiksi henkilöstön käytössä ja toisaalta kasvaneina täyttöasteina
- Tavaraliikenteessä kilpailua ei ole juurikaan syntynyt
 - Kuljetusmäärien ja hintojen kehityksessä ei havaita merkittäviä tasonmuutoksia kilpailun vapautumisen yhteydessä toisin kuin henkilöliikennemarkkinalla

Kiitos!

Lisätietoja:

Johtava ekonomisti Riku Buri

puh. 029 505 3725

sähköposti riku.buri@kkv.fi

KKV Kilpailu- ja
kuluttajavirasto