



Fenniarail operoi vielä sähköistämättömillä rataosuuksilla. Tulevaisuuden kasvu perustuu sähkövetureihin.

Kului yli 150 vuotta ennen kuin VR sai varteenotettavan kilpailijan rautateiden tavaraliikenteeseen. Vuonna 2016 Fenniarail Oy aloitti teollisuuden kuljetukset. Yrityksen tavoitteena on ottaa Suomen tavarakuljetuksista noin kymmenen prosenttia. Kilpailun aloittanut pioneiri on vielä pieni toimija, joka on joutunut raivaamaan elintilaa VR:n monopoliasemaa vastaan.

Fenniarail Oy:n alkutaival alkoi jo vuonna 2009, jolloin raideliikenteessä aloitti Proxion Train Oy. Kun omistajat vaihtuivat 2014 muutettiin myös yrityksen nimi nykyiseen muotoon.

Fenniarailin toimitusjohtaja **Juha Hakavuori** sanoo, että parin vuoden toiminnan aikana yrityksen kuljetuskapasiteetti ja tavaratonnit ovat kasvaneet odotusten mukaisesti. Koska nykykaluston kapasiteetti on myyty loppuun, suunnitelmissa on hankkia lisää vetureita ja omaa vaunukalustoa.

- Pitkän aikavälin tavoitteemme on saada kotimaan tavarakuljetuksista kymmenen prosentin osuus. Se merkitsee noin 30 miljoonan euron liikevaihtoa. Tavoite on aika kova, koska VR on iso kilpailija ja sillä on hallitseva markkina- asema, Hakavuori sanoo.



Toimitusjohtaja Juha Hakavuoren mukaan yritykselle oli iso pettymys nykyhallituksen päätös jättää kalustoyhtiö perustamatta. Sillä vaikeutetaan VR:n kilpailijoiden mahdollisuuksia operoida Suomen rataverkolle, kun olosuhteisiimme sopivaa vuokratkalustoa ei ole tarjolla.

Ministeri Marinin romukoppa Fenniarailissa odotettiin, että edellisen hallituksen tekemä päätös VR Kalustoyhtiön perustamisesta toteutuu ja kilpailevat rautatieyhtiöt voivat vuokrata kalustoa erilliseltä yhtiöltä. Hallitus vaihtui ja tuuli kääntyi Fenniarailille vastaiseksi, ministeri Sanna Marin pyörsi edeltäjien suunnitelmat ja kalustoyhtiö heitettiin romukoppaan. Sillä jatkettiin VR:n hallitsevaa asemaa.

Suomen erilainen raideleveys tekee sen, että raideverkostollemme ei voi tuoda kalustoa suoraan muualta Euroopasta. Myös talvi vaatii kalustoon muutoksia, tarvittavat kalliit muutosinvestoinnit rajoittavat kilpailijoiden tuloa Suomeen. Onneksi sopimuskumppanimme ovat olleet joustavia ja voimme hankkia tarvittavaa kalustoa vasta sen jälkeen, kun sopimukset on tehty.

- Pylimme tekemään mahdollisimman pitkiä sopimuksia. Kilpailemme toimitusvarmuudella, hinnalla, joustavuudella ja tunnemme asiakkaamme. Kilpailu on kovaa ja VR on iso toimija koko maassa, mutta kummallakin on tilaa toimia yli 300 miljoonan euron rahtiliikenteen markkinoilla, Hakavuori sanoo.

Esteitä raivattu

Kalustoyhtiön peruuntuminen vaikeutti Fenniarailin toiminnan kasvua. Yhden selkävoiton yhtiö sai, kun Rautateiden sääntelyelimelle tehty valitus tuotti tulosta VR:n kohtuuttomasta hinnoittelusta Venäjältä tulevan raakapuun logistiikka- ja käsittelypalveluista raja- asemilla.

- Olisi hyvä, jos raja-asemilla olisi ulkopuoliset toimijat. Sekä me että VR ostaisimme heiltä tarvittavat palvelut. Nyt VR on ainoa tarjoaja, jolta ostanne palvelut. Sääntelyelimen päätös kuitenkin selkeytti ja tasapuolisti tilannetta.

- Lähes vastaava tilanne vallitsee isommissa satamissa, joissa VR on perinteisesti tehnyt vaihtotyöt. Satamien ahtaus ja toimintaympäristö eivät aina mahdollista useampia toimijoita. Fenniarail tekee tällä hetkellä itse tarvittavat vaihtotyöt, mutta vaihtotöiden rajallisuus hidastaa kasvua.

Hakavuori on erittäin tyytyväinen siihen, miten hyvin alan viranomaiset ovat suhtautuneet Fenniarailiin uutena toimijana. Myös rataverkolla meitä kohdellaan tasapuolisesti. Henkilöliikenne on tietenkin priorisoitu ykköseksi ja tavaraliikenne antaa tarvittaessa tilaa ohitusraiteella.



Fenniarailin kirkkaansiniset veturit näkyvät jo usein Suomen rataverkolla

kiskomassa puuraaka-ainetta sellutehtaille tai sahatuotteita KotkaHaminan satamiin.

Puuta kulkee eri muodoissa Yhtiön liiketoiminnasta valtaosa koostuu tällä hetkellä Suomen ja Venäjän välisestä yhdysliikenteestä. Fenniarailin suurin asiakas on UPM, venäläistä raakapuuta kuljetetaan yhtiön Kymin ja Kaukaan tehtaille.

Kotimaan tavarakuljetuksissa toiminta keskittyy tällä hetkellä sahatavarakuljetuksiin Kemijärveltä ja Nurmeksesta HaminaKotkan satamiin. Tämän lisäksi Fenniarail kuljettaa muun muassa öljyä raja-asemilta Haminan Satamaan.

Hakavuoren mukaan yhtiö keskittyy jatkossakin kotimaan tavarakuljetuksiin. Suomen ja Kiinan välinen liikenne ei vielä kuulu palveluvalikoimaan, eikä mahdollisesti joskus kilpailulle avautuva henkilöliikennekään.



Jatkuvasti heikkenevä rataverkon kunto huolestuttaa myös Fenniarailin toimitusjohtajaa. Uusia investointeja suunniteltaessa ei saa unohtaa vuosikymmenien aikana kertynyttä korjausvelkaa.

Rekrytointi kunnossa Fenniarailin palveluksessa on 24 henkilöä. Veturinkuljettajia on 16, mutta myös hallinnossa ja muissa tehtävissä on lupakirjan omaavia henkilöitä. Kaikkiaan veturin puikkoihin voi tarvittaessa tarttua 20 kuljettajaa. - Fenniarail on saanut palkattua veturinkuljettajia vapailta markkinoilta, jokunen on vaihtanut työpaikkaa VR:ltäkin. Joku tykkää olla pienemmän työntäjän palveluksessa, toisille sopii VR:n kaltainen iso talo. Juuri nyt yrityksellä ei ole rekrytointiin tarvetta.

- Tulevaisuudessa saattaa olla, että koulutamme Kouvolan Rautatie- ja Aikuiskoulutuskeskus Oy:n kanssa uusia kuljettajia, Hakavuori sanoo.

Dieselistä sähköön

- Vielä tämän syksyn aikana teemme päätöksen vaunukaluston hankkimisesta. Tarvitsemme

lähivuosien aikana merkittävän määrän tavaraliikenteen vaunuja, määrä riippuu tulevista sopimuksista. Myös vetureita tarvitaan lisää. Tulevaisuuden kasvu perustuu sähkövetureihin, mutta tarvitsemme myös dieselvetureita. Operoimme rataosuuksilla, joilta puuttuu vielä sähköistys.

Fenniarailin Dr18-tyyppiset veturit peruskunnostettiin S200- ja 770-sarjan vetureista. Tsekkiläinen CZ Loko a.s. on tehnyt muutoksia muun muassa runkoihin, teleihin ja ajomootoreihin. Päämootoreiksi vaihdettiin Caterpillarin 3512 CHD, jonka teho on 1550 kW. Päägeneraattorit korvattiin Siemensin vaihtovirtageneraattoreilla. Dr18 painaa 115,2 tonnia ja sen vetovoima on 380 kN.

Veturit on varustettu Suomen rataverkolla käytettävällä kulunvalvontalaitteistoilla ja ne on hyväksytty sekä Tsekissä että Suomessa.



Fenniarailin hankkimat dieselveturit on peruskunnostettu ja varustettu Suomen rataverkon vaatimalla kulunhallintajärjestelmällä. 115-tonnisen veturin vetovoima on 380 kN.

Ratojen kunto huolestuttaa Juha Hakavuori sanoo, että rataverkko vaatisi merkittäviä investointeja. Rinteen hallitus on tehnyt hyviä päätöksiä perusinfraan parantamiseksi. Nykykuntoisella verkolla muun muassa yksiraiteiset radat hidastavat tavarakuljetuksia ja transitoliikenteessä monet rataosuudet eivät kestä raskaiden vaunujen 25 tonnin akselipainoja.

Hakavuori ei lämpene ajatukselle, että 7-8 miljardia euroa upotetaan kahteen tuntiin rataan, vaikka ajatuksena on saada radanvarsikaupungit myös maksajiksi.

- Nopeat junat kaupunkien välillä ovat kaikkia kiinnostava aihe. Koko rataverkkoa pitää kuitenkin kunnostaa. Korjausvelka on aikamoinen niin raideverkolla kuin teilläkin, ja velka kasvaa koko ajan lisää.

KUKA JUHA HAKAVUORI?

- **Toimitusjohtaja**, kauppatieteiden maisteri Juha Hakavuori (55) on kotoisin Oulusta ja asuu

Pieni Daavid ja järeä Goljat!

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
05.05.2020 16:18

Helsingissä.

- **Hän on** toiminut muun muassa kymmenen vuotta Securitas-konsernin palveluksessa Suomessa ja kokemusta on myös Englannista.

-

Ennen

Fenniarailia Hakavuori työskenteli kahdeksan vuotta Helsingin Bussiliikenne Oy:n toimitusjohtajana.

Teksti | Ilpo Ceder, kuvat | Ilpo Ceder ja Fenniarail Oy

[TILAA AUTO, TEKNIikka JA KULJETUS!](#)