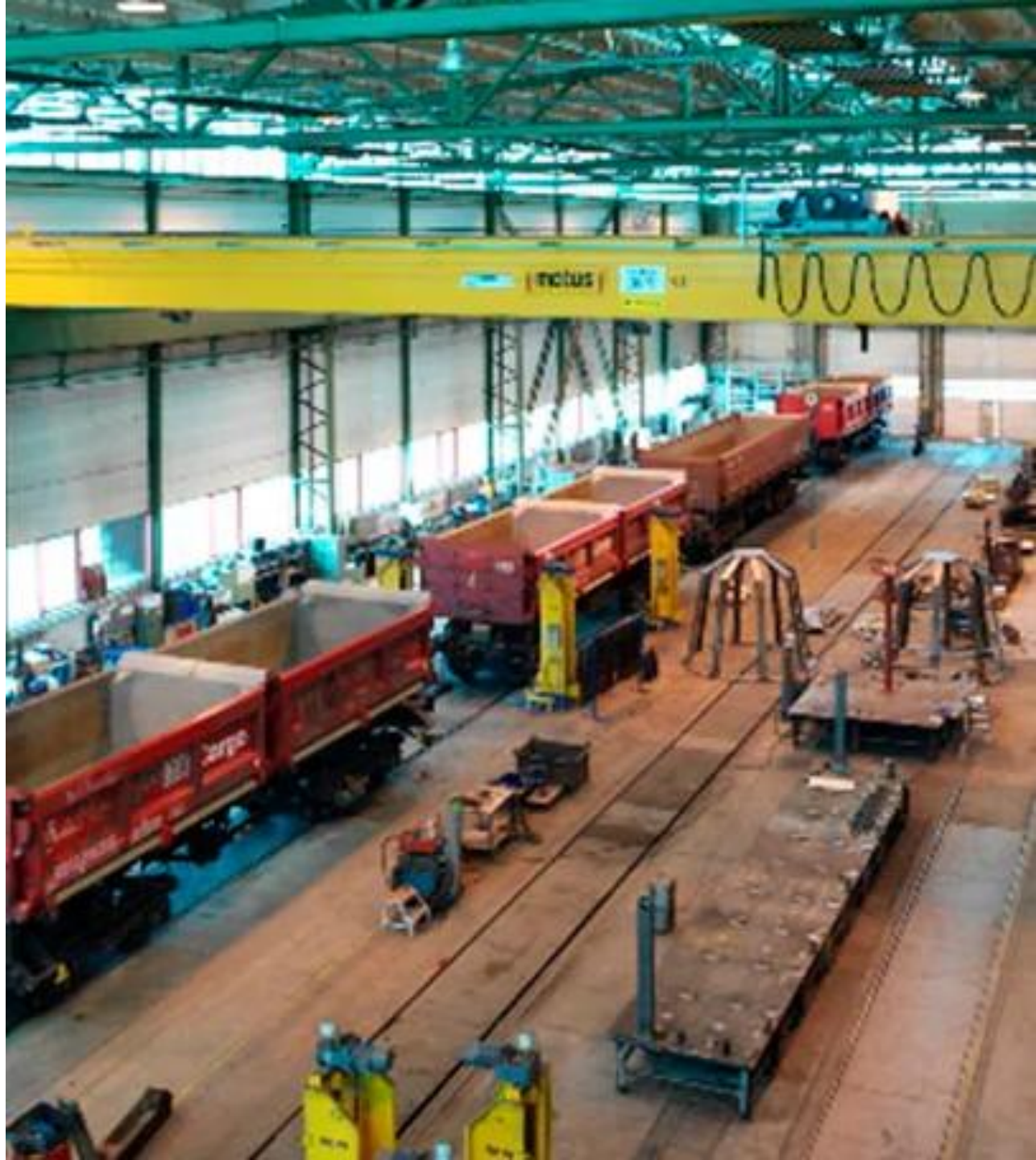
Zeppenfeldin teollisuusryhmä

FEW
Fahrzeug- und
Entwicklungswerk
Blankenburg GmbH

VIS
VERKEHRS | INDUSTRIE | SYSTEME
BAHNKOMPETENZ AUS HALBERSTADT

VIS SKT
SUOMEN KISKOKALUSTOTEHDAS
ROLLING STOCK COMPETENCY FROM FINLAND



FEW Blankenburg GmbH suunnittelee ja valmistaa tuotteita rautateille.

- FEW:lla on monipuolinen toimintahistoria, joka ulottuu noin 150 vuoden taakse. Tänä aikana Blankenburgissa on saavutettu merkittäviä edistysaskeleita rautatieteknologian alalla. Toimintansa aikana se on keskittynyt pääasiassa tavaravaunujen tuotekehitykseen ja kunnossapitoon.

- 01.01.2020 VIS Verkehrs Industrie Systeme GmbH Halberstadt osti kaikki FEW Vehicle and development plant GmbH Blankenburgin osakkeet Villmann-konsernilta ja laajensi sen toimintaa myös raidejärjestelmien asennuksiin ja huoltoon.

VIS GmbH valmistaa ja korjaa kiskoliikennevälineitä

VERKEHRS | INDUSTRIE | SYSTEME
BAHNKOMPETENZ AUS HALBERSTADT

- Halberstadtissa sijaitsevalla VIS GmbH:lla on 180 vuoden kokemus ja osaaminen kiskoliikennevälineiden rakentamisessa. Vaatimattomista alkuajoistaan höyryvetureiden korjauksen parissa yritys kehittyi henkilö- ja tavaravaunujen tuotantoon ja lopulta aloitti uusien matkustajavaunujen tuotannon. Tehdas tuhoutui pahoin toisessa maailmansodassa, mutta aloitti uudestaan vuonna 1949.

- Vuonna 1965 Halberstadtissa kehitettiin ensimmäinen neliakselinen 18,7 metriä pitkä matkustajavaunu Bghwe, jota toimitettiin vuoteen 1977 mennessä yli 3 300 kappaletta.

- Vuosien 1978 ja 1990 välillä valmistettiin 6 000 kappaletta 26,4 metriä pitkiä matkustajavaunuja. Tähän päivään mennessä VIS:in tuotantohalleista on lähtenyt yhteensä 12 000 ajoneuvoa.

- Toukokuussa 2002 Zeppenfeld Industrial Group osti tehtaan itselleen. Tämän jälkeen tehdas on keskittynyt korjaamaan ja valmistamaan kiskoliikennevälineitä raitiovaunusta pikajuniin. Suomeen VIS GmbH on valmistanut 52kpl raitiovaunun matalalattiaisia väliosia ja peruskorjannut suuren määrän raitiovaunuja. Tällä hetkellä työn alla on 212 sveitsiläisen Euro-City junanvaunun peruskorjaus

VIS:in toimitilat Saksan Halberstadtissa

VIS-SKT Oy valmistaa ja korjaa kiskoliikennevälineitä

SUOMEN KISKOKALUSTOTEHDAS
ROLLING STOCK COMPETENCY FROM FINLAND

- VIS Suomen Kiskokalustotehdas Oy:n liiketoimintana on osaajaverkoston avustuksella suunnitella, valmistaa, myydä ja huoltaa erilaisia komponentteja raideliikenteeseen, sekä vaunu- ja vetokalustoa Suomen rautateillä operoiville asiakkaille ja tarvittaessa modernisoida jo käytössä olevaa kalustoa tilaajan vaatimusten mukaisesti.

- VIS-SKT on perustettu vuonna 2024 ja sen osakkaista omistaa suurimman osan omistaa Zeppenfeld Group, vähemmistöomistajana on Jari Lappalainen, joka toimii yhtiön toimitusjohtajana.

Kalustoyhtiö Yhtiömalli ja Omistus

- Olisiko kyseessä valtion kokonaan omistama yhtiö, osittain omistama, vai markkinaehtoinen toimija julkisin tuin?

- Siirrettäisiinkö olemassa olevaa VR-Yhtymän tavaravaunukalustoa yhtiöön, vai aloittaisiko yhtiö toimintansa uusilla hankinnoilla?

- Miten kalustoinvestoinnit rahoitettaisiin valtion budjetti, lainat, pääomitus ?

Kilpailu- ja kuluttajavirasto on nostanut esiin tavaraliikenteen kalustotilanteen merkittävimpänä alalle tulon esteenä Suomessa poikkeavan raideleveyden vuoksi.

Virasto on esittänyt, että kilpailua voitaisiin vauhdittaa esimerkiksi perustamalla kalustoyhtiö, joka vuokraisi operaattoreille kalustoa tasapuolisesti.

Talouspoliittisen ministerivaliokunta teki linjauksen, että tavaraliikennekalustoa ei siirretä tähän perustettavaan kalustoyhtiöön ja eikä tavaraliikenteeseen perusteta omaa kalustoyhtiötä.

Teollisuuden Pääomittama Kalustoyhtiö

Tavaravaunujen kalustoyhtiö, jonka teollisuus on perustanut ja pääomittanut, on riippumaton yritys, joka keskittyy rautatieliikenteen tavaravaunukaluston hankintaan, omistamiseen ja vuokraamiseen Suomen markkinoilla toimiville rautatieoperaattoreille.

- Omistajina ja pääomittajina toimivat suomalaiset teollisuusyritykset (esim. metsä-, metalli- ja kemianteollisuus), jotka ovat rautatierahti-palvelujen suurimpia tilaajia.
- Tavoitteena varmistaa omaa logistiikkaa tukeva, tehokas ja markkinaehtoinen tavarankuljetuskapasiteetti raiteilla.
- Yhtiö toimii kaluston neutraalina vuokralleantajana tarjoten vaunuja kaikille operaattoreille tasapuolisesti, mikä tukee kilpailua.
- Teollisuus varmistaa itse, että sen omien kuljetustarpeiden kannalta kriittistä erikoisvaunukalustoa on riittävästi saatavilla.
- Teollisuusyritykset voivat siirtää vaunukaluston suuren pääomariskin itsenäiselle yhtiölle.
- Lisääntyvä kilpailu operaattoreiden välillä johtaa alhaisempiin rahtikustannuksiin ja parempaan palvelutasoon teollisuuden tilaajille.

VIS SKT
SUOMEN KISKOKALUSTOTEHDAS
ROLLING STOCK COMPETENCY FROM FINLAND

Operaattorin Kalustoyhtiö

Operaattorin perustama ja pääomittama kalustoyhtiö on tytäryhtiön tai holding-yhtiön yksikkö, jonka päätarkoitus on omistaa ja hallinnoida rautatieliikenteen kalustoa ja vuokrata sitä emoyhtiönä toimivalle rautatieoperaattorille. Yhtiö omistaa kaluston ja emoyhtiö keskittyy operatiiviseen toimintaan.

- Kaluston omistusriski esim. arvonalennus, elinkaarikustannukset siirtyvät kalustoyhtiöön. Tämä tekee itse operaattoriyhtiöstä kevyemmän ja mahdollisesti houkuttelevamman sijoittajille.
- Kalustoyhtiö voi optimoida vaunukierron ja hallita tarvittaessa myös ylimääräistä kalustoa, jota voi siirtää muihin liiketoimintoihin.
- Kalustoyhtiö ja operaattori ovat keskenään asiakas-palveluntarjoaja-suhteessa. Vaikka kalusto on saman konsernin sisällä, operaattori on silti täysin riippuvainen kalustoyhtiön kyvystä hankkia ja ylläpitää kalustoa.
- Yhtiö on perustettu palvelemaan omaa emoyhtiötään, se ei yleensä tarjoa kalustoa tasapuolisesti muille markkinoilla toimiville operaattoreille, eikä siten paranna markkinoille pääsyn ehtoja uusille toimijoille.

Kalustoyhtiömallien Vertailu

Sekä Valtion, että Teollisuuden mallit ovat tehokkaita poistamaan kaluston saatavuuden esteitä Suomen rautatiemarkkinoilta. Operaattorin oma malli taas keskittyy sisäiseen tehokkuuteen, eikä paranna yleistä markkinatilannetta.

Teollisuuden malli tarjoaa parhaan keinon varmistaa, että investoinnit kohdistuvat juuri niihin erikoisvaunuihin ja logistiikkaratkaisuihin, joita suomalainen vientiteollisuus kipeimmin tarvitsee.

Valtion mallissa kaluston rahoitusriski on julkinen, kun taas teollisuuden ja operaattorin malleissa se on yksityinen tai konsernin sisäinen.

Tämä vertailu osoittaa, että tavaraliikenteen kilpailun lisäämiseksi tarvittaisiin joko Valtion tai Teollisuuden pääomittamaa neutraalia kalustoyhtiötä.

VIS-SKT Oy:n leasing vuokraus

VIS-SKT Oy:n suunnitelma on perustaa yksityinen, vuokraukseen perustuva rahtiliikenteen ns. kalustoyhtiö ja valmistaa 400–500 uutta tavaravaunua.

Tulemme olemaan riippumaton toimija, joka keskittyy puhtaasti tavaravaunujen omistamiseen, ylläpitoon ja vuokraamiseen (leasing) rautatieliikenteen operaattoreille. Kaluston vuokraus vapauttaa operaattoreiden pääomia suurista kalustoinvestoinneista ja laskee uusien toimijoiden markkinoille tulon kynnystä, lisäten kilpailua.

Investointi vastaa akuuttiin kalustopulaan ja Venäjän standardin mukaisen kaluston poistumiseen Suomen markkinoilta. Vaikka vaunujen määrä on merkittävä lisäys, on muistettava, että tämä määrä on vain osa kokonaisesta korvaustarpeesta.

Hanke on strategisesti tärkeä askel kohti modernimpaa, itsenäisempää ja kilpaillumpaa Suomen rautatieliikenteen markkinaa.

Paikallinen kaluston valmistus parantaa toimitusvarmuutta ja vähentävät riippuvuutta ulkomaisista, geopoliittisesti epävarmoista kaluston lähteistä.

Hyödyt operaattoreille ja teollisuudelle

Leasing malli muuttaa operaattoreiden ja teollisuuden taloudellista rakennetta siirtämällä kalustoon liittyviä riskejä ja pääomakustannuksia taseesta pois.

- Operaattori tai loppukäyttäjä tekee suuren kertainvestoinnin ostaessaan x määrän uusia vaunua. Tämä sitoo suuren summan pääomaa taseeseen vuosikymmeniksi ja kasvattaa velkaa. Vastaavasti vuokrauksen hyötynä käteisvirtaa vapautuu, ja pääomaa voidaan käyttää ydinliiketoimintaan.
- Vuokraus parantaa omavaraisuusastetta ja sijoitetun pääoman tuottoa, koska suuri velka ei näy taseessa.
- Vaunut ovat heti ajan tasalla teknisesti ja säädösten puolesta, mikä vähentää uuden operaattorin hallinnollista taakkaa.
- Kaluston vuokraus muuttaa operaattorin taloutta pääomaintensiivisestä mallista käyttöpainotteiseen malliin. Tämä lisää joustavuutta, parantaa usein kustannusten ennustettavuutta ja mahdollistaa strategisen fokuksen ydintehtäviin, mikä on erityisen tärkeää kilpailluilla ja muuttuvilla Suomen rautatiemarkkinoilla.

Leasing malli

- Malli tarjoaa asiakkaalle mahdollisuuden hyödyntää junavaunuja pitkäaikaisella leasing-sopimuksella. Sopimuksen perusteena on päiväkohtainen malli ja laskutus tapahtuu 1–4 kuukauden välein sopimuksen mukaan. Lisäksi sopimukseen sisältyy vaunujen kunnossapito.

- Leasingsopimusta on mahdollista laajentaa erilaisilla päällysrakennemoduulipaketeilla asiakkaan tarpeen mukaan. Päällysrakenteen moduulin vuokrauksesta sovitaan erillinen kustannus. Kustannus kattaa moduulin vaihdon ja kunnossapidon sekä valmistuskulut.

Sopimuskauden päättyessä vaunut voidaan lunastaa jäännösarvolla (25 % alkuperäisestä hinnasta).

Leasing-sopimus 12 v	1 päivä/vaunu	1 vuosi/vaunu	12 vuotta/vaunu	Jäännösarvo 25 %
Vuokra	xx	xx	xx	xx
Rahoituskulu x %	xx	xx	xx	
Kunnossapito	xx	xx	xx	
Yhteensä	xx	xx	xx	xx

Vaunun rakenne

Modulaarinen tavaravaunu on moderni rautatiekalustokonsepti, joka pyrkii lisäämään tavaraliikenteen joustavuutta, tehokkuutta ja monikäyttöisyyttä erottamalla vaunun alustan ja kuormatilan toisistaan.

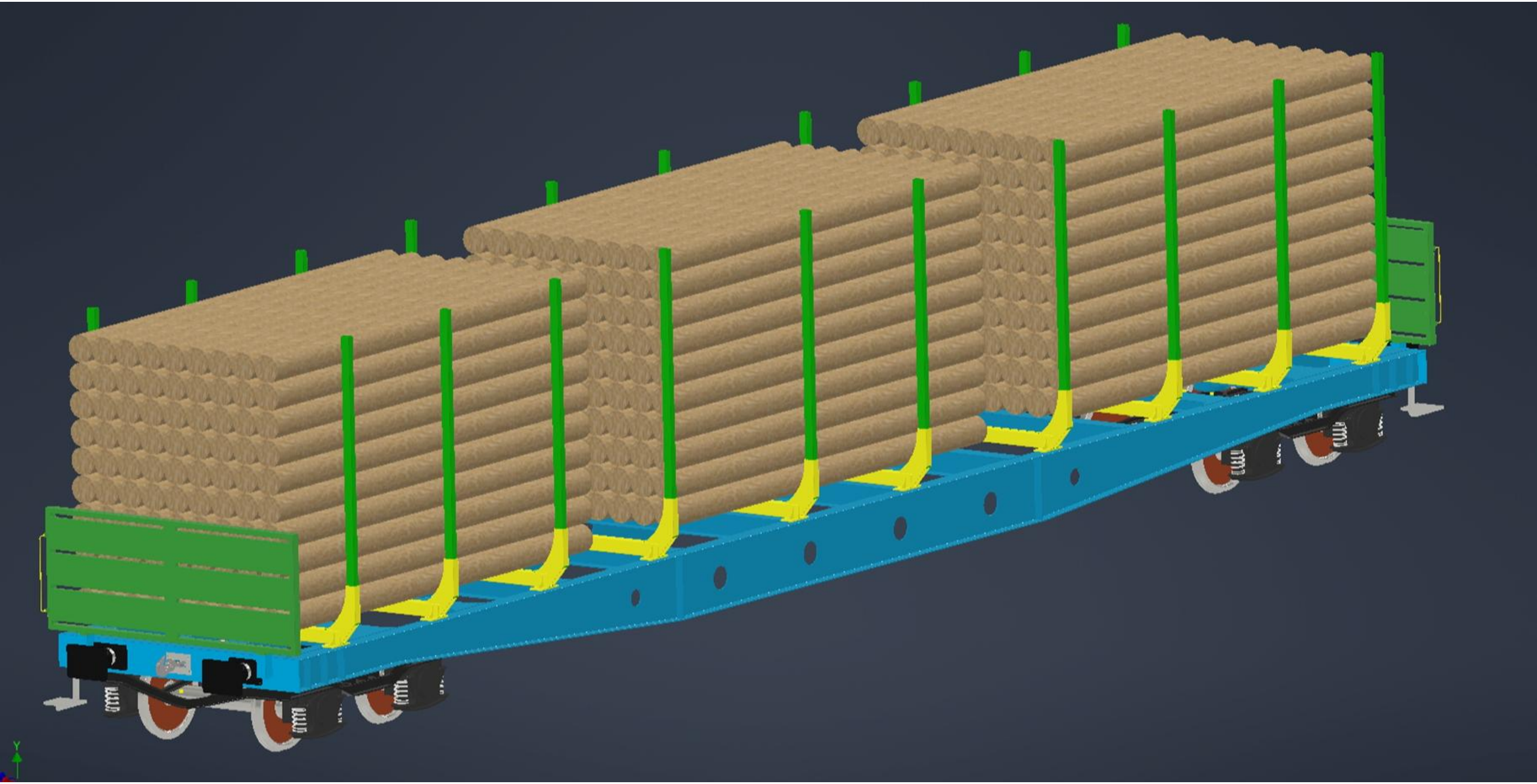
Samaa alustaa voidaan käyttää eri teollisuudenaloilla vaihtamalla kuormatilaa. Operaattori voi vastata nopeasti muuttuvaan kysyntään ilman, että tarvitsee hankkia uusia erikoisvaunuja.

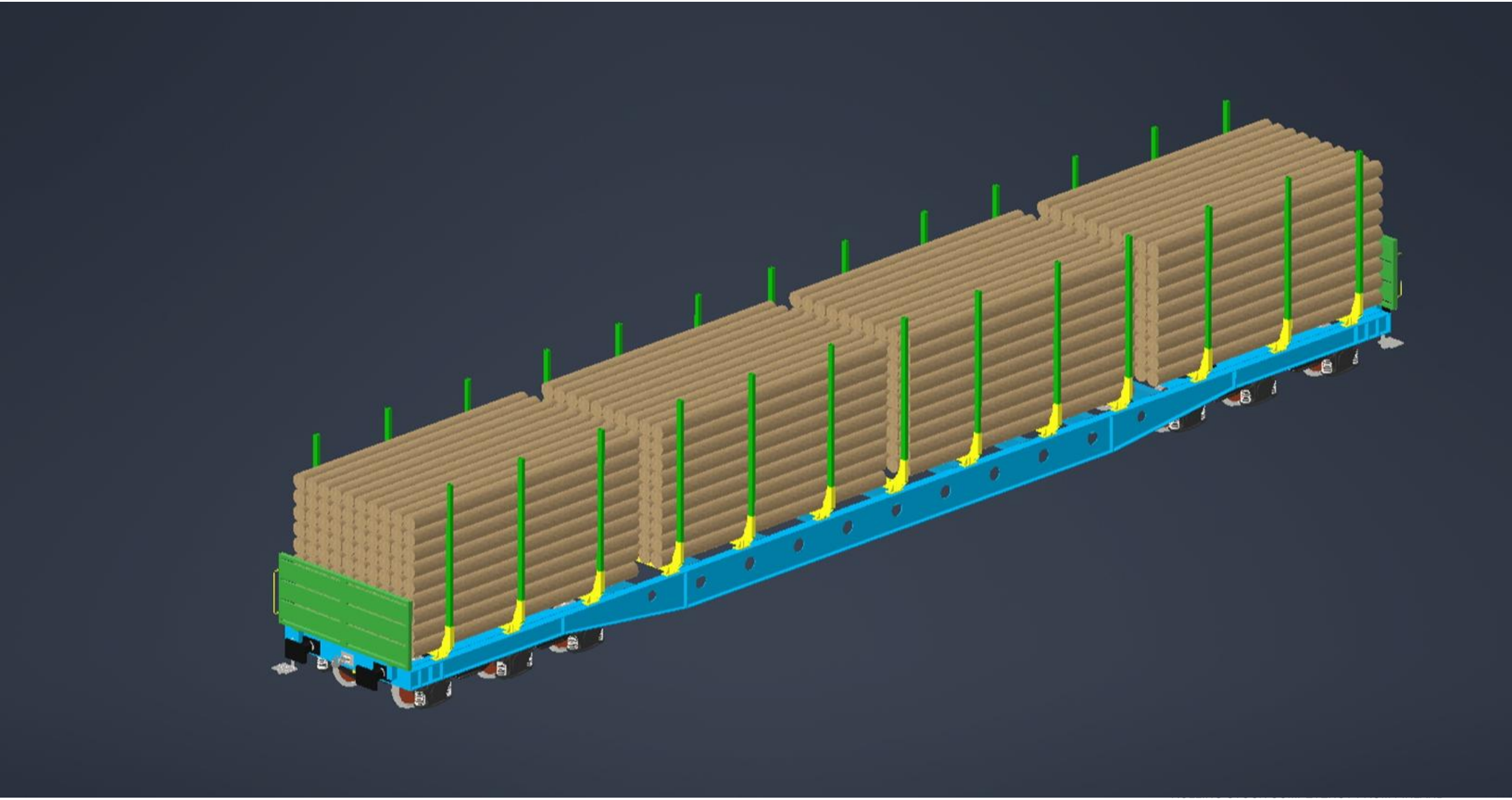
Kuormatila voidaan irrottaa vaunun alustasta lastia purettaessa tai varastoitaessa. Tällöin kallis vaunualusta ei seiso terminaalissa, vaan se voidaan palauttaa nopeammin liikenteeseen uudella kuormatilalla.

Standardoitu, yleispätevä alusta on huoltokustannuksiltaan edullisempi ja yksinkertaisempi kuin monimutkainen erikoisvaunu.

Vaunulla voidaan kuljettaa kontit, säiliökontit, teräskelat sääsuojassa, raakapuut, hakkeet korkeassa hakemoduulissa ja mineraalit ym.

Markkinoille tulee kaksi eri vakiorunkoa 4 akselista- ja 6 akselista vaunua varten.





Kiitos !

Jari Lappalainen

jari.lappalainen@vis-skt.fi

Puh: +358405375726

SUOMEN KISKOKALUSTOTEHDAS

ROLLING STOCK COMPETENCY FROM FINLAND