

Jakelussa mainitut

Tarkastuskertomus 233/2011 VR-konserni: Valtion omistajaohjaus ja henkilöjuna liikenneostot

Jälkiseurantaraportti

Valtiontalouden tarkastusvirasto on tehnyt jälkiseurannan viitekohdassa mainitusta tarkastuksesta.

Jälkiseurantaraportissa selvitetään, mihin toimiin tarkastuskertomuksessa annettujen suositusten ja muiden kannanottojen johdosta on ryhdytty. Raportin tietoja hyödynnetään viraston tarkastustoiminnan suunnittelussa sekä laadittaessa tarkastusviraston vuosikertomusta eduskunnalle.

1 Jälkiseurannan toteutus

Jälkiseurannassa kiinnitettiin huomiota seuraaviin kysymyksiin tarkastuskertomuksen kannanottoluvun perusteella:

1. Miten VR-Yhtymä Oy:n kannattavuus ja omistaja-arvo ovat kehittyneet vuosina 2011–2016 verrattuna omistajan tavoitteisiin, ja mitä toimia omistajaohjausosasto on tehnyt yhtiön kannattavan kasvun ja markkinaehtoisien toiminnan toteuttamiseksi ja kehittämiseksi?
2. Onko omistajastrategiaa päivitetty ja onko yhtiön liiketoiminnallisia tavoitteita täsmennetty numeerisilla ja muilla tavoitteilla vuosina 2011–2016?
3. Onko valtio-omistaja pidättäytynyt VR:n varojen ohjaamisesta yhtiökokouspäätöksillä tai muuten alue- ja tukipolitiikan välineeksi vuosina 2011–2016?
4. Onko valtio-omistaja toiminut niin, ettei VR ole joutunut rahoittamaan omista varoistaan valtion omistamaa rataverkkoa tai muuta hanketta, josta aiheutuvat menot kuuluvat valtion itsensä maksettaviksi?
5. Miten VR-Yhtymää koskevia liikennepoliittisia tavoitteita on täsmennetty tai muokattu osana kaikkia liikennemuotoja koskevaa liikennepoliittista suunnittelua, ja mitkä ovat VR-Yhtymää ja sen toimintaa koskevat keskeisimmät hankkeet?
6. Miten henkilöliikenteen ostopoliittikkaa on mahdollisesti kehitetty tai muokattu ja ostoliikenteen priorisointia kehitetty?

Jälkiseuranta toteutettiin lähettämällä 20.8.2015 selvityspyynnöt liikenne- ja viestintäministeriölle, valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosastolle ja VR-Yhtymä Oy:lle tarkastuskertomuksen kannanottojen perusteella tehdyistä toimenpiteistä. Selvityspyynnöissä kysymykset 1–4 esitettiin valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosastolle ja kysymykset 3 ja 4 VR-Yhtymä Oy:lle. Kysymykset 5 ja 6 esitettiin liikenne- ja viestintäministeriölle.

Liikenne- ja viestintäministeriö antoi vastauksensa 8.9.2015 ja valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosasto 9.9.2015. VR-Yhtymän vastausaikaa pidennettiin VR:n pyynnöstä, koska pääministeri Sipilän hallituksen omistajaohjausta koskeva linjaus oli tuolloin kesken. Sipilän hallituksen valtion omistajaohjausta koskeva linjaus vahvistettiin toukokuussa 2016.

Tarkastusvirasto uudisti selvityspyynnönsä 1.3.2017 VR-Yhtymälle sekä antoi samalla valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosastolle ja liikenne- ja viestintäministeriölle mahdollisuuden täydentää ja päivittää antamia vastauksia.

VR-Yhtymä vastasi uudistettuun selvityspyyntöön 13.3.2017 ja valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosasto 9.3.2017. Liikenne- ja viestintäministeriö ei täydentänyt aiempaa vastaustaan.

2 Jälkiseurannan havainnot

VR-Yhtymän kannattavuus ja omistaja-arvo kehittyneet myönteisesti

Tarkastuksen perusteella todettiin, että laskennallisesti VR oli vuosien 2005–2009 aikana kuluttanut omistajansa varallisuutta vuotuisella taloudellisella lisäarvolla (EVA) mitattuna, mutta liikevoittoprosentilla, sijoitetun pääoman tuotto prosentilla ja oman pääoman tuotto prosentilla mitattuna kannattavuus oli kuitenkin pysynyt positiivisena. Vuonna 2009 EVAn arvo putosi merkittävästi, samoin kannattavuutta mittaava konsernin liikevoitto. Konserni oli tuloslaskelman mukaan saavuttanut voitollisen tuloksen jokaisena tilikautena yhtiöittämissä alusta vuodesta 1995 lähtien.

Tarkastuksessa todettiin, että vaikka valtion yhteiskunnallisten/strategisten omistajaintressien huomiointi voi olla haastavaa arvioitaessa valtion VR-omistusta ja omistaja-arvon muutoksia, on omistajaohjauksen tavoitteena kuitenkin kulloinkin paras taloudellinen kokonaistulos, jota arvioidaan yhtiön kannattavuuden ja omistaja-arvon pitkäjänteisen kasvun perusteella. Tarkastuksessa ei pystytty muodostamaan riittävää kuvaa kehityksen pääsuunnasta ja omistajaohjauksen tavoitteiden saavuttamisesta. Tämä johtui muun muassa VR:n toiminnan ja sen sitoman reaaliomaisuuden (mm. junakalusto) pitkäaikaisesta luonteesta sekä vuonna 2008 alkaneesta taantumasta ja lamasta. Lisäksi omistajaohjauksen kestäminen keväällä 2007 alkanut omistajaohjauksenjakso oli liian lyhyt arvioinnin tekemiseen.

Jälkiseurannan perusteella VR:n kannattavuus on liikevoitolla mitattuna parantunut vuosina 2011–2014 (taulukko 1). Valtioneuvoston kanslian omistajaohjauksen jälkiseuranta varten toimittamien selvitysten mukaan tämä johtuu kustannustehokkuuden paranemisesta. Kaukoliikenteen linja-autoliikennöinnin vapautumisen seurauksena vuonna 2014 VR:n matkustajaliikenteen tulos heikkeni ja koko konsernin liikevoitto pieneni. Matkustajaliikenteen kannattavuutta on parannettu vuodesta 2015 lähtien, ja kustannustasosta on leikattu 50 miljoonaa euroa. Vuoden 2016 liikevoittoon vaikutti negatiivisesti tytäryhtiö VR Trackin Ruotsin liiketoiminnoissa syntynyt tappio.

Yhtiön liikevaihto sen sijaan on pienentynyt vuodesta 2011 lähtien. Liikevaihtoa ovat pienentäneet kappaleliiketoiminnan ja pienempien ulkomaantoimintojen myynnit. Vuodesta 2014 alkaen liikevaihdon supistumiseen ovat vaikuttaneet myös pitkittynyt taloudellinen taantuma ja Suomen teollinen rakennemuutos, jotka ovat pienentäneet kuljetusmääriä. Lasku selittyy osittain myös muutoksilla konsernirakenteessa. Vuoden 2016 alussa VR laski kaukoliikenteen lippujen hintoja pysyvästi noin 25 prosentilla, mikä heikensi liikevaihtoa matkustajamäärien kasvusta huolimatta.

VR:n tuloskehitys ja sitä kautta omistaja-arvon kehitys ovat olleet tarkastelujaksolla hyvin nousujohteisia. Kehitystä ei kuitenkaan voida verrata omistajan asettamiin tavoitteisiin, koska niitä ei ole ollut. Yhtiö on kyennyt tarkastelujaksolla maksamaan 320 miljoonaa euroa osinkoina mukaan lukien vuoden 2016 perusteella esitetty osingonjako.

Taulukko 1: VR-Yhtymä Oy:n taloudellisia tunnuslukuja 2011–2016. Vuoden 2016 osinko on hallituksen esitys.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Liikevaihto, M€	1 437	1 438	1 421	1 367	1 231	1 187
Liikevoitto, M€	21	52	71	90	65	43
Liikevoitto-%	1,5	3,6	5,0	6,6	5,3	3,6
Sijoitetun pääoman tuotto, %	1,5	4,0	5,1	6,3	4,5	2,8
Oman pääoman tuotto, %	1,1	2,8	4,5	4,5	3,5	1,6
Osingot, M€	0	0	30	100	100	90*
Henkilöstö, keskimäärin	11 391	11 080	10 234	9 689	8 615	7 898
Oman pääoman kirja-arvo, M€	1 385	1 424	1 489	1 527	1 419	1 347

Omistajaohjausosasto aloitti vuonna 2009 VR:n kannattavan kasvun ja markkinaehtoisen toiminnan toteuttamiseksi ja kehittämiseksi kolmikantaisen yhteistyön, jossa ovat VR:n lisäksi mukana liikenne- ja viestintäministeriö sekä valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosasto. Yhteistyössä käydään muutamana kerran vuodessa läpi yhtiön koko liiketoiminta. Tavoitteenasettelu ja ohjeistus annetaan käytöksen keskustelujen pohjalta.

Omistaja vaihtoi vuonna 2009 VR:n toimitusjohtajan ja vuonna 2011 hallituksen puheenjohtajan. Tehostamisohjelma, uudelleenorganisointi ja hallinnon keventäminen ovat parantaneet kannattavuutta sekä lisänneet läpinäkyvyyttä. Yhtiön hallinnon keventämistä jatketaan edelleen ja liiketoimintojen kannattavuuteen kiinnitetään huomiota.

Jälkiseurannan perusteella VR:n kannattavuus ja omistaja-arvo ovat tarkastuksen jälkeen kehittyneet myönteisesti ja valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosasto on ollut aktiivinen toimissaan yhtiön kannattavan kasvun ja markkinaehtoisen toiminnan toteuttamiseksi ja kehittämiseksi. Yhtiön kannattavuuden ja omistaja-arvon kehitystä ei kuitenkaan voida verrata omistajan tavoitteisiin, koska omistajaohjausosastolla ei ole VR-yhtymälle julkilausuttuja pitkän ajan numeerisia tulostavoitteita.

Omistajastrategiaa ei ole päivitetty eikä numeerisia tulostavoitteita asetettu

Tarkastuksessa todettiin, että VR:n perusomistajastrategia, omistajastrategiakatsaukset ja kolmikantasopimus linjaavat kattavasti ja konkreettisesti omistajastrategisia näkökohtia. Tarkastusviraston näkemyksen mukaan tämä omistajastrategiakokonaisuus on keskeinen väline ja perusta, jossa omistajapolitiikka, omistusjärjestelyt ja muut suunnitelmat ja seuranta-analyyysien tiedot kiteytyvät. Se ohjaa valtio-omistajan toimia, ja sitä päivitetään toimintaympäristön muutosten ja valtio-omistajan toiminnan seurauksena.

Tarkastuksessa todettiin myös, että VR-Yhtymä Oy:n 26.11.2008 päivätyllä perusomistajastrategialla on VR:n osalta vastattu hallitusohjelmassa (19.4.2007) olleeseen tavoitteeseen, jonka mukaan yhtiöiden omistajastrategiat täsmennetään. Perusomistajastrategia on konkreettinen, koska se sisältää lukuisia tehtäväksi tulevia tai tapahtuvia yksittäisiä asioita, mutta nämä eivät kuitenkaan ole varsinaisia strategiataason päämääriä tulevalle toiminnalle. Strategia sisältää yleisluonteisempia tavoitteita, joilla omistaja ohjaa yhtiön toimintaa haluamaansa suuntaan. Tarkastuksen mukaan strategiapäämääriä ja tavoitteita tulisi priorisoida ja strategiaan tulisi kirjata kattavammin tavoiteaikataulu, keskeisiä toteutuskeinoja ja mittareita tai tavoitetiloja.

Tarkastuksessa todettiin, että tarvetta mitattavien päämäärien asettamiseen omistajastrategiassa lisää välillisesti se, että omistajaohjausosasto ei suoraan aseta yhtiölle taloudellisia tavoitteita, so. tavoitearvoja eri tunnusluvuille. VR:n tavoitteet tulevat ja muotoutuvat yhtiön strategisen ja taloudellisen tavoitteenasettelun kautta. Tarkastusviraston näkemyksen mukaan omistajaohjausosaston ja yhtiön hallituksen ja ylimmän johdon väliseen neuvottelumenettelyyn perustuva tavoitteenasettelu vaatii omistajan selkänäjäksi ja tueksi omistajastrategian, jossa on tarkastusajankohtaa enemmän konkreettisia mitattavia tavoitetiloja ja tarkastuspisteitä niin pitkälle kuin lyhyelle aikavälille. Omistajan yhtiökohtaiset numeeriset, yhtiön liiketoiminnan tulos- ja tasekuntoa koskevat tavoitteet olisi selkeämmin ja tarkemmin esitettävä osana yhtiökohtaista omistajastrategiaa.

Jälkiseurannassa kävi ilmi, että VR-yhtymän omistajastrategiaa ei ole olennaisesti päivitetty tarkasteluajanjaksolla eikä VR-yhtymälle ole asetettu pitkän ajan numeerisia tulostavoitteita, joita myös seurattaisiin. VR:n omistajastrategia olisi syytä päivittää viime vuosien rautatieliikenteen merkittävien muutosten vuoksi ja numeerinen tulostavoiteasettelu edesauttaisi omistajan tavoitteiden saavuttamista. Valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosaston jälkiseuranta varten toimittaman selvityksen mukaan omistajaohjaus on keskittynyt toiminnan jatkuvaan kehittämiseen ja kannattavuuden merkittävään parantamiseen samaan aikaan, kun muun muassa omistajastrategian mukaiset, kannattavuuteen negatiivisesti vaikuttavat palveluvelvoitteet toteutetaan. Yhtiökohtaiset vuositavoitteet muodostetaan yhtiön hallituksessa, mutta omistaja tuo keskusteluissa yhtiön hallituksen puheenjohtajan ja

toimitusjohtajan tietoon oman vaatimustasonsa ja tavoitteenasettelunsa, joka elää toimintaympäristön muutosten seurauksena.

VR-Yhtymän varojen käyttö on ollut asianmukaista

Tarkastuksen kannanottona oli, että VR:n varoja ei tule käyttää liiketoiminnan varjolla alue- tai muunkaan tukipolitiikan välineenä eikä yhtiön tule rahoittaa valtion omistamaa rataverkkoa yhtiön omina menoina. Tarkastuksen mukaan liikennepolitiikkaa voidaan ja tulee toteuttaa ostoliikennesopimuksin ja sopimuksissa voidaan tarvittaessa asettaa vaatimuksia ja sopia ostoliikennöinnissä käytettävästä kalustosta. Liiketoimintaa harjoittavan VR:n junavuunuinvestointeihin ja investointien määrään ja ajankohtaan ei kuitenkaan tule suoraan puuttua. Tämä on tärkeää sekä valtionyhtiöiltä vaadittavan toiminnan läpinäkyvyyden että VR:n harjoittaman liiketoiminnan markkinaehtoisuuden kannalta. Se on keskeistä ja tärkeää myös niin yhtiön toimintaedellytysten kuin omistajaohjauksen uskottavuuden kannalta.

VR:n yhtiöittämisen jälkeen valtio on rataverkon omistaja ja radanpitäjä sekä rataverkon rahoittaja. VR puolestaan on rautatieliikenteen harjoittaja, joka maksaa radanomistajalle radankäytöstä ratamaksua ja osakkeenomistajalle liiketoiminnan voitosta osinkoa. Sekä valtion talousarvioloudelta että valtionyhtiön toiminnalta vaaditaan läpinäkyvyyttä. Valtion ja VR:n menot on pidettävä erillään, ja valtion on kohdeltava yrityksiä tasapuolisesti. Siksi on tärkeää, ettei vastaisuudessa enää jouduta tilanteisiin, joissa valtion täysin omistama, markkinaehtoisesti toimiva yhtiö hallintoelintensä päätöksellä saa rahoittaa tai joutuu rahoittamaan valtion omistamaa rataverkkoa yhtiön omina menoina (case: radan rahoittaminen yhtiön omista varoista 2009, 2010).

Jälkiseurannassa saadun tiedon mukaan valtio-omistaja on pidättäytynyt VR:n varojen ohjaamisesta yhtiökokouspäätöksillä tai muuten alue- ja tukipolitiikan välineeksi vuosina 2011–2016. VR:n varoja on ohjattu yhtiökokouksissa osingonjakoon. Valtio-omistaja on myös toiminut niin, ettei ole jouduttu tilanteisiin, joissa VR olisi rahoittanut omista varoistaan valtion omistamaa rataverkkoa tai muuta hanketta, josta aiheutuvat menot kuuluvat valtion itsensä maksettaviksi.

Henkilöliikenteen ostopolitiikkaa ei ole erityisesti kehitetty

Tarkastuksessa todettiin, että henkilöliikenteen ostopolitiikka ja sen toteuttaminen olisi tunnistettava paremmin omaksi, hyvin vaativaksi ja laaja-alaista osaamista ja pitkäjänteistä toimintaa sekä kokonaisuuksien ymmärrystä edellyttäväksi toiminnoksi, jonka tarkoituksena ei ole säilyttää olemassa olevia junavuoroja vaan turvata liiketaloudellisesti kannattamattomat mutta yhteiskuntapoliittisesti tärkeinä pidetyt junamatkustuspalvelut. Samoin olisi entistä paremmin tunnistettava ostoliikenteen luonne täydentävänä liikenteenä, jonka rahoittaminen ja ylläpitäminen on mahdollista vain, mikäli kaupallinen, liiketaloudellisesti kannattava liikennöinti pysyy riittävän laajana ja tiheänä.

Tarkastusviraston näkemyksen mukaan ostomäärärahojen käytön priorisointi on jatkuvasti välttämätöntä, koska ostomäärärahat ovat niukkoja suhteessa eri sidosryhmien tarpeisiin ja eri politiikkalohkojen tavoitteisiin. Tarkastusvirasto katsoi myös, että henkilöjunaliikenteen kannattavuuden edistämisen on oltava paitsi omistajaohjauksen päämäärä myös liikennepolitiikan huolenaihe ja taustapäämäärä.

Tarkastuksessa todettiin, että junavuoro-ostoissa peruspalvelutason liikenne on priorisoitu ensisijaiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriö kuitenkin ostaa liikennepoliittisin perustein myös peruspalvelutason ylläpitävää liikennettä. Tarkastusvirasto katsoi, että peruspalvelutason määrittäminen tukee ja mahdollistaa tuloksellisen ostopolitiikan toteuttamista. Tavoitteena ei voi olla, että junaliikenne yksinään täyttäisi peruspalvelutason. Valtio pyrkii turvaamaan peruspalvelutason ostamalla joukkoliikennettä, ei pelkästään henkilöjunaliikennettä.

Tarkastusvirasto katsoi myös, että ostopolitiikan tuloksellisuuden ylläpitäminen ja edistäminen vaatii toisaalta riittävän osto-osaamisen turvaamista ja sen vaatimaa resursointia ja toisaalta entistä aktiivi-

sempaa tietojen antamista eri sidosryhmille. Osto-osaamisella tarkoitetaan varsinaisten ostosopimusten tekoon ja neuvotteluihin liittyvää juridista, taloudellista ja junaliikenneosaamista. Lisäksi osto-osaamiseen luetaan ostojen suunnitteluun, priorisointiin, toteutumisen valvontaan ja niihin liittyvien mittarien kehittämiseen liittyvä osaaminen. Tiedottamista tarvitaan ostojen tavoitteista, priorisoinneista ja siitä, mitä junavuoroja on hankittu tai tuettu ja mitkä ovat olleet näiden kustannukset matkustajaa ja henkilökilometriä kohti.

Tarkastusvirasto katsoi myös, että nykyisestä ostoliikennesopimusjärjestelmästä on saatu hiottua sinänsä toimiva järjestelmä, mutta järjestelmän tarkoitus, so. ostoliikenteen yhteiskunnallisen vaikuttavuuden ja toiminnallisen tehokkuuden edistäminen, hyötyisivät ajoittaisesta ostojen ”nollapohjabudjetoinnista”. Tämä tarkoittaa, ettei ostoissa lähdetäisi olemassa olevista historiallisista valinnoista, vaan uudet ostoliikennesopimukset toteutettaisiin periaatteessa puhtaalta pöydältä, sillä hetkellä voimassa olevien priorisointi- ja peruspalvelutasokriteerien ja niihin liittyvien asiakastarpeiden perusteella.

Jälkiseurannassa ei käynyt ilmi, että VR-Yhtymää koskevia tavoitteita olisi täsmennetty tai muokattu osana kaikkia liikennemuotoja koskevaa liikennepoliittista suunnittelua. Jälkiseurantaa varten antamassaan selvityksessä liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, ettei erillisiä VR-Yhtymää koskevia liikennepoliittisia tavoitteita ole laadittu. Ministeriön mukaan rautatieliikenne vastaa useisiin liikennepoliittikan tavoitteisiin, jotka edellyttävät muun muassa, että liikenteen palvelutaso vastaa asiakastarpeita, että eri liikennemuodot toimivat saumattomasti yhteen ja että liikennejärjestelmä on toimintavarma, turvallinen, ympäristöä säästävä, ennakoitava ja esteetön. VR-Yhtymää ja sen toimintaa koskevia keskeisimpiä hankkeita on muun muassa rautatieliikenteen avaaminen kilpailulle, jota Suomessa on toteutettu EU-lainsäädännön edellyttämällä tavalla, sekä lukuisat rataverkon parannushankkeet.

Jälkiseurannassa ei käynyt ilmi, että henkilöliikenteen ostopolitiikkaa ja ostoliikenteen priorisointia olisi erityisesti kehitetty. Jälkiseurantaa varten antamassaan selvityksessä liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että neuvotteluissa kauko- ja lähijunaliikenteen ostosopimukseksi vuodesta 2016 alkaen pyrittiin liikennejärjestelmän kokonaisuuden kannalta parhaaseen lopputulokseen. Ostoliikenteestä neuvoteltaessa tarkasteltiin muun muassa eri yhteysvälien matkustajamääriä ja muuta julkisen liikenteen tarjontaa. Liikennejärjestelmäkokonaisuuteen kiinnitettiin erityistä huomiota senkin vuoksi, että hallitusohjelmassa kohdennettiin valtiontalouden sopeutustoimena 15 miljoonan euron leikkaus joukkoliikennetukeen vuodesta 2016 alkaen ja pääosa näistä säästöistä kohdennettiin junaliikenteen ostoihin.

3 Yhteenveto ja jatkotoimet

Jälkiseurannan perusteella voidaan todeta, että VR:n kannattavuus ja omistaja-arvo ovat tarkastuksen jälkeen kehittyneet edelleen pääosin myönteisesti ja omistajaohjauksella on edesautettu yhtiön kannattavaa kasvua ja markkinaehtoista toimintaa. VR-yhtymälle ei kuitenkaan ole asetettu pitkän ajan numeerisia tulostavoitteita, joita myös seurattaisiin. Tämän vuoksi yhtiön kannattavuuden ja omistaja-arvon kehitystä ei voida arvioida suhteessa omistajan tavoitteisiin. Numeerinen tulostavoiteasettelu edesauttaisi omistajan tavoitteiden saavuttamista. Viime vuosien rautatieliikenteen merkittävien muutosten vuoksi VR:n omistajastrategia olisi syytä päivittää.

Jälkiseurannan perusteella voidaan todeta myös, että VR-Yhtymän henkilöliikenteen ostopoliittikkaa ja ostoliikenteen priorisointia ei ole erityisesti kehitetty. VR:n varoja ei ole kuitenkaan tarkastuksen jälkeen käytetty alue- tai tukipoliittikan välineenä eikä valtion itsensä maksettaviksi kuuluvien hankkeiden rahoitukseen.

Tämän tarkastuksen jälkiseurantaa ei jatketa. Jälkiseurannassa havaittujen puutteiden perusteella VR:n omistajaohjausta ja henkilöliikenteen ostopoliittikkaa on kuitenkin tarpeen seurata edelleen. Seuranta toteutetaan valtiontalouden tarkastusviraston tarkastussuunnittelun yhteydessä toteutettavan toimintaympäristön seurannan ja sen perusteella laadittavien riskianalysien muodossa.

Marko Männikkö
ylivohtaja

Tuula Näätänen
johtava tuloksellisuustarkastaja

JAKELU Liikenne- ja viestintäministeriö
Valtioneuvoston kanslia
Valtiovarainministeriö
VR-Yhtymä Oy