

Johanna Aho

**VENÄJÄLTÄ TULEVA TRANSITOLIIKENNE
SUOMEN SATAMISSA**

**Opinnäytetyö
CENTRIA-AMMATTIKORKEAKOULU
Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma
Kesäkuu 2016**

TIIVISTELMÄ OPINNÄYTETYÖSTÄ

Centria-ammattikorkeakoulu	Aika Kesäkuu 2016	Tekijä/tekijät Johanna Aho
Koulutusohjelma Kansainvälinen kauppa		
Työn nimi VENÄJÄLTÄ TULEVA TRANSITOLIIKENNE SUOMEN SATAMISSA		
Työn ohjaaja Sara Åhman		Sivumäärä 53 + 1
<p>Venäjältä tuleva transitoliikenne Suomen satamiin sai minut kiinnostumaan aiheesta. Työn aihe voidaan kokea hyvin ajankohtaiseksi Suomen kansainvälisen kaupan yhtenä osantekijänä.</p> <p>Opinnäytetyössäni lukijalle kerrotaan teoriatietoa Venäjästä maana ja maan kaupankäynnistä. Satamien erilaisista kilpailutekijöistä kerrotaan myös teoriaosuudessa. Tämän avulla lukija johdatetaan syvemmälle aiheeseen. Työni tutkimusosassa lukijalle tuodaan erilaisia näkökulmia aiheeseen liittyen, joita analysoidaan perusteellisesti. Tutkimuksessa aihetta tuodaan lähelle lukijan ymmärrystä.</p> <p>Työni tavoitteena oli selvittää, miten Venäjän transitokuljetuksista Suomen satamiin kirjoitetaan erilaisissa sanomalehti ja sidosryhmäjulkaisuissa. Työssä käyttämäni tutkimusaineistoa hankin erilaisten sanomalehtien ja yhteistyökumppaneiden julkaisuista vuosien varrella.</p> <p>Tutkimuksessani sain selville, millaisia haasteita satamilla oli kilpaillessaan muiden satamien kanssa. Satamilta vaaditaan monia kalliita investointeja, mutta myös asiakkaiden kanssa tapahtuva yhteydenpito huomattiin tärkeäksi.</p>		

Asiasanat
kuljetukset, logistiikka, Suomi, transito, Venäjä.

ABSTRACT

Centria University of Applied Sciences	Date June 2016	Author/s Johanna Aho
Degree programme International Business		
Name of thesis TRANSIT TRAFFIC FROM RUSSIA TO FINNISH PORTS		
Instructor Sara Åhman	Pages 53 + 1	
<p>Transit traffic from Russia to Finnish ports got me interested in the subject. The subject may experience a very topical Finnish international trade as one of the factor.</p> <p>In my thesis explains to the reader theoretical information about of Russia as a country and the country's trade. The ports of different competitive factors also explain the theory part. This allows the reader is led deeper into the subject. Part of my research the reader is brought different points of view on the subject, which will be analyzed in depth. The research topic is brought close to the reader's understanding.</p> <p>My goal was to find out How does the Russian the transit transports to Finnish ports are written in various newspapers and stakeholder publications. Use at work of research material acquired various newspapers and publications partners over the years.</p> <p>In my research I found out what kind of challenges the ports had to compete with other ports. Ports required many expensive investments, but also contacts with customer were noted as important.</p>		

<p>Key words Finland, logistics, Russia, transit transportation, transportation.</p>

KÄSITTEIDEN MÄÄRITTELY

Transitoliikenne on kauttakulkuliikennettä kahden maan välillä, joka tapahtuu kolmannen maan kautta. (Tapaninen 2013, 153).

**TIIVISTELMÄ
ABSTRACT
KÄSITTEIDEN MÄÄRITTELY
SISÄLLYS**

1 JOHDANTO	1
2 YLEISTIETOA VENÄJÄSTÄ	4
2.1 Venäjän ulkomaankaupan kehitysnäkymät	6
2.2 Venäjän liikenneinfrastruktuuri	7
3 SUOMEN TRANSITOLIIKENNE	9
3.1 Suomen merisatamat transitoliikenteessä	10
3.2 Venäjältä tuleva transitoliikenne Suomeen	12
4 KULJETUSREITIT VENÄJÄLTÄ SATAMIIN	15
5 KILPAILEVAT REITIT	19
5.1 Venäjän omat satamat	19
5.2 Muiden maiden satamat	22
5.3 Ilmastonmuutos ja Koillisväylä	23
6 TUTKIMUSMENTELMÄ	25
6.1 Tutkimuksen tavoitteet	25
6.2 Tutkimuksen menetelmät	25
7 TUTKIMUSTULOKSIA	28
7.1 Tutkimustulosten analyysiä	29
7.2 Logistiset haasteet kasvuun hidasteena	31
7.3 Kilpailevat reitit	34
7.4 Valtiovallan asettamat haasteet	36
7.5 Mikä mahdollistaa kasvun?	39
7.6 Transitoliikenteen tulevaisuus	46
8 YHTEENVETO	49
LÄHTEET	52
LIITTEET	54

1 JOHDANTO

Opinnäytetyöni aiheena on Venäjältä tuleva transitoliikenne Suomen satamissa. Lyhyesti transitoliikenne-termi tarkoittaa jonkin kolmannen maan kautta tapahtuvaa kuljetusliikennettä, jolloin tuotetta ei viedä suoraan lähtömaasta kohdemaahan vaan jonkin kolmannen maan kautta. Itselläni heräsi halua selvittää tarkemmin, millainen merkitys Venäjän transitoliikenteellä on Suomen satamissa. Päätin rajata työtäni Venäjältä tulevaan transitotuontiin, jolloin opinnäytetyön tekeminen saa tarkemman näkökulman.

Tutkimukseni tarkoituksena on tutkia erilaisia lehtikirjoituksia ja julkaisuja, joissa on kirjoitettu Venäjän transitoliikenteestä Suomen satamissa silloin, kun tavaraa on viety Venäjältä johonkin toiseen maahan Suomen kautta. Näiden pohjalta tarkoituksena on löytää vastauksia, miten aihetta on käsitelty eri lehtikirjoituksissa ja miten paljon satamien transitoliikenne on ollut näkyvillä erilaisissa julkaisuissa vuosien aikana. Samalla työssä pohditaan myös sitä, miten kyseiset kirjoitukset ovat vaikuttaneet tai tulevat vaikuttamaan satamien liiketoimintaan.

Itse koen, että aihe on erittäin ajankohtainen juuri tällä hetkellä, koska edelleen Suomen tavaralogistiikka kulkee satamien kautta maailmalle tai maailmalta. Omassa työelämässä olen myös ollut paljon tekemisissä Venäjän kaupan kanssa eri yrityksissä. Tästä johtuu, että päätin valita juuri Venäjältä tulevan transitoliikenteen Suomen satamissa olevan aiheen omaksi opinnäytetyökseksi.

Johdannossa käydään läpi lyhyesti työn sisältö työssä olevien aiheiden mukaan. Samalla johdanto on opinnäytetyön ensimmäinen luku.

Opinnäytetyön toisessa luvussa lähdetään liikkeelle kertomalla ensiksi jotain yleistietoa Venäjästä maana yleensä, jolloin on helpompi saada kokonaiskuvaa millaisesta kaupankäynti maasta on kysymys. Saman kappaleen alaotsikossa pohdin jonkin verran, millainen maa Venäjä on käytäessä kauppaa sen kanssa ja mitä mahdollisia erityispiirteitä on syytä ottaa toisinaan huomioon, kun tekee kauppaa

kyseisen maan kanssa. Samalla otan jonkin verran esille, millaiset ovat Venäjän talousnäkymät nykyisin ja mahdollisesti tulevaisuudessa.

Kolmannessa luvussa kerron, millaisessa asemassa ovat Suomen transitoliikennesatamat. Mitä erityispiirteitä joillakin suomalaisilla transitoliikennesatamilla on olemassa ja missä transitoliikenteessä esillä olevat satamat ovat hyviä omalla tavallaan? Kyseisessä osiossa selitetään myös, mitä tarkoittaa transitoliikenne, joka on erittäin suuressa osassa tämän opinnäytetyön aihetta.

Työn neljännessä luvussa käydään läpi niitä reittejä, jolloin transitotavara on matkalla Venäjän ja jonkin suomalaisen sataman välillä. Luvussa käydään läpi kuljetusreittejä ja joitakin tärkeitä kuljetustapoja, joilla on merkitystä transitoliikenteen sujuvuuden kannalta. Tässä samalla otetaan esille myös sellaisia kuljetusreittejä, jotka eivät ole yleisessä laajamittaisessa transitokuljetus käytössä, mutta kunnostettaessa kyseinen reitti saataisiin paljon taloudellista ja ajallista hyötyä.

Viidennessä luvussa tutustutaan Suomen Venäjän transitokuljetuksista kilpaileviin reitteihin ja millainen asema sekä merkitys niillä on olemassa itänaapurimme transitokuljetusmarkkinoilla. Aivan ensimmäiseksi käydään läpi Venäjän omien satamien merkitys, koska ne ovat jonkinlaisessa etulyöntiasemassa muihin kilpaileviin satamiin nähden. Millaisessa tilanteessa Venäjän omat satamat ovat ja miten ne kykenevät toimivaan?

Viidennen kappaleen alaluvussa käydään läpi muiden maiden mahdollisia kilpailevia transitokuljetusreittejä. Tässä kerrotaan Baltian satamista ja niiden merkityksestä transitokuljetuksista. Suurin kilpailullinen merkitys löytyy juuri Baltian maiden transitosatamista. Samalla tässä otetaan huomioon joitakin muitakin mahdollisia uusia tulevia reittejä, joilla voi olla ehkä kehittyessään suuri merkitys kauttakuljetuksissa. Onko niistä mahdollisesti edes haastajaksi näille kuljetusreiteille vai ei? Samalla otetaan esille lyhyesti, millainen vaikutus voisi olla mahdollisella ilmastomuutoksella Venäjän omiin satamareitteihin meriliikenteessä.

Tutkimusmenetelmiä ja -tapoja käydään läpi kuudennen kappaleen osiossa, jossa kerrotaan, millä tavoin tämän opinnäytetyön tutkimus on tarkoitus toteuttaa. Sa-

malla pohditaan sitä, mitkä ovat opinnäytetyön tutkimuksen metodit ja mikä merkitys niillä on mahdollisiin lopullisiin tuloksiin.

Toiseksi viimeisessä eli seitsemännessä luvussa käydään läpi tutkimusta, siinä ilmenneitä huomioita ja tuloksia, joita on ilmennyt lehtikirjoituksissa ja julkaisuissa. Samalla näitä tuloksia analysoidaan ja luokitellaan. Tässä opinnäytetyön versiossa tullaan tätä aihetta käsittelemään laajamittaisesti läpi. Tarkoitus on miettiä syitä ja seurauksia transitoliikenteen kehitykseen.

Työn viimeisessä luvussa kahdeksan käydään läpi työssä ilmenneitä asioita tiivistetysti läpi. Samalla tehdään tarvittavat loppupäätelmät työn aiheista ja sen merkityksestä tulosten näkökannalta. Lopusta löytyy tässä työssä käytetyt lähdekirjallisuus, jota on pyritty hyödyntämään parhaalla mahdollisella tavalla opinnäytetyössä.

2 YLEISTIETOA VENÄJÄSTÄ

Venäjän virallinen nimi on Venäjän federaatio. Venäjän federaatio on yksi maailman suurimmista maista väestöllään mitattuna. Maassa asuu noin 143 miljoonaa asukasta. Maan kansalaisista suurin osa asuu Uralin länsipuolella, jossa sijaitsevat maan suurimmat markkina-alueet. Moskova ja Pietari ovat Venäjän vauraimpia talousalueita, joista varsinkin ensimmäiseksi mainittu on aivan omaa luokkaansa. Venäjän muiden talousalueiden elintaso ja tulot eivät vielä yllä mahdollisesti pitkään aikaan Moskovan, Pietarin tai Venäjän öljyllä vaurastuneiden alueiden kilpailijoiksi (Venäjän-viennin opas 2011, 12–15; 56–57.) Toisaalta Suomen on mielestäni hyvä pitää mielessä, että talous kehittyy myös muillakin alueilla, joita on hyvä seurata ja panostaa, koska markkinat eivät ole niin kilpaillut kuin maan kahdessa suurimassa kaupungissa.

Pinta-alaltaan Venäjä on yli 17 miljoonaa neliökilometriä, jolloin maa on yksi suurimmista maista koko maailmassa. Tällöin maahan mahtuu hyvin paljon monia erilaisia alueita, joilla on erilainen merkitys maan taloudessa ja sen kehityksessä. Valtiomuodoltaan Venäjä on liittovaltio, joka muodostuu 83 erilaisesta hallinnollisesta alueesta eli liittovaltiosubjektista. Venäjän johtajana toimi vaaleilla valittu presidentti, joka on valtionpäämies ja valitaan joka kuudes vuosi kerrallaan. Ja suurin ja tärkein uskonto on ortodoksisuus, vaikka joillakin muillakin uskonnolla on paikoitellen vahva merkitys maassa (Venäjän-viennin opas 2011, 12–16.) Rahayksikkö maassa on rupla, joka vielä jakautuu sataan kopeekkaan. Rupla toimii rahana koko Venäjän maassa. (Venäjän liiketoiminnan perusopas 2007, 9.)

Venäjällä kaikkein tärkein oikeuden perusta on perustuslaki, joka on korkein laillisen päätöksenteon pohja maassa. Maan valtiovalta jaetaan kolmeen erilliseen osaan, joita ovat lainsäädäntövalta, toimeenpanovalta ja tuomiovalta. Lainsäädäntövaltaan kuuluu kaksikamarinen liittokokous, joka muodostuu alemmasta duumasta ja ylemmästä senaatista, jossa on edustajia lisäksi jokaisesta maan hallinnollisesta subjektista. (Venäjän-viennin opas 2011, 17.)

Toimeenpanovalta kuuluu Venäjällä maan presidentille, joka on myös maan armeijan ylipäällikkö. Käyttämällä hänelle suotua veto-oikeutta voi presidentti vaikuttaa lakien voimaan tuloon tai halutessaan pitkittää lain voimaanastumista. Presidentillä on oikeus myös ottaa käyttöön erilaisia direktiivejä ja asetuksia, jotka eivät vaadi erillistä käsittelyä esimerkiksi duumassa. (Venäjän-viennin opas 2011, 17.)

Venäjällä oikeusministerillä on maan oikeuslaitoksen hallinta, jossa nimitetään tuomareita ja asetetaan tuomioistuimet. Oikeuslaitos jakautuu erillisiin haaroihin sekä oikeusinstansseihin. (Venäjän-viennin opas 2011, 18.)

Venäjällä yritystoimintaa valvotaan ja säännöstellään monella eri tavalla. Kuitenkin kaiken tämän tarkoitus on vain turvata ja luoda liiketoiminnalle halutut edellytykset. Tarkoitus on huolehtia, että negatiiviset vaikutukset olisivat mahdollisimman vähäiset julkisen vallan tarpeiden näkökulmasta. Valtiovalta haluaa asioiden toimivan niin, että he saavat esimerkiksi tarpeelliset veronsa kerättyä ilman mahdollisia vilppejä toiminnassa. Venäjällä sääntelyn perusta luodaan federaation tasolla eli valtion ylimmällä tasolla. Samalla sääntelyn toimivalta kuuluu lainsäädännöltään taloudellisten asioiden lakiosaan. (Orlov 2010, 20.)

Venäjällä käytössä olevia erilaisia sääntelykeinoja käytetään, jotta julkinen valta pystyy turvaamaan omat intressinsä. Tällöin voidaan käyttää erilaisia keinoja, kuten toiminnan rekisteröintejä ja lisensointejä. Tällä on tarkoitus turvata kilpailu Venäjällä. Toimintaan mahdollisesti koskevat myös erilaiset laatu- ja hintasäännöstyvät. Tärkeää on myös pitää ajan tasalla kaikki kirjanpito- ja raportointitoiminnot. Vero- ja tullitoiminnan sääntelyä on tärkeä seurata sekä reagoida tarvittaviin muutoksiin. Venäjällä toimiessa on tärkeää muistaa, että kaikki laillinen yritystoiminta on Venäjän valtion valvonnan alaista. (Orlov 2010, 22–23.) Jos Venäjällä unohtaa liiketoiminnassa laillisen tien, voi hyvin pian joutua vaikeuksiin jonkin venäläisen viranomaisen kanssa. Pitäessään mielessä tämän ohjeen tavallisesti pärjää kaupankäynnissä Venäjällä. Tietenkään se ei aina takaa sitä, ettei mahdollinen sopimus Kumppani voisi olla toisinaan myös epäluotettava. Tämän takia on hyvä aina tarkistaa oman liikekumppanissa taustat ja mahdolliset muut referenssit eli suositukset toiminnan suhteen.

2.1 Venäjän ulkomaankaupan kehitysnäkymät

Maassa 1980-luvulla alkaneet mullistukset ovat suuresti vaikuttaneet nykyajan Venäjään. (Venäjän-kaupan perusteet 2007, 13). Neuvostoliiton hajottua ja Venäjän valtion muodostuessa muuttui koko yhteiskunta sekä taloussystemi maassa. Venäjän markkinat ja talous avautui hyvin lyhyessä ajassa, tällöin maata koskeva pääomanliikkuminen ja ulkomaankauppa vapautuivat. Neuvostoliitossa vallinnut tiukka sisäinen kontrolli ja järjestelmä heikkenivät

Venäjälle suuntautuvan kaupan osalta voi olla todella vaikea osata tehdä omia tarkkoja analyyskejä siitä, mitkä tuotteet tai palvelut voivat mennä kaupaksi mahdollisesti vuoden kuluttua. Toisinaan on todella vaikeaa saada selville, mitä tuotteita tullaan tarvitsemaan. Venäjän suhteen on erittäin vaikea arvioida miten nopeasti maassa kehitys milloinkin menee eteenpäin. Maa on koko ajan kovassa muutostilassa, mutta kaupankäynnissä pitää osata erottaa, mitkä asiat ovat pysyviä tai muuttuvia asioita Venäjällä. (Venäjän-kaupan perusteet 2007, 13.) Itse uskon, että suurin haaste monille yrityksille Venäjänkaupassa on juuri osata erottaa, miten asiat muuttuvat maassa sekä millainen vaikutus muutoksilla on ulkomaille suuntautuvan kaupankäynnin suhteen. Uskon, että hyvin harva ulkomainen yritys osasi etukäteen odottaa mahdollisia talouspakotteita, joita on tällä hetkellä olemassa Venäjän ja lännen välillä. Millaiset taloudelliset vaikutukset niillä mahdollisesti on omaan liiketoimintaan lyhyellä ja pitkällä tähtäimellä.

Venäjä tarjoaa monia erinomaisia mahdollisuuksia hyvin monilla eri sektoreilla, jotka kaikki tavallisesti kehittyvät hyvin nopeasti eteenpäin maan kaupassa. Taloudellisia edellytyksiä parannetaan maassa kokoajan, vaikka joissakin asioissa onkin menty jonkin verran taaksepäin. (Suolanen, 2005.) Omasta mielestäni Venäjä tarjoaa edelleen monia mahdollisuuksia, vaikka tämän hetkinen alhainen öljynhinta vaikuttaa moniin kaupan mahdollisuuksiin.

Venäläiset yritykset ja koko yhteiskunta on ollut tavallisesti paljon byrokraattisempia kuin me olemme tavallisesti tottuneet Suomessa. Tässäkin on olemassa eroja eri alueilla ja jokainen yritys on erilainen omien toimintapojen suhteen. Kansainvä-

liset venäläiset yritykset ovat myös omaksuneet toimintatapoja omilta yhteistyökumppaneilta ulkomailta. Kuitenkaan Venäjällä ei pidä vähätellä tärkeiden suhdeverkostojen merkitystä edelleen liike-elämässä. (Vot Tak!, 43.)

Venäjälle käydessä kauppaa on erittäin tärkeää löytää oikea ja luotettava kauppakumppani, jolloin onnistuu paljon paremmin saaman omia tuotteita ja palveluita maan markkinoille. Samalla pitää myös muistaa, ettei kaikilla pienillä ja keskisuurilla yrityksillä ole välttämättä kokemusta ulkomaankaupasta, jolloin on aina yleensä tiedossa ongelmia tällaisen yhteistyökumppanin kanssa. Kehittymätön kaupan rakennekin hankaloittaa toimintaa, kun joidenkin alojen tukkuporras on vasta kehityksessä koko maata kattavaksi. (Vot Tak!, 43.)

Venäjän talous on hyvin vahvasti nojannut maan tuottamiin raaka-aineisiin. (Vot Tak!, 44). Seuratessani Venäjän taloutta olen huomannut, että yksi tärkeimmästä Venäjän tuottamasta raaka-aineesta on ollut öljy, jonka hinnankehityksen varaan maan taloutta on rakennettu monien vuosien ajan. Viime vuosien aikana öljyn hinnan alentumisen seurauksena maan talous on joutunut monien taloudellisten haasteiden eteen, joilla on ollut vaikutusta myös Suomen kaupankäyntiin Venäjän kanssa. Mielestäni öljy on ollut yksi suuri syy Venäjän taloudellisiin haasteisiin. Öljyn tuoman vaurauden varaan on ollut aikoinaan helppo rakentaa Venäjän kehitystä, jolloin muu oma teollinen kehitys on toisinaan jäänyt mielestäni alkutekijöihin tai puuttumaan kokonaan.

2.2 Venäjän liikenneinfrastruktuuri

Yhtenä suurena ongelmana Venäjän kaupassa voidaan pitää maan liikenneinfrastruktuuria, joka olisi todella tärkeä kehittämisen kohde maassa. Tämän takia voidaan oikeastaan, jonkin verran sanoa, että maasta puuttuu selkeä logistiikkastrategia. Tällöin kehitys voi olla hyvin tempoilevaa, jolloin jotakin hanketta voidaan ryhtyä ajamaan hyvinkin voimakkaasti eteenpäin, mutta toisinaan jostakin syystä se voidaan jättää myös kesken jossakin vaiheessa. Samalla hyvinkin kiireellisin ja tarpeellisiin asioihin voidaan reagoida hitaasti. Viime aikoina tämä liikennelogistiikan kehittymättömyys on myös lisännyt huolestuneisuutta maan johdossa, jossa

on myös tuotu esille huolta sen vaikutuksesta maan kehitykseen ja talouskasvuun. (Shlyamin 2008, 42–45.) Seuratessani Venäjän kehitystä on maassa haluttu lisätä omaa tuotantoa, jonka johdosta panostusta on lisätty omaan taloudelliseen kehitykseen, mutta tämä ottaa aikaa. Samalla nykyinen tilanne maan ollessa taloudellisissa haasteissa vähentää se tarvittavia voimavaroja saada kehitystä aikaan halutussa ajassa. Suomen transitokuljetusten näkökulmasta merkitystä on merisatamien kehityksellä muun muassa Ust-Luga ja Viipuri (Shlyamin 2008, 45). Mielestäni näiden satamien kehitys voi vaikuttaa Suomen satamien transitomääriin. Samalla meidän pitää muistaa, että yksin satama ei paranna Venäjän logistisia ongelmia, jos tarvittavat maantie- ja rautatieverkosto eivät ole tarvittavassa kunnossa.

3 SUOMEN TRANSITOLIIKENNE

Transito- eli kauttakulkuliikenteellä tarkoitetaan tavarakuljetusta toisen maan kautta johonkin kolmanteen maahan. Transitoliikenteessä kuljetettavia tavaroita ei myydä tai osteta läpikulkumaahan. (Tapaninen 2013, 153.)

Suomen merkitys Venäjälle ja sieltä pois suuntautuvassa transitoliikenteessä on hyvin vahva ja tärkeä. Tämä johtuu jo hyvin paljon siitäkin, että Suomesta on olemassa erittäin hyvät kulkuyhteydet Venäjän kahteen tärkeimpään ja suurimpaan kaupunkiin, jotka ovat Moskova ja Pietari. Samalla nämä kaksi Venäjän tärkeintä kaupunkia eivät ole edes kovin kaukana Suomen rajalta, jolloin monenlainen liikenne onnistuu näihin kaupunkeihin erittäin hyvin. Nämä näkökulmat olivat myös minulle erittäin tärkeä syy mieltä tätä aihetta tässä työssä. Itse koen, että Suomessa ei ole osattu vielä hyödyntää parhaimmalla mahdollisimmalla tavalla Venäjän tarjoamia mahdollisuuksia.

Tällä hetkellä Venäjällä on suuri pula vapaasta terminaalikapasiteetista, jolloin tämä nostaa Venäjän terminaalivarastojen hintoja. Tässä on toisaalta hyvin suuri mahdollisuus Suomen transitosatamilla, jolloin maamme tarjoamat kauttakulkureitit tuntuvat paljon kiinnostamilta mahdollisten asiakkaiden näkökulmasta. Tavallisesti Suomen tarjoaman transitoreitin ongelmina on pidetty hintatasoa, mikä on paljon korkeampi kuin joidenkin kilpailijamaiden tarjoamat kauttakulkureitit. Samalla myös väylämaksut laivoille nostavat hintaa entisestään. Tämän lisäksi joissakin maamme satamissa ongelmaa aiheuttaa näiden satamien transitotavaraan kohdistuva maksupolitiikka (Nordström, 2007.) Avaan jonkin verran sitä, mitä tarkoitetaan edellä olevassa lähteessä ongelmia aiheuttavalla maksupolitiikalla. Tällä tarkoitetaan väylämaksuja, joita kerätään satamissa vierailevilta aluksilta. Tämä omalta osaltaan nostaa hintaa merirahdin suhteen, jos alus päättää poiketa Suomen satamissa tai käyttää niiden palveluita.

Suomen satamien mahdollisuudet transitokuljetusten suhteen on tehokkuudessa, joilla voidaan taata tavallisesti nopea ja luotettava toimitusketju. Suomelta kuitenkin maana puuttuu vahva Venäjän kauppaan liittyvä transitostrategia, jolloin tärke-

ätkin kehittämishankkeet voivat viivästyä. Tällä on se seuraus, että tämä lisää paineita käyttää muiden maiden satamia Suomen tilalla. Ainakin sen ajan, jonka Venäjän talous kasvaa eikä heillä itsellä ole tarpeeksi kapasiteettia käsitellä kaikkia tuotteita, niin tapahtuu liikennettä ylivuotosatamin. Suomen satamat ovat tavallisesti olleet yksi tärkeimmistä ylivuotosatamista (Nordström, 2007.)

3.1 Suomen merisatamat transitoliikenteessä

Asiakkaan valitessa tuotteensa kuljetusmuotoa merirahdilla on tavallisesti hyvät edellytykset olla kaikkein edullisin vaihtoehto. Tämä johtuu hyvin paljon siitä, että merikuljetus pystyy kuljettamaan kerralla paljon enemmän tavaraa energiatehokkaasti kuin muut kuljetusmuodot. Meidän pitää myös huomioida, että maailman-kaupassa noin 95 prosenttia tavaroista kulkee meritse asiakkaan luokse. (Melin 2011, 209.)

Suomi on monesta maailmankulmasta katsottaessa kuin saari, jonne voi päästä vain meritse laivoilla. Oman haasteensa myös meriliikenteeseen laittaa myös maamme rannikko, joka on rikkonen ja monista kohdista hyvin matala. (Melin 2011, 209.) Itse olen huomannut, että monet satamat ovat joutuneet ruoppaamaan liikenneväyliään, jolloin niillä ovat pystyneet suuremmat alukset myös aloittamaan liikennöinnin. Toisaalta myös maanpinta nousee, jonka takia satamien liikenneväylät vaativat myös säännöllistä hoitoa.

Suomen satamille tärkeä liikenneväylä on Itämeri, jossa liikkuu hyvin monenlaisia aluksia. Samalla Itämeri asettaa myös omat haasteensa monille aluksille, koska kaikki eivät voi tänne tulla. Tämä johtuu Itämeren mataluudesta ja kaikki laivat eivät pääse suuren kokonsa puolesta tulemaan Tanskan salmen kautta tälle merelle. Tämän johdosta monet suuret alukset purkavat lastinsa jossakin suuressa Eurooppalaisessa satamassa, josta tavara kuljetetaan pienemmillä aluksilla itämeren satamiin. Venäjältä tulevan tavaran suhteen tämä tapahtuu toiseen suuntaan. (Tapaninen 2013, 20–21.)

Vuoden 2013 tilastojen mukaan Suomen suurin satama on Sköldvikin satama, mutta kyseinen satama on keskittynyt pelkäksi öljysatamaksi, jossa ei käsitellä mitään muuta tavaraa. Yleissatamien ykkönen oli Kotka/Haminan satama Kaakkois-Suomessa. Toiseksi suurin satama Suomessa oli Helsingin satama, joka tässä tarkoittaa erityisesti Vuosaaren satamaa. Nämä kaikki satamat sijaitsevat eteläisessä Suomessa, joka tietenkin näkyy tilastoissa. Kolmanneksi suurin yleissatama oli Kokkolan satama, joka Suomen suurin bulkkitavaraan keskittynyt satama ja myös toiseksi suurin kauttakulkuun panostanut satamaliikelaitos. (Granholt 2015, 217.) Tutkiessani kymmenen suurimman sataman sijoitusta Suomessa huomasin, että hyvin monet maamme isot satamat ovat aikanaan myös keskittyneet jonkin tehtaan tai toimialan ympärille. Tällaisina satamina voidaan pitää esimerkiksi kuudentena olevaa Raahen satamaa, joka on keskittynyt hoitamaan alueella sijaitsevan terästeollisuuden tarpeita, tai juuri niitä satamia, jotka ovat melkein puhtaasti öljysatamia, joita ovat Sköldvik ja myös Naantali.

Laivojen hyödyntäminen on hyvin tavallista kauttakulkuliikenteessä, koska ne jo itsestään voivat kuljettaa hyvinkin paljon kontteja ja muita yksittäisiä tuotteita toiselle puolelle maapalloa. Suomella on hyvin monia toimivia satamia maamme rannikolla eikä pidä myöskään unohtaa Saimalla olevia sisämaan satamia, joita myös hyödynnetään kauppaliikenteessä. Suomessa on noin kaiken kaikkiaan yli 50 satamaa eri puolilla maata (Mäkelä, Mäntynen & Vanhatalo 2005, 80–83.)

Transitoliikenteellä hyvin suuri vaikutus varsinkin Kaakkois-Suomelle, jossa sijaitsee Hamina-kotkan satama. Tämä kahdessa eri kaupungissa oleva satama on yhdistynyt yhdeksi isoksi satamaksi, vaikka toimintaa on kahdessa eri kaupungissa. (Tapaninen 2013, 29.) Tämä iso satama on keskittynyt varsinkin Suomen kautta meneviin autokuljetuksiin. Turun kautta hoidetaan puolestaan transitoa Ruotsiin ja Ruotsista. Transitovararoiden kuljetus ja välivarastointi työllistävät hyvin monia Etelä-Suomen ja Kaakkois-Suomen satamien alueella ja niiden ulkopuolella (Hernesniemi, Auvinen & Dudarev 2005, 32–33.) Maassamme on myös hyvin paljon muitakin satamia, jotka ovat mukana tai pyrkivät saamaan osansa Venäjän kauttakulkuliikenteen kuljetuksista.

Varsinkin Kaakkois-Suomen satamassa on erikoistuttu Venäjälle suuntautuvaan liikenteeseen ja sinne tuodaan paljon autoja, joiden suuntana on mennä venäläisille markkinoille. Kotkasta rajalle on vain noin 50 kilometrin matka, jolloin pystytään toimittamaan autot tarvittaessa hyvinkin nopeasti asiakkaalle. Pietarin ja Kotkan välillä autoja kuljettava rekka tekee keikan jopa päivittäin molempiin suuntiin. Tällä hetkellä Kotkan satamassa uskotaan hyvin vahvasti, että Venäjälle suuntautuvien autojen kauttakululiikenne jatkuu vahvana tulevaisuudessakin. Satamaan suunnitellaan monia tulevia laajennuksia, joissa halutaan lisätä ja parantaa sataman varastoja sekä itse aluetta. (Sahiluoma 2005, 18–19.) Seuratessani tätä toimintaa tiedotusvälineistä viimeisen kymmenen vuoden aikana olen myös nähnyt, että tämä transitoliikenne voi muuttua hyvinkin nopeasti. Venäjälle menevän transitotavaran suhteen suhdanteet ovat olleet parin viime vuoden aikana heikkoja. Tähän tilanteeseen on paljon vaikuttanut öljyn maailmanmarkkinahinnan aleneminen, joka vähentää Venäjän vientituloja ja sitä kautta maan kulutus vähentyy. Mielestäni on käynyt myös, että Venäjä mahdollisesti on halukas saamaan monien tuotteiden valmistusta myös omaan maahansa, vaikka siinä onkin olemassa omat haasteensa ja ongelmansa. Moni ulkomaalainen yritys voi epäröidä investoida Venäjälle tällä hetkellä.

Mielestäni silläkin on merkitystä, miten tarpeellisia tuotteita tuodaan satamaan, jotta voidaan varmasti saada lastaus tai purkaminen tehtyä nopeasti ilman turhia ongelmia. Kaakkois-Suomen satamaan autoja tulee jonkin verran autojen kuljetukseen erikoistuneilla aluksilla, mutta yleisin tapa tuoda autoja Kotkaan on RoRo-alukset (Sahiluoma 2005, 18–19). RoRo tulee englannin kielestä, ja se tarkoittaa ”Roll on Roll off”. Tässä aluksen purku ja lastaus tapahtuvat niin, että lasti siirretään pyörien avulla alukseen. Hyvin monesti myös laivassa on useampia eri kansia, joka mahdollistaa suuremman tavara määrän mukaan ottamisen (Lumsden 2006, 174 & 176–177.)

3.2 Venäjältä tuleva transitoliikenne Suomeen

Suomen kautta kulkeva transitotavara on vuosien aikana kasvanut kovasti ja jopa volyymit tälle ovat jopa kaksinkertaistuneet 20-vuodessa. Toisaalta monet suositut

tuotteet ovat muuttuneet toisinaan hyvinkin nopeasti. Vielä kymmenen vuotta sitten autojen transitovienti Venäjälle oli hyvinkin suurta ja tuottoisaa bisnestä. Venäjän talouden laskusuhdanteen alkaessa myös vienti romahti täysin huippuvuosista. Transitoliikenne tuo Suomelle joka vuosi noin 200–300 miljoonan tulot, jolla on myös suuri työllistävä vaikutus maassamme. (Tapaninen 2013, 30.)

Tutkittaessa Suomen suurimpien satamien tavara liikennettä vuodelta 2013 huomio menee varsinkin Hamina-Kotkan ja Kokkolan satamien lukuihin. Näiden satamien toiminnassa on mukana transitotavaraa Venäjältä tai Venäjälle. Muiden maamme satamien liiketoiminnassa ei ole kovin suurta merkitystä Venäjän transitolla. (Granholm 2015, 222.) Itse uskon, että myös muissa satamissa on tutkittu mahdollisuuksia käynnistää Venäjän transitoliikennettä. Toisilla tämä hanke on mahdollisesti tuonut jonkin verran liikevaihtoa, mutta pidemmän ajan jaksolle siitä ei ole tullut kovin isoa yhteistyötä liikevaihdon suhteen näille muille satamille.

Länsi-Suomessa sijaitseva Kokkolan satama on kasvattanut viime vuosien aikana Venäjälle suuntautuvaa transitoliikennettään. Kasvu on johtunut hyvin paljon siitä, että venäläiset asiakkaat ovat löytäneet Kokkolan sataman tarjoamat palvelut. Suurena kilpailuetuna voidaan pitää sataman junayhteyttä Murmanskiin ja Kuolan niemimaalle, joissa on olemassa potentiaalista tavaraa kuljetukseen. Kuolan niemimaan alueella on olemassa hyvin paljon kaivosteollisuutta, jolloin Kokkolan sataman kautta on viety rautapellettiä maailmalle (Ollus & Simola 2006, 59.) Tässä hyvin iso merkitys on ollut Venäjältä tulevalta raaka-aineella, jota on ollut tarkoitus viedä maailmalle. Tärkeässä osassa on ollut myös logistiikka, jonka ansiosta on paljon helpompi ryhtyä rakentamaan yhteistyötä. Satamatoiminta vaatii myös hyvin suuria investointeja maantie- tai rautatielogistiikkaan, jonka takia hyvin pienen määrän takia monikaan satama ei pysty nopeasti parantamaan omaa kilpailuetuaan.

Kokkolan satamasta lähdettiin ensimmäisen kerran viemään Venäjältä tullutta rautapellettiä vuonna 1998. Tuona vuonna oli tarkoitus viedä vain 30 000 tonnia kyseistä tavaraa, mutta vienti oli rautapelletin suhteen kymmenen kertaa enempi 300 000 tonnia. Kuorma-autojen määrällä se tarkoittaa tuhannen rekka-auton käyttöä. Venäjän puoleisen asiakkaan ollessa tyytyväinen toimintaan tämä toi myös

Kokkolan satamalle transitoliikennettä Venäjälle, jonne kuljetettiin alumiinisavea maailmalta. (Granholm 2015, 95.) Oma huomioni menee tässä vuoteen 1998, jolloin Venäjällä oli edellisen kerran taloudellisesti haasteellinen aika. Kuitenkin tällöin myös onnistuttiin tekemään taloudellisesti hyvää tulosta ja myös aloittamaan uutta liiketoimintaa.

4 KULJETUSREITIT VENÄJÄLTÄ SATAMIIN

Suomen merkitys Venäjälle ja sieltä pois suuntautuvassa transitoliikenteessä on hyvin vahva ja tärkeä. Tämä johtuu jo hyvin paljon siitäkin, että Suomesta on olemassa erittäin hyvät kulkuyhteydet Venäjän kahteen tärkeimpään ja suurimpaan kaupunkiin, jotka ovat Moskova ja Pietari. Samalla nämä kaksi Venäjän tärkeintä kaupunkia eivät ole edes kovin kaukana Suomen rajalta, jolloin monenlainen liikenne onnistuu näihin kaupunkeihin erittäin hyvin.

Junan merkitystä Venäjän kanssa käytävässä transitoliikenteessä on erittäin tärkeää, koska hyvin suuri osa Venäjältä Suomeen tulevista kuljetuksista tulee maamme junalla. Junan merkitystä auttaa korostamaan vielä se, että maillamme on yhteinen raideleveys rautatiekiskojen osalta. Suomalaisilla logistiikka alan kuljetusyrityksillä on tämän takia suuret kasvumahdollisuudet Venäjän kokoajan kasvavilla konttikuljetusmarkkinoilla. Venäjälle suuntautuvassa kauttakululiikenteessä junalla on erittäin merkittävä rooli, koska rautatiet ovat paras ja nopein tapa kuljettaa pitkillä matkoilla tavaraa maan eri kolkkisiin. Yleisenä Venäjän rautatieverkoston solmukohtana pidetään Moskovaa, josta lähtee junareittejä ympäri maata. Muualakin maassa on olemassa tärkeitä ja suuria rautatiekeskuksia, jotka palvelevat alueen liikennettä. (Hernesniemi, yms., 2005, 36–39.)

Suurin osa Venäjälle suuntautuvista satamista sijaitsevat Etelä-Suomessa, josta on lyhyt matka maan rajalle. Pohjois-Suomessa on Kemin satama viime aikoina tutkinut hyvin vahvasti mahdollisuutta ryhtyä transitoliikenteeseen, joka kohdistuisi Kuolan niemimaalle ja Murmanskin alueelle. Kemin satamassa on laskettu, että rajan Venäjän rajan takaa olisi mahdollista löytää uusia markkina-alueita. Tällä hetkellä Pohjois-Suomi tai – Ruotsi eivät tule tavaravirran suhteen enää kovin paljon kasvamassa nykyisestä. Tämän takia pohjoisessa olevat satamat joutuvat miettimään uusia kasvun mahdollisuuksia Venäjälle kohdistuvista kuljetuksista. (Loimu 2005, 28–29.)

Luoteisen Venäjänkin elintaso nousee, jolloin sinne pitää pystyä toimittamaan kodinkoneita ja muuta ylellisyystuotteita, kun niiden kysyntä tulee kasvamaan. Kuo-

lan niemimaalla on usean miljoonan kuluttajan markkinat, joten kasvun mahdollisuuksia olisi kauttakululiikenteen suhteen. Vastavuoroisesti alueelta voitaisiin tuoda monia erilaisia malmeja, kun näitä louhitaan Kuolan niemimaalla. Tällä hetkellä Venäjän omat satamat Murmanskin alueella ovat ahtaita ja pieniä, jotka eivät pystyisi välttämättä vastaamaan kasvavaan kysyntään alueelle. Nykyisin hyvin monet tavarakuljetukset tuodaan ensin Pietariin, josta ne viedään rekalla Kuolan niemimaalle. Matka Kemistä olisi yli puolet lyhyempi sekä samalla tiet olisivat paljon paremmassa kunnossa Pohjois-Venäjällä kuin etelässä. Vielä ainakin kovin paljoa ei ole siirtynyt kuljetuksia Kuolasta Kemiin, koska tälle reitille siirtymistä tehdään päätökset Pietarissa tai Moskovassa. (Huovinmaa 2005, 30–31; Loimu 2005, 28–29).

Murmanskin satamaan ja sen alueelle on ollut esillä joitakin mahdollisia rakennushankkeita esimerkiksi konttiterminaali, öljytuotteisiin keskittyvä oma satamansa, koska kaupunki ei ole kovin kaukana öljykentistä. Osan näiden toteutusta on tarkoitus saada valmista vasta ensi vuosikymmenellä. Nämä monet logistiset hankkeet ovat vasta enemmän suunnitelmissa kuin toteuttamisvaiheessa. (Venäjänviennin opas 2011, 75–77.) Tässä minun mielestäni on hyvä muistaa myös Venäjän tämän hetkinen taloudellinen tilanne, jolloin helposti vielä lykätään suuria rakennusprojekteja enemmän kuin aletaan tehdä riskipitoisia päätöksiä loppuun asti. Toisaalta pitää myös muistaa, että ne ovat ratkaisuja, jotka tuovat myös alueelle työtä ja vaurautta.

Pohjois-Suomessa ja koko Barentsin alueella on ollut esillä hyvin paljon rautatieverkoston poikkikuljetukset länsi-itä-suunnassa. Tällä hetkellä Norjassa ollaan kiinnostuneita jatkamaan Murmanskista Petsamon Nikkeliin kulkevaa rautatierataa Kirkkoniemeen, jossa Norjalla on olemassa satama. Suomen lapissa on ajettu hyvin vahvasti rautatieyhteyksien parantamista pohjoisessa ja varsinkin rautatien jatkamisesta Sallasta Venäjän puolelle Alakurttiin ja Kantalahteen, jolloin muodostuisi erinomainen yhteys Murmanskiin. Tämä hanke on herättänyt paljon kiinnostusta myös Ruotsissa, jossa parannetaan kovaa vauhtia maan pohjoisosien juna-ratoja (Heikkilä 2006, 63–64.)

Sallan kautta jatkettavan junaradan kehittäminen on ollut kovasti esillä sen takia, että on laskettu Kuolan niemimaan alueella olevien kaivosten ja teollisuuden kasvuun ja kehitykseen. Tämä hanke ei kuitenkaan ole kovin paljon kehittynyt eteenpäin, vaan Suomen puolella on jopa suunniteltu Kemijärven ja Sallan välisen liikenteen lopettamista kokonaan. Vastaavasti Venäjän puolella tarvittaviin investointeihin ei ole löytynyt sopivaa maksajaa (Heikkilä 2006, 64.)

Pääsy mukaan Venäjän mahdollisiin transitokuljetuksiin on herättänyt tunnusteluja ja yhteistyökokeiluja myös muille rautatiereiteille. Yksi tällainen projekti on ollut Northlink-hanke, jossa mukana olivat viisi suomalaista Perämeren satamaa Kemi, Oulu, Raahe, Kokkola ja Pietarsaari sekä Pohjois-Pohjanmaan liitto ja VR cargo Suomesta. Tämän lisäksi projektissa oli mukana myös venäläisiä yhteistyökumppaneita. Tämän hankkeen tarkoituksena oli saada parannettua Vartiuksen ja Kotskoman välistä junarataa, jolloin olisi ollut suora reitti Murmanskin radalle ja samalla Kuolaniemimaalle (Northlink-hanke 2004.)

Kunnostettu rautatiereitti olisi lyhentänyt junamatkaa Arkangelin ja Murmanskin alueelta Perämeren satamiin jopa yli 500 kilometriä, mikä olisi näkynyt kustannusten laskemisena ja kuljetuksen nopeutumisenä. Kyseinen junarata oli jo täysin ennen olemassa, mutta sen kunto ei kestänyt suurempaa kaupalliseen tarkoitukseen olevaa junaliikennettä. Hankkeen aikana saatiin osaa radasta kunnostettua, mutta edelleen se ei ole kokonaan korjattu. Kyseistä rataa pitäisi vielä kunnostaa joitakin kymmeniä kilometrejä, jolloin sitä voisi käyttää junalla tapahtuvaan transitokuljetuksiin. Suomen puolella ollaan oltu kiinnostuneita saaman tarvittava ratajakso kuntoon, mutta Venäjän puolella kiinnostus rataa kohtaan on ollut vaihtelevaa. Venäjä on yleensä suosinut omaan maansa liikennekehityshankkeita ja samalla maa on suosinut enempi omani satamia kuin mahdollisia toisen valtion transitosatamia (Northlink-hanke 2004.)

Tutkimuksia on myös tehty Soklin-kaivoksen avaamisesta Suomen ja Venäjän rajan tuntumassa. Tässä kuitenkin tärkeässä osassa on toimiva rautatieyhteys Suomen Itä-Lapissa. (Törmä & Reini 2009, 17–23.) Omasta mielestäni lähellä Venäjän rajaa olevat rautatiereitit voivat olla toimiessaan myös hyödyllisiä Suomessa sijait-

seville kaivoshankkeille, jolloin taloudellinen hyöty niiden kunnostamiseen voisi olla kannattava, kun erilaisten malmien ja kaivannaisten maailmanmarkkinahinnat ovat korkeat.

5 KILPAILEVAT REITIT

Suomi ei ole ainoa maa, joka haluaa olla mukana Venäjän transitokuljetuksissa, koska se on erittäin kannattava liiketoiminta vetää aina mukaansa monia erilaisia maita ja yrittäjiä. Melkein kaikki Venäjän naapurimaat ovat jotenkin mukana Venäjän kauttakulkuliikenteessä tai haluavat kovasti päästä siihen mukaan.

Kovimmat kilpailijat Suomelle löytyvät Suomenlahden takaa Baltiasta, mutta myös moni muu maa on kilvassa mukana omalla panoksellaan. Samalla ei pidä unohtaa Venäjän omia satamia ja merireittejä, joiden toimintaa Venäjä pystyy kaikkein eniten vaikuttamaan sekä säätelemään.

5.1 Venäjän omat satamat

Venäjän maantieteelliset rajat ovat hyvin maavoittoisia, joissa ei ole olemassa kovin paljon merenrantaa. Tämä aiheuttaa omia haasteita maan logistiikalle.

Neuvostoliiton aikaan maalla oli hyvin paljon parempi yhteys maailman merille, mutta rautaesiripun romahdettua tilanne muuttui rajusti. Suurimmat tärkeimmät satamat jäivät Venäjän rajojen ulkopuolelle länteen ja etelään (Hernesniemi yms. 2005, 137–138.) Minun mielestäni nykyisen Venäjän tarve saada tarvittavia kulutustavaroita ei ole loppunut, vaikka sillä ei olekaan yhtä paljon satamia omassa käytössä kuin aikaisemmin.

Tällä hetkellä meriliikenne on tärkein keino kuljettaa Venäjältä saatavaa öljyä ostajamaihin, joten tämän johdosta Itämeren ja Suomenlahden alueiden laivamäärät ovat kasvaneet rajusti viime vuosina (Heikkilä 2006, 65).

Nykyisin Luoteis-Venäjän energiavarat ovat yksi tärkeimmistä ja suurimmista fossiilisten polttoaineiden varastoista koko maailmassa. Näiden merkitys on entisestään vain korostunut, koska muissa tärkeissä energiamaissa on ollut hyvin paljon poliittista levottomuutta viime vuosien aikana (Heikkilä 2006, 67–68.)

Miettiessäni Venäjän omaa vientiä muihin maihin. Esille tulee aina, että Venäjän vienti riippuu hyvin paljon maailmanmarkkinoilla hinnoitelluista raaka-aine- ja energiahinnoista, jotka ovat myös vientitulojen pääasiallinen tulonlähde maassa.

Luoteis-Venäjän energiavarat ovat erittäin hyvät, jolloin tätä aluetta voidaan pitää erittäin tärkeänä jopa Euroopan unionin talouden kannalta. Alueelta löytyy monia erilaisia mineraaleja ja alueen metsävarat ovat myös erittäin hyvät. Pietarin talousaluetta lukuun ottamatta Luoteis-Venäjällä on yksi ongelma, mikä estää vahvan ja monipuolisen talouden kasvun. Alue on hyvin laaja, jolloin siellä on myös alueita, joissa on hyvinkin alhainen väestöpohja (Dudarev, Boltramovich, Filippov & Hernesniemi 2004, 17–19.) Seuratessani tiedotusvälineitä olen kuitenkin huomannut, että hyvin monet yhtiöt ovat alkaneet investoida ja rakentaa alueelle omia isojakin tehtaita, jolloin he saavat paremmin alueen energiavarat käyttöönsä.

Venäjällä sopivien merisatamien rakentaminen on erittäin haasteellista, koska maalla ei ole kuin noin 600 kilometriä sopivaa merenrantaa laivaliikenteeseen. Merikauppasatamia maassa on olemassa useita kymmeniä, mutta tällä hetkellä monet niistä pystyvät käsittelemään ainoastaan pieniä määriä tavaraa, vaikka tarve olisi suurempi (Hernesniemi ym. 2005, 39–40.)

Venäjän omat satamat maan länsiosissa sijaitsevat kaikki omalla tavallaan hyvin haasteellisissa paikoissa. Pohjoisessa Murmanskin sataman merireitti on pitkä ja sääolosuhteet aiheuttavat monesti laivoille haasteita. Kaliningradin satama sijaitsee taasen erillään muusta Venäjästä, jolloin syntyy pakottava tarve tavaroiden jatkokuljetukseen perille. Matkan varrella on omat vaikeutensa, kun viedään tavaroita Kaliningradista muualle Venäjälle. Reitti kulkee usean maan läpi, joista osa kuuluu Euroopan unioniin ja osa taasen ei ole mukana. Pietarin satama on keskittynyt kuljettamaan taasen enimmäkseen konttitavaraa. Kuitenkaan kaupungin oma satama ei pysty käsittelemään sitä koko kysyntää, minkä Pietarin kaupungin läheisyys aiheuttaa (Ollus ym. 2006, 62.)

Pietarin lähetyville rakennetaan Ust-Lugan satamaa, jonka kapasiteetiksi on laskettu melkein 40 miljoonaa tonnia vuonna 2010. Tähän voidaan verrata Kotkan sataman kapasiteettia vuodelta 2006, joka oli noin 10 miljoonaa tonnia. Ust-Lugan

valmistuminen on ei uskota täysin poistavan Suomen transitoliikennettä, vaikka sen kasvua uusia venäläinen satama varmasti vähentää. Suomen satamat uskovat säilyttävänsä arvotavat esimerkiksi autojen kuljetukset itsellään (Kuittinen 2006, 8-9.) Toisaalta juuri samasta asiasta on olemassa myös jonkin verran toisenlaisiakin näkemyksiä. Containerships Ltd Oy:n hallituksen puheenjohtaja Kimmo Nordström tuo esille, että juuri autojen kauttakululiikenne tulee hiipumaan tulevaisuudessa. Tähän hän näkee syynä sen, että on olemassa useita autoterminaaliprojekteja esim., Viron Sillamäen 100 hehtaarin, jossa on myös junayhteys ja Ust-Lugan 300 hehtaarin autokenttä. Tällä hetkellä Suomen kautta Venäjälle menee noin puoli miljoonaa henkilöautoa (Nordström, 2007.)

Omasta mielestäni Ust-Luga tulee varmasti vaikuttamaan myös Suomen henkilöautoja koskevaan transitoliikenteeseen, koska todennäköisesti jossakin vaiheessa Venäjä haluaa ohjata omiin satamiinsa arvokkaampia kuljetuksia. Samalla muiden maiden kova kilpailu samojen arvotuotteiden kuljetuksista varmasti siirtää osaa pois Suomesta. Toisaalta keväällä 2007 ollut Tallinnan patsas kiista vähenti Virolta, joitakin Venäjän transitokuljetuksia. Tämän takia Venäjän transitokuljetuksissa on aina mukana vähän politiikkaa.

Venäjän kaksi muuta tärkeää merialuetta sijaitsevat Japanin meren rannoilla ja Mustan meren äärellä. Nämä molemmat ovat erittäin kaukana maan tärkeimmistä kaupungeista, jolloin pitää rakentaa jatkoyhteydet tavaroiden perille menon varmistamiseksi. Japanin merellä olevat satamat vaativat aina useamman päivän junakuljetuksen, jos tarkoitus on viedä tavaraa muualle maahan. Mustan meren reittiä käytettäessä suurimman haasteen aiheuttaa Bosporin salmi, joka on erittäin vilkkaasti liikennöity. Mustan meren kautta kulkevat öljykuljetukset aiheuttavat erittäin suuren ympäristöriskin (Hernesniemi ym. 2005, 39–40.)

Venäjän puolella maantiet eivät ole yleensä edes kovin hyvässä kunnossa pitkien matkojen takia. Maantieverkosto ei ole myöskään yhtä kattava kuin olemme ehkä tottuneet Länsimaissa. Suurempien kaupunkien lähetyviltä puuttuvat monesti tarpeelliset ja tehokkaat ohitus- ja läpikuljetukset, jotka nopeuttaisivat matkaa huomattavasti (Hernesniemi 2005, 39). Tämä asia on ainakin minun omasta mielestäni syytä ottaa vakavasti huomioon, koska Venäjä on erittäin iso maa. Samalla tällä

näkökulmalla on erittäin suuri merkitys naapurimaamme transitoliikenteen kehitykseen, koska huono tieverkosto voi ohjata joitakin kuljetuksia toisiin maihin.

5.2 Muiden maiden satamat

Suomen satamien suurimmat kilpailijat Venäjän transitoliikenteen suhteen löytyvät Baltian maista, joilla on olemassa monia hyviä kilpailuetujakin meihin nähden. Baltian maiden satamilla on olemassa erittäin hyvä maantieteellinen sijainti Venäjän naapurina. Matka Euroopan muihin satamiin on myös jonkin verran lyhyempi kuin Suomen satamien kautta. Baltian satamien kautta kuljetetaan hyvin paljon bulkkitavaraa, eli toisin sanoen massatuotteita sekä öljyä. Kilpailuetua tuo myös hyvä maantie ja raideyhteys, jotka molemmat nopeuttavat tavarankuljetusta. (Ollus ym. 2006, 62.) Miettiessäni Itämeren ja sen ympärillä olevia monia Venäjän naapurimaita, joilla on olemassa myös paljon toimivaan ja uutta satamatoimintaa. Näillä satamilla on myös halua saada oma osansa Venäjän transitokuljetuksista, koska esimerkiksi Baltian satamien kasvu ei löydy tarpeeksi näiden maiden omasta viennistä muuhun maailmaan.

Toinen kova kilpaileva reitti Suomen kanssa ovat suorat kuljetukset Venäjältä Keski-Eurooppaan. Tällä reitillä kuljetetaan kyllä jonkin verran tavaraa myös junalla, mutta raiteiden erilaiset leveydet aiheuttavat ongelmia. Sujuva liikenne ei onnistu, koska välillä jouduttaisiin vaihtamaan lasti eri junaan. Samalla Keski-Euroopassa tavarajunat joutuvat odottamaan ja hidastelemaan runsaan matkustajaliikenteen takia. Näiden syiden takia sujuvaa liikenneä voi olla maantiekuljetuksena, mutta tällöin mahdollisesti joudutaan odottamaan Euroopan Unionin ja Venäjän rajalla rajamuodollisuuksia. Toisaalta on hyvä myös muistaa, että lyhin reitti Venäjältä muualle Eurooppaan kulkee juuri tämän reitin kautta. (Hernesniemi yms., 2005, 46–48). Tässä vaihtoehdossa pitää myös muistaa, ettei rekka-autolla pysty kuljettamaan esimerkiksi kovin isoja ja painavia tavaroita, kun matka on pitkä.

Näiden kaikkien reittien tarjoamia hyötyjä ja haittoja pitäisi miettiä käyttäen hyödyksi monia erilaisia logistiikkatekijöitä. Tällaisessa tilanteessa pitää ottaa huomi-

oon kuljetusaika ja logistiikkakulut eikä pidä unohtaa myöskään rahdin vaurioita tai hävikkiä matkan aikana. (Hernesniemi yms., 2005, 48.)

Euroopassa monet maat käyttävät valuuttanaan euroa, joka on vähentänyt mahdollisia valuuttariskejä kaupankäynnissä, mutta ei ole täysin sulkenut mahdollisia valuuttariskejä kokonaan pois. (Kananen 2009, 47.) Venäjän transitoliikenteessä kovimmat kilpailijat myös käyttävät tavallisesti euroa, mutta voi tietenkin olla mahdollisia poikkeustapauksia, jossa päädytään johonkin muuhun valuuttaan dollariin tai jopa Venäjän ruplaan. Minun mielestäni Venäjä voi eri maiden satamien kovassa kilpailutilanteessa haluta kilpailuttaa eri satamia keskenään, jolloin yhtenä ehtona voi maksu Venäjän ruplissa. Satama tai kuljetusreitti, joka näihin suostuu voi saada tällöin itselleen kyseisen transitokuljetuksen hoitaakseen, mutta samalla mahdollisesti valuuttakurssista johtuvaa riskiä.

5.3 Ilmastonmuutos ja Koillisväylä

Nykypäivänä puhutaan paljon myös ilmastonmuutoksesta, jolla on suuri merkitys myös maailman meriliikenteeseen. Jos Pohjoisen napapiirin ympärillä olevat meret alkaisivat sulaa, niin tämä todella voisi mahdollisesti mullistaa varsinkin Venäjän meriliikenteen. Koillisväylä, joka on meritie Euroopan ja Aasian pohjoiskautta Tyy-nelle valtamerelle, on jonkin verran paikoitellen meriliikenteen käytössä (Konttinen 2007, B5.)

Tällä hetkellä Koillisväylän länsiosassa on käytössä ympärivuotisesti vain reitti Murmanskista Jenisei-joelle. Väylän itäosassa ei ole olemassa ympäri vuoden olevaa laivaliikennettä, mutta jonkin verran kesä- ja marraskuun välillä kuljetetaan polttoaineita. Reittiä voitaisiin käyttää kaupallisessa meriliikenteessä jopa enempi, jos alueen satamia ja navigointijärjestelmiä kunnostettaisiin. Samalla pitäisi panostaa myös alueen jäiden seurantaan ja veden tutkimusta (Konttinen 2007, B5.)

Miettiessäni niitä mahdollisuuksia, joita koillisväylän kunnollinen hyödyntäminen voisi avata maailman laajuiselle laivaliikenteelle. Tämä todella voisi nopeuttaa meriliikennettä pohjoisella pallonpuoliskolla. Samalla se voisi lisätä Venäjän rantaviivaa satamien ja laivojen käyttöön. Uskon, että Venäjä on ainakin erittäin kiinnos-

tunut tutkimaan Koillisväylän mahdollisuutta, koska viime vuoden aikana maan laivasto on tehnyt tutkimuksia Pohjoisnavalla ja jonkin verran halunnut saada kyseistä aluetta oman maansa haltuun. Tämän reitin haasteena voidaan tietenkin pitää sitä, ettei sillä mahdollisesti voisi vielääkään liikennöidä ympäri vuoden.

6 TUTKIMUSMENETELMÄ

Opinnäytetyöni aihe on Venäjältä tuleva transitoliikenne Suomen satamissa, jossa tarkoitukseni on seurata ja pohtia, miten tämä on näkynyt yleisissä lehtikirjoituksissa sanomalehdissä, internetissä olevissa julkaisuissa tai erilaisissa sidosryhmälehdissä vuosien aikana. Millaista huomiota transitoliikenne on saanut ja onko se ollut positiivista, negatiivista vai neutraalia. Tämän tutkimuksen avulla olen halunnut saada yleiskuvaa, millaista on Venäjältä suuntautuva transitoliikenne ja mitä mahdollisuuksia ja uhkia siinä voi olla olemassa kaupallisessa mielessä.

6.1 Tutkimuksen tavoitteet

Opinnäytetyöni tutkimus osassa on tarkoitus löytää vastaus siihen, miten Suomen satamien Venäjältä tulevan transitoliikenne on näkynyt julkisissa lehtijulkaisuissa ja sosiaalisen median julkaisuissa. Työn tavoitteena on saada selville, miten erilaiset tiedotusvälineet ovat kirjoittaneet aiheesta. Miten paljon ja kuinka usein kyseiset mediat ovat ottaneet aiheen esille omilla sivuillaan? Näistä saamieni tulosten pohjalta pyrin laatimaan tuloksia, joiden pohjalta voidaan saada selville millainen julkisuuskuva Suomen satamilla on transitokuljetuksissa Venäjältä.

6.2 Tutkimuksen metodit

Tässä opinnäytetyöhön liittyvässä tutkimuksessa käytän kvalitatiivista tutkimusmetodia. Kvalitatiivista tutkimusta sanotaan laadulliseksi tutkimukseksi. Kvalitatiivista tutkimusta kuvaillaan, että se on kokonaisvaltaista ja aineisto kootaan luonnollisessa ja todellisessa ympäristössä. Kohderyhmä valitaan suunnitellusti eikä satunnaisesti (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara 2009, 164.) Omassa tutkimuksessani olen hankkinut lehtikirjoitukset hyvin suunnitellusti ja harkiten, jotta saisin mahdollisimman laaja-alaisen yleiskuvan tutkimukseni aiheesta.

Kvalitatiivisesta tutkimuksesta sanotaan myös, että siinä jokaista tutkimustapausta käsitellään omana erityisenä tapauksena, jonka perusteella tulkitaan aineistoa sen mukaan oikein. Tutkimuksessa suositaan laadullista metodologiaa aineistossa, jolloin tutkittavan asian oma näkökulma pääsee esille erilaisten dokumenttien, tekstien analysoinnin perusteella sekä mahdollisesti haastattelun tai havainnoinnin perusteella. Samalla tutkimuksessa otetaan käyttöön induktiivinen analyysi, jolloin tarkoituksena ei ole ryhtyä testaamaan mahdollista teoriaa tai alustavaa tulosten hypoteesia. Tarkoituksena on tällöin tutkia aineistoa monipuolisesti. Samalla tutkijan pyrkimyksenä on saada mahdollisesti selville uusia tai aiheeseen liittyviä odottamattomia seikkoja tai tuloksia (Hirsijärvi, yms. 2009, 162 & 164.)

Ryhmittely kvalitatiivisen tutkimuksen aineistossa ja tuloksissa on tärkeää, koska sitä kautta voidaan jaotella tuloksia omiin lokeroihin ja luokkiinsa. Kvalitatiivisen tutkimuksen tulosten luokituksen voi jokainen tutkija tehdä hieman eri tavalla, jolloin mahdollisten tulosten painotukset voivat olla hieman erilaisia tutkijan omista näkökulmista riippuen. Tässä tutkimustyyppissä tärkeimmät ja suurimmat tutkimustulokset ovat kuitenkin jokaisella tutkijalla tavallisesti yhteneväiset (Hirsijärvi, yms. 2009, 165–166.)

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa tarkoitus on pyrkiä kohteen kokonaisvaltaiseen tutkimiseen, jossa tarkoitus on enemmän löytää tai paljastaa tosiasioita kuin todentaa todellisia väittämiä. (Hirsijärvi, yms. 2009, 164.)

Kvalitatiivisella tutkimuksella on olemassa monia erilaisia alalajeja, joista olen valinnut dokumenttianalyysin. Tässä tulen siis tutkimaan erilaisia julkaistuja artikkeleita. (Hirsijärvi, yms. 2009, 162.)

Laadullinen tutkimus on erilaista kuin teoriaa enemmän sisältävä tutkimus. Laadullisessa tutkimuksessa tutkijan pitää tuntea aineistonsa tavallisesti todella hyvin, jotta tutkija pystyy nostamaan merkityksellisiä aiheita kokonaisuudesta selkeästi esille. Tutkijan haaste omassa työssään on osata rakentaa pienistä huomioista suurempia kokonaisuuksia. Kvalitatiivisessa eli laadullisessa tutkimuksessa tärkeää on käydä läpi aineistoa pohdiskelun kautta. (Hirsijärvi, yms. 2009, 266-269.)

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa on tärkeää myös miettiä, miten luotettavia käytetyt tiedot ja aineisto on ollut tehtäessä tutkimusta (Hirsijärvi, yms. 2009, 266–269). Omalta osaltani koen, että käyttämäni aineisto on luotettavaa. Kuitenkin mahdollisesti siinä voi tulla esille puolueellisia näkökulmia, joilla halutaan ohjata lukijan mielipidettä.

Laadullisessa tutkimuksessa kirjoittaminen on joustavampaa, mutta kuitenkin siinä on hyvä käyttää lukijaa selkeyttäviä jakoja aiheiden suhteen. Aihe on hyvä aloittaa johdannolla, jossa lukija johdatetaan sisälle tutkimus aiheeseen. Tärkeää on myös selittää millaista menetelmää on käytetty tutkimuksessa, jonka tarkoitus on avata enempi miten tutkimusaineistoa on saatu kerättyä. (Hirsijärvi, yms. 2009, 267–268.)

Tärkeässä osassa tutkimusta on itse materiaalin analyysi tai tulosten pohdinta. Tässä osiossa tutkijan tarkoitus on saada lukija vakuutetuksi tutkimuksessa ilmenneistä ilmiöistä, joita tuodaan esille näkökantoja perustellen. (Hirsijärvi, yms. 2009, 268.)

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa käytetään tavallisesti aikamuotona preesensia ja varsinkin sellaisissa kohdissa joissa tutkija itse kertoo tutkimuksestaan on syytä käyttää yksikön ensimmäistä persoonaa. (Hirsijärvi, yms. 2009, 269.)

Itse päätin valita kvalitatiivisen tutkimuksen juuri siksi, että se antaa minulle tutkijana vapautta tuoda mahdollisia omia huomioita aineistosta. Lopullisessa yhteenvedossa koen, että tulokset voivat olla hyvin paljon samansuuntaisia oli tutkimustyötä tekemässä kuka tahansa.

7 TUTKIMUSTULOKSIA

Työn aiheena on Venäjän transitoliikenne Suomen satamissa, jonka kehitystä olen seurannut useamman vuoden ajan. Tähän aiheeseen liittyvää aineistoa olen hankkinut ja kerännyt useamman vuoden ajan. Tässä opinnäytetyössäni olen kerännyt aineistoa erilaisista sanomalehtijulkaisuista, joita on julkaistu tavallisissa painetuissa sanomalehdissä tai sidosryhmäjulkaisuissa, mutta myös mukana on joitakin internetissä olleita uutisjulkaisuja. Kaikissa näissä artikkeleissa tai julkaisuissa on käsitelty minun opinnäytetyöni aihetta jollakin määrättyllä tavalla, josta olen mahdollisesti saanut uutta näkökulmaa käsiteltävään aiheeseen.

Tässä työssä olen pyrkinyt huomioimaan työni reliaaбелиutta, jossa tulosten toistettavuus olisi mahdollisimman samanlainen myös toisella tutkijalla. Tarkoitus on siis antaa ei-sattumanvaraisia tuloksia ja johtopäätelmiä lopulta. (Hirsijärvi, yms. 2009, 231.)

Työssä on myös otettu huomioon validius, joka tarkoittaa tutkimuksen pätevyyttä. (Hirsijärvi, yms. 2009, 231–232). Omalla tavallaan tietenkkin minun tekemässäni kvalitatiivisessa tutkimuksessa, jossa monet tutkijat kokevat, että validius ja reliaaбелиus ovat enemmän sivuosassa tutkimusta. Itse olen halunnut, että ottaa huomioon mahdollisesti juuri myös nämä molemmat tärkeät määritteet, joilla saadaan tutkimukselle luotettavuutta enempi.

Itse koen, että aiheena Venäjän transitoliikenne sivuaa jo jonkin verran logistiikan puolelle, mutta itse olen kuitenkin kyseisen aiheen parissa myös työskennellyt, jonka takia aihe on minulle itselleni tuttu. Työni haasteena koin toisinaan saada kerättyä virallista tietoa, jota voisin käyttää tässä työssä. Itse monesti tiesin asian jo käytännön kautta, että miten jokin asia on tai miten se mahdollisesti menee tämän aiheen suhteen. Halusin saada myös sellaisen lukijan ymmärtävän aihetta, jolla ei ole mahdollisesti yhtään kokemusta logistiikka-alalta tai ei tunne Venäjän kaupan erilaisia tapoja verrattaessa muiden maiden kaupankäyntiin.

Oman tutkimukseni aloitan vuodesta 2001, jolta minulla on ensimmäinen sanomalehti artikkeli koskien Venäjältä tulevaa transitoliikennettä. Itse tiedän, että aiheesta on kirjoitettu myös jo aikaisemmin, mutta tällä tavalla saan rajattu ajankohtaa, jolta teen omaa opinnäytetutkimustani.

7.1 Tutkimustulosten analyysiä

Tutkimustulosten analyysi on hyvä aloittaa ajasta, jolloin ei vielä välttämättä ollut hyvin vahvoja transitoliikenteeseen sitoutuneita satamia. Tämän avulla saamme vähän näkökulmaa millaisia erilaisia päätöksiä on tehty eri satamissa, joiden perusteella eri satamat ovat lähteneet kehittymään eri suuntiin.

Vuonna 2001 Perämeren satamat (Kemi, Oulu, Raahe, Kokkola ja Pietarsaari) kokoontuivat yhteen pitääkseen yhdessä seminaaria aiheena käsiteltiin kyseisen alueen satamien haasteita tulevaisuuden suhteen. Kyseisen seminaarin pohjalta tehdystä sanomalehti artikkelista voi jo saada analyysiä, että osa satamista pelkää toimintansa yksipuolistumista.

”Huolta kannettiin siitä, että talouden painottuminen tietoteollisuuteen johtaa satamien muuttumiseksi muutamien yritysten käyttöön.” (Hietalahti, 2001)

Teollisuuden vähentäessä toimintaansa, myös tehtaiden käyttämät satamapalvelut vähenevät. Tietoteollisuus on hyvin tärkeässä osassa nykyisessä yhteiskunnassa, mutta kyseisellä toimialalla ei tavallisesti tarvitse käyttää satama tai sen tarjoamia palveluita. Tällä kaikella on myös merkitystä, kun mietitään millaisia resursseja, jollakin satamalla voi olla kehittää omaa toimintaansa. Sataman kehittäminen on hyvin pitkäjänteistä toimintaa.

”Perämeren satamista Oulu, Kemi ja Pietarsaari ovat lähinnä puu- ja paperiteollisuuden tarpeita varten, Raahe Rautaruukin metallitehtaan varassa.” (Hietalahti, 2001)

Näiden näkökulmien suhteen voi huolta olla vielä tänäkin päivänä, jos halutaan miettiä satamien toimintaa. Satama, jonka asiakas on mahdollisesti vain yksi iso

yritys ei pysty tai joudu pakolla kehittämään sekä laajentamaan omaa asiakaskuntaansa. Tällaisessa tilanteessa hyvin monesti iso ja tärkeä asiakas on myös mahdollisesti merkittävä sataman omistaja. Kyseisessä tilanteessa iso yritys haluaa turvata omien raaka-aineidensa ja valmiiden tuotteiden sujuvan logistiikkatoimitukset ilman häiriöitä.

Satama, joka haluaa saada aktiivisesti uusia asiakkaita, voi joutua suunnittelemaan ja organisoimaan vanhojen asiakkaiden toimituksia uudella tavalla, jotta saadaan tilaa uusien asiakkaiden laivoille. Tällöin jo oman kapasiteettinsa rajoilla oleva satama voi olla haasteiden edessä, jos halua on haluja saada laajennettua asiakaskuntaa, mutta resursseja siihen ei ole mahdollisesti olemassa.

”Kokkolassa tilanne on oikeastaan päinvastoin. Liikenne on monipuolistunut”. (Hietalahti, 2001.)

Se, miten jokin satama voi saada omaa toimintaansa monipuolisemmaksi vaatii monien erilaisten logististen ratkaisujen tekemistä. Aina ei ole mahdollista, että kyseinen satama tai sen liikelaitos pystyy ratkaisemaan kaikkia logistisia ongelmia, joita ilmenee toiminnassa. Toisinaan toiminnan kasvu vaatii mahdollisesti valtion taholta tulevaa ratkaisua tai toisen maan päätöstä parantaa omaa logistiikkaansa.

Kymmenen vuotta sitten oli olemassa monia erilaisia projekteja kauttakulkuliikenteen saamiseksi ja lisäämiseksi Suomen kautta.

”Monet meneillään olevat pohjoisten alueiden kuljetusprojektit tähtäävät kauttakulkuliikenteen kehittämiseen eteenkin Barentsin alueelta ja Luoteis-Venäjältä muun muassa Perämeren satamiin.” (Laitinen, 2005)

Tällaiset projektit ovat toisaalta hyviä, mutta niiden haaste on siinä, että ne ovat monesti vain jonkin määrätyn ajan käynnissä. Tämän ajan päättyessä ei monesti näissä ole enää jatkajaa, vaikka projektille olisi selvää tarvetta edelleen. Satamia koskevat muutokset ovat myös rahallisesti niin suuria, ettei pelkällä projektirahoituksella saada esimerkiksi suuria logistisijamuutoksia tehtyä valmiiksi, jos edes pystytään aloittamaan.

”On syytä muistaa, että venäläiset jos ketkään osaavat kilpailuttaa satamatoimintoja.”(Nurmi, 2013)

Aina ei riitä sataman oma halu aloittaa transitokauppaa venäläisten asiakkaiden kanssa. Aina pitää myös muistaa, että asiakas haluaa tavallisesti saada hyvin edullisen kuljetuksen varsinkin yksinkertaiselle bulkkituotteelle. Tilanne voi olla erilainen vain ainoastaan, jos satamatoimijalla on tarjota erityisen vaativaan kuljetukseen jotain erityistä esimerkiksi ajan tai kalliimpien tuotteiden turvallisuuden suhteen.

7.2 Logistiset haasteet kasvuun hidasteena

Aina on hyvä myös tutkia millaisia haasteita on mahdollisesti ollut logistiikan kanssa, kun on haluttu ryhtyä rakentamaan mahdollista yhteistyötä venäläisten asiakkaiden kanssa. Satamaan pitää pystyä toimittamaan tavaraa halutulla tavalla, joka voi toisinaan tarkoittaa hyvinkin suuria määriä. Tällaisessa tilanteessa mahdollisilla logistisilla päätöksillä on suuri merkitys toiminnan kokonaiskuvassa.

”Kokkolassa on jo vuosia odotettu Kotskoma-Lietmajärven oikaisuradan valmistumista Venäjällä, sillä oikaisun arvellaan lisäävän sataman volyymia selvästi. Aika näyttää, mikä merkitys oikaisulla on Kokkolan satamalle.” (Hietalahti, 2001)

Aina ei välttämättä logististen ongelmien ratkaisut riitä, jos ei Venäjän oma talous myös kasva halutulla tavalla. Kyseinen oikaisurata valmistui siis vuonna 2001.

”Perussy siihen, miksi kauttakulku tyssäsi lähes koko talveksi Kokkolaa, on rautapelletin suhteellisen halpa hinta.” ”Rahdin kannattavuus edellyttää riittävän suurta laivaa, mutta monilta kokonsa puolesta sopivilta aluksilta puuttuvat rajoitusten edellyttämät jäävahvisteet.” (Viiperi, 2001)

Haasteita voi ilmetä Venäjän tarjoaman transitoliikenteen suhteen myös Suomen talvella, joka voi laittaa koko kaluston isojen haasteiden eteen. Samalla taustalla vaikuttaa hyvin paljon juuri tuotteen markkinahinta maailmalla, jolloin ei ole kannattavaa aina lastata tavaraa pienempiin aluksiin. Panamax-laivat ovat suuria valta-

merilaivoja, joilla saadaan rahdinhintaa alhaisemmaksi, ovat tottuneet liikennöimään merillä, joissa ei ole tavallisesti edes talvella yhtään jäätä. Suomen satamat tavallisesti joutuvat talviaikaan käyttämään jäänmurtajien palveluksia, jonka takia jäävahvistamattomilla aluksilla ei voi turvallisuuden takia liikennöidä talvella.

”Jokainen varmaan tajuaa, että tällaista kasvua ei voi saavuttaa ellei perusinfrastruktuuri ole jo valmiina.” (Salminen, 2006)

Miten voidaan ryhtyä kilpailemaan asiakkaista vaatii, että satamien tarjoama perusresurssit ovat jo valmiiksi kunnossa. Satamien rakentaminen ja kaikki perusrannukset sekä mahdolliset laajennukset ovat niin kalliita investointeja, että niitä ei voida tavallisesti aloittaa täysin alusta. Poikkeuksena tietenkin voidaan pitää Vuosaaren satamaa, joka rakennettiin alusta lähtien. Tällä Vuosaaren satamalla oli kuitenkin olemassa tilausta, valmiit asiakkaat ja aikaisempi paikka satamalle Helsingissä tuli ahtaaksi rahtitavaralle.

*”kolmivuotinen sopimus venäläisistä rautapellettikuljetuksista kasvat-
taa entisestään paineita kaksoisraiteeseen Kokkolan ja Ylivieskan vä-
lillä.” (Hahto, 2006)*

Rautatiellä eivät junat pysty toisiaan ohittamaan, jos siellä ei ole rakennettu mahdollisia ohituspaikkoja tai tehty kaksoisraiteita. Hyvin monesti, kun on saatu yksi iso pullonkaula korjattua, tulee seuraava haaste, jossa pitää saada parannusta. Satamaliikenteen volyymin kasvaessa hyvin nopeasti joutuvat satamaan johtavat logistiikkareitit haasteiden eteen. Rautatietä ei mikään yritys pysty ilman mahdollisen valtioavun apua rakentamaan yksin, vaikka sille mahdollista tarvetta ilmaantuisi. Tämän takia sataman ja muiden tärkeiden tahojen pitää käyttää tarpeesta lobbausta päättävien tahojen suuntaan. Kasvava transitoliikenne tuo myös samalla kaivattuja verotuloja, joilla voidaan saada kiireiseltä rautatieltä myös lisätuloja, jos onnistutaan saamaan mahdollisesti valtionbudjettiin kaksoisrautatiehanke. Vuonna 2006 tämä hanke oli hyvin ajankohtainen varsinkin Kokkolan satamassa tapahtuvan transitoliikenteen suhteen.

”Henkilöliikenteessä voidaan käyttää väliaikaisesti bussikyytejä. Sen sijaan 6,5 miljoonan rahtitonnin kierrättäminen rekoilla tukkisi tiet.” (Viiperi, 2007).

Raideliikenteen ollessa remontissa haasteita voi löytyä myös siitä saadaan isot raideliikenteen tavaravirrat kuljetettua satamaan. Pahimmillaan tämä voi haastaa koko kaupankäynnin jatkuvuuden, koska rekkaliikenne on paljon kalliimpi kuin raideliikenne. Varsinkin jos rekkoihin tarkoitus lastata ja purkaa tavaraa, vie se hyvin paljon aikaa ja rahaa. Tässä tilanteessa on tärkeää löytää oikeanlaisia ratkaisuja, miten saadaan transitovirrat sujuvasti satamaa, mutta samalla tehtyä raideliikenteessä tarvittavat parannukset, joiden ansiosta transitoliikenne voi hakea myös uutta kasvua.

”Yksiraiteisen radan laskennallinen katto on 50 junaa vuorokaudessa, mikä ylittyy jo nyt. Toinen kiskopari nelinkertaistaa välityskyvyn.” (Viiperi, 2008)

Hetkellisesti satamaan johtavilla rautatiellä voidaan ylittää suunniteltu kapasiteetti, mutta tärkeää on muistaa, että samoilla raiteilla liikkuu rahti ja myös henkilöliikenne. Tilanne, jossa oli päätetty laittaa valtion budjettiin tarpeeksi rahaa, jotta pystyttiin aloittamaan tarvittava kaksoisraiteen rakentaminen suunniteltua aikaisemmin.

”Syväväylän syventäminen tarkoittaa, että satamaan voi tulla isompia laivoja ja että isot laivat voivat tulla ja lähteä satamasta täydempinä kuin ennen.” (Rautio, 2014).

Transitoliikenteessä Kokkolan satamassa on ollut paljon juuri bulkkituotetta, jossa tärkeässä osassa ovat rahtikustannukset. Tärkeää on ollut saada satamaan isoja aluksia, joiden ansiosta esimerkiksi rautapelletti on voitu lastata suurempia määriä maailmalle samalla kertaa. Kyseisessä tilanteessa laivan koko ei ole ainoastaan ratkaiseva, vaan meriväylän pitää olla myös tarpeeksi syvä, jotta isot laivat pääsevät ilman pohjakosketusta myös helposti lähtemään pois satamassa. Liikenneväylien ruoppaus on hyvin tärkeää varsinkin isojen Panamax-alusten liikennöinnissä.

”Viimeisinä vuosina satamaan on valmistunut kaksi hehtaaria uutta toiminta-aluetta vuosittain. Voimme vastaanottaa uusia asiakkaita 2,0 milj., tonnien edestä.” (Transport, 2013).

Sataman toiminnassa tärkeää on kokoajan miettiä miten voidaan kehittää toimintaa. Tämän takia esimerkiksi Kokkolan satamassa on paljon lisätty kaikenlaisia maa-alueita satamaan käyttöön, joiden ansiosta voidaan saada mahdollisia uusia asiakkaita. Ilman suuria laajennuksia hyvin nopeasti olisi sataman kapasiteetti äärrirajoilla tai pahimmassa tapauksessa pitäisi kieltäytyä vanhojen asiakkaiden lisätoimituksista tai potentiaalisten uusien asiakkaiden tarvitsemista transitokuljetuksista.

7.3 Kilpailevat reitit

Venäläistä pellettiä on myös aikaisemmin viety maailmalle, mutta liikennevirrat ovat muuttuneet, kun tarjonta on lisääntynyt.

”Venäläiset kuskasivat Kostamuksen pelletit maailman merille vielä 90-luvun puolivälissä lähes tykkänään Viipurin lahden kautta.” (Viiperi, 2001)

Aikaisemmin venäläistä rautapellettiä Kostamuksesta on viety maailmalle Venäjän omista satamista. On hyvin mielenkiintoista miten tämän rautapelletin kulkureitti on muuttunut vuosien varrella Venäjän omasta satamasta kulkemaan suomalaisen Kokkolan sataman kautta. Tähän muutokseen on vaikuttanut moni asia vuosien varrella.

”Murmanskin satama on maantieteellisesti ehkä pahin kilpailijamme, mutta sen kautta kulkeva hiili vie sataman kapasiteetin lähes kokonaan.” (Salminen, 2006)

Maantieteellisesti Kokkolan sataman transitoliikenteen pahin kilpailija löytyy Kuolan niemimaalla sijaitsevasta Murmanskin satamasta. Kuitenkin tällä hetkellä kyseinen venäläinen sataman kapasiteetti on omilla äärrirajoillaan. Tämä tilanne voi tietenkin muuttua hyvinkin nopeasti, jos Venäjä päättää panostaa Murmanskin

sataman laajennukseen. Tällä hetkellä Venäjän huono taloudellinen tilanne ei salli ylimääräisten resursseja käyttöä esimerkiksi sataman laajennukseen.

”On muistettava, että Pietarissa on satamatoiminnoille vain rajallisesti tilaa.” (Tomperi, 2008)

Sillä on tietenkin merkitystä, jos Venäjä päättää lisätä omaan maansa satamakapasiteettia myös meidän satamiin. Suurempi merkitys on tietenkin, milloin mahdollisesti Venäjän satamatoimintojen pullonkaulana oleva muu logistiikka saadaan kuntoon, näitä ovat satamien lähetyvillä olevat maantiet. Pietarin alueen satamat tarvitsevat myös esimerkiksi tarpeellisia varastotiloja.

”Vysotskin, Primorskin, Pietarin ja Ust-Lugan ovat kaikki tärkeitä satamia, jotka sijaitsevat lähellä Suomen rajaa. Viime aikoina näihin on panostettu suuria raha summia.” (Jäppinen, 2011)

Nämä kaikki satamat sijaitsevat lähellä Suomea. Näiden satamien kapasiteettiin on Venäjän valtio panostanut hyvin paljon, mutta kuitenkin kaikkien näiden satamien täydellinen toiminnan aloitus vielä tuntuu odotuttavan itseään. Valmistuksessa kaikki nämä satamat aivan varmasti lisäävät kilpailua Venäläisten ja Suomalaisien satamien kesken.

”Suomen tulli arvioi, että Suomen osuus Venäjän Itämeren transitoliikenteestä oli viime vuonna 15 prosenttia. Suomi on menettänyt siinä osuuttaan koko ajan Baltian maiden ja eteenkin Latvian ja Viron satamille. Mutta myös Venäjän omat satamat, uusi Ust-Lugan suursatama ja Pietarin satama ovat kasvattaneet osuuksiaan.” (Lukkari, 2015)

Suurin muutos kilpailussa transitokuljetusten suhteen on tapahtunut aivan viime vuosien aikana. Baltian ja Venäjän omat satamat ovat myös kehittyneet paljon viime vuosien aikana. Tietenkin nationalistisesta näkökulmasta katsoen Venäjä voi haluta yrittää ohjata omia tavarakuljetuksiaan omiin satamiin. Baltian maiden satamien kuljetushinnat voivat olla edullisempi kuin Suomen vastaavat rahtihinnat. Tietenkin Baltian satamia on myös kehitetty juuri transitokuljetusten saamiseksi juuri heidän satamien kautta. Minun mielestä lähellä suuria kilpailija maiden satamia voidaan menettää transitokuljetuksia muiden maiden satamille. Kuitenkin

kaikkia tuotteita ei ole järkevää viedä pitkiä matkoja maantie tai raideliikenteellä lopulliselle asiakkaalle.

7.4 Valtiovallan asettamat haasteet

Suomen satamien transitoliikenne kohtasi uusia haasteita maamme lainsäädännön takia vähän yli kymmenen vuotta sitten. Tällöin satamien toimintaan tuli uutena haasteena väylävero, joka aikaisemmin oli ollut vain väylämaksu.

”Väylämaksukiistan synnytti eduskunnan perustuslakivaliokunta, joka esitti maksun muuttamista veroksi. Satamat ovat maksualennuksilla voineet kilpailla transitoasiakkaista. Jos maksu muuttuu veroksi, alennukset muuttuvat, sillä verosta ei voi saada alennuksia.” (Kattilakoski, 2005)

Kaikki pakolliset maksut, joita verot edustavat ovat haasteellisia kilpailtaessa muiden ulkomailla olevien satamien kanssa samoista asiakkaista. Tällä hetkellä vastaavan tyylisiä väyläveroja tai – maksuja ei ole olemassa muissa Suomen kilpailijamaiden satamissa.

”Suomi kerää vuosien 2015–2018 aikana puolitettuja väylämaksuja.” (Lukkari, 2015).

Tällä hetkellä Suomen valtio kerää vain puolitettuja maksuja satamien väylien käytöstä, koska halutaan vähentää muiden maiden satamien kilpailusta saamaan etumatkaa. Mahdollinen uusi asiakas voi laskea tuotteidensa toimituksen hyvin tarkasti, jolloin Suomen satama voivat olla häviäjän asemassa Venäjän transitokuljetuksissa. Suomen transitosatamat tietenkin haluavat poistaa täysin koko maksun kilpailun tieltä, koska ylimääräistä maksua voi olla toisinaan vaikea perustella asiakkaille, jos saman palvelun voi saada muualta edullisemmin.

”Väylämaksut ovat puolituksesta huolimatta tärkein syy Suomen transitokuljetusten menetykseen. Muuten satamamme ovat kilpailukykyisiä, mutta muilla ei väylämaksuja ole.” (Lukkari, 2015).

Satamien perustoiminnot ovat täysin kunnossa ottamaan vastaan transitokuljetuksia Venäjältä tai Venäjälle, mutta ylimääräiset maksut ovat aina kova rasite asiakkaiden silmissä. Itse olen hyvin kiinnostunut tietämään millainen tilanne tulee sen jälkeen, kun väylämaksujen puolittaminen vuoden 2018 jälkeen tulee loppumaan. Tämänhetkistä maksunpuolittamista voi pitää jonkinlaisena kompromissina.

”Suomen transitoliikenne – rasite vai kannattava kehittämisen kohde?” (Hillo, 2007)

Suomessa puhutaan paljon kuinka paljon valtion pitäisi tukea maamme satamien kautta tapahtuvaa transitoliikennettä. Toiset ihmiset kokevat koko transitoliikenteen haittana varsinkin Kaakkois-Suomen maanteillä. Toisille ihmisille kauttakulku-liikenne tuo tärkeitä työpaikkoja. Hyvin usein transitotuotteet ovat menneet Venäjälle tai tulleet Venäjältä, jolloin osalla ihmisistä on mahdollisesti herännyt monenlaisia mielipiteitä asiasta. Transitoliikenteen tukeminen ei tunnetusti ole kaikkein halvinta, koska se vaatii oikeanlaista logistiikkaa molemmilla puolilla rajaa, vaikka samalla kyseinen kaupankäynti myös tuo maahamme kaivattuja verotuloja. Aina tietenkin tavaravirtojen suunta voi nopeasti siirtyä muihin satamiin, jos päätösten tekeminen viivästyy liian paljon. Silloin ei myöskään mahdollinen panostus tuo haluttuja euroja takaisin veroina. Transitoliikenteen kehittäminen on kovassa paineessa.

”Suomen vientiteollisuus on hyötynyt palaavista tyhjiä konteista ja trailereista.” (Hillo, 2007)

Valtiovallan miettiessä mahdollista transitoliikenteen kehittämistä maassamme. Tärkeää myös huomioida, että Suomen vientiteollisuus tarvitsee myös satamia ja edullisia kontteja vientitavaroiden toimittamiseen. Jos Venäjän transitoliikenne jäisi täysin pois maamme satamista, voisi monien laivojen rahti- ja konttikulut nosta huomattavasti. Kyseisessä tilanteessa laivojen pitäisi erikseen lähteä käymään Suomen satamissa hakemassa maamme vientituotteita maailmalle. Monissa transitoliikenteessä olevissa laivoissa voi kulkea samalla suomalaisia tuotteita maailmalle tai tulla tuontitavaraa maahamme sekä Venäjälle menevää transitotuotteita, jotka työllistävät välillisesti myös maamme satamia ja muita ketjussa työskenteleviä ihmisiä.

”Suomella on oltava selkeä Venäjän transitostrategia.” (Hillo, 2007)

Tällä hetkellä Suomessa ei ole olemassa mitään selkeää strategiaa transitomaana miten voidaan hyödyntää Venäjän transitoliikennettä. Tämä on hyvin paljon jätetty yksittäisille satamille tai huolintayhtiöille, joilla on olemassa kuitenkin vain rajalliset resurssit luoda kasvua transitokaupassa ilman Suomen valtiovallan apua. Hyvin paljon on puhuttu nyt talouden laskusuhdanne aikana viennin kasvun lisäämisellä. Kuitenkin meidän täytyy muistaa, että monet vanhat ja tärkeät kauppamaat saavat huomattavaa kansantuloa juuri transitotyyppisellä kaupalla. Suomessa olisi hyvin tärkeää miettiä ja päivittää Venäjän transitokaupan pelisääntöjä pitkälle tulevaisuuteen.

”Uudet EEDI-säännökset vähentävät vuodesta 2016 eteenpäin kone-tehoja kauppalauksissa. Lyhenne tulee sanoista Energy Efficiency Desing Index.” (Kankare, 2013)

Merenkulussa on paljon puhuttu rikkisäädöksillä, joka rajoittaa laivojen rikkipäästöjä. Samalla myös merenkulun ammattipiireissä on ollut esillä laivojen konetehtojen pienentäminen, jolloin rahat kulkevat hitaammin perille. Tämä voi olla myös, joillekin transitokuljetusreiteille haaste, koska asiakas voi haluta saada ostamansa tuotteen nopeasti perille. Taloudellisessa laskusuhdanteessa monet laivavarustamot voivat päättää luopua osan laivojen liikennöinnistä osittain tai kokonaan. Kuljetusreitillä, joka on lopetettu täysin, voi olla hyvin suuri panostus aloittaa liikennöinti uudestaan. Laivareittien vähentyessä tavallisesti myös rahtien hinnat nousevat ja tulee samalla vaikeuksia saada paikkaa laivaan kaikille halutuille tuotteille.

”Entä Suomen satamien lukumäärä. Pelkästään merisatamia on yli 30. Pitäisikö viimein tehdä valintoja, mitä satamia kehitetään ja mitä ei?” (Kankare, 2014)

Hyvin paljon toisinaan ammattipiireissä on myös esille, että onko meillä aivan liikaa olemassa satamia. Tällöin varsinkin suurien satamainvestointien käytettävät määrärahat voivat olla haaste, jos halutaan kilpailla maailman transitokuljetuksista. Aivan varmasti kyseistä liikennettä ei riitä kaikille satamille, joilla ei ole tarvittavia resursseja kunnossa jo ennen aloitusta. Tämän johdosta tietenkin voi olla, että

jossakin vaiheessa tulee satamien pudotuspeli, jos toiminta on riippuvaista vain yhden ison tehtaan toimituksista.

”Satamassa tehdään kauppaa, politiikka on eri asia.” (Kivioja, 2014)

Hyvin tärkeää on muistaa, että satamien tehtävä ei ole tehdä politiikkaa. Vaan siihen liittyvät päätökset kuuluvat jokaisessa maassa valituille päättäjille, joiden ratkaistavana ovat mahdolliset kauppapakotteet tai muut vastaavat poliittiset päätökset. Poliittisilla päätöksillä tietenkin voidaan vaikeuttaa satamissa käytävää kauppaa, mutta tavallisesti politiikan tarkoitus on vähentää esteitä kaupankäynniltä. Satamien pitää toisaalta tarvittaessa myös osata tehdä kauppaa monenlaisten päättäjien kanssa, koska jonkin verran transitokauppaa on ollut olemassa jo Neuvostoliiton aikana, vaikka kasvu sille onkin luotu vasta nykyisen Venäjän kanssa.

7.5 Mikä mahdollistaa kasvun?

Sataman pitää saada asiakas ensin käyttämään heidän tarjoamaa transitokuljetusreittiä. Hyvin toimivassa reitissä voi kasvaa kannattavaa ja kasvavaa kaupankäyntiä. Kuitenkin kasvulla on aina olemassa syy, jos tavarankuljetus lisääntyy. Seuraavassa vähän syitä tällä kasvulle.

”Suurin syy rautapellittikuljetusten määrän räjähdysmäiseen kasvuun on maailmanmarkkinoilla vallitseva raakateräksen kysyntä”. (Salminen, 2006)

Aivan ensimmäinen ja tärkein syy siihen, miksi mahdollisesti jonkin tuotteen menekki kasvaa on maailmanmarkkinoiden tilanne. Aina silloin, kun tuotteelle on olemassa kovaa kysyntää ja asiakkaat ovat myös valmiita maksamaan haluttua hintaa, halutaan tuotetta lähettää markkinoille. Tällöin tuotteella on asiakaskuntaa, jos tuote ei mahdollisesti ole sellainen, jonka toimittamisessa on mahdollisesti joidakin ongelmia.

”Toinen merkittävä tekijä kasvun taustalla on venäläisen liiketoimintaympäristön muutos”. ”Venäläisten nykyistä liiketoimintaa voi verrata jo länsimaiseen tapaan toimia.” (Salminen, 2006)

Hyvin suuri merkitys on myös venäläisten asiakkaiden tavassa tehdä kauppaa. Vielä Neuvostoliiton aikana kaupankäynti oli aivan erilaista, mutta nykyinen Venäjä on tulossa mukaan länsimaiseen tapaan tehdä kauppaa, koska se on myös heille paljon edullisempaa ja kannattavampaa. Tällöin molemmat osapuolet tietävät väään paremmin millaisilla pelisäännöillä mahdollisesti kauppaa käydään yhdessä.

”Tänä päivänä venäläiset ovat erittäin tarkkoja ja hintatietoisia. Heidän kanssaan voi nykyisin toimia pitkäjänteisesti, mikä on menestyvän liiketoiminnan edellytys kaikkialla”. (Salminen, 2006)

Asiakkaan panostaessa myös pitkäjänteiseen toimintaan omassa kaupankäynnissään voidaan mahdollisesti kasvua saada sataman transitokuljetuksilla. Transitoliikenteen ollessa pitkäjänteistä, kannattavaa ja toimivaa kaikille osapuolille voidaan alkaa miettiä myös millaisilla katteilla viedään tavaraa ulos. Tällaisessa tilanteessa päästään helpommin myös sopimukseen, joka tyydyttää kaikkien osapuolien tarpeita. Rautapelletin ollessa tavallisesti bulkkitavaraa vaatii sen transitokuljetus tavallisesti edullista vaihtoehtoa, jossa ei tarvitse tavallisesti pelätä tuotteen rikkoutumista, joka on aina vaarana esimerkiksi autojen transitokuljetuksessa.

”Aktiivinen markkinointi on ollut tarpeen, jotta pellettiliikenne on saatu kulkemaan Kokkolan sataman kautta.” ”Käymme edelleen usein Venäjällä asiakkaiden luona ja messuilla.” (KWH-info 2006, 2006)

Transitokuljetusten saaminen ei tarkoita, että satama tai satamahuolitsija voisi jäädä tyytyväisinä paikalleen. Asiakkaan ja varsinkin venäläisen asiakkaan kanssa pitää olla paljon yhteydessä, jotta pysytään mukana asiakkaan mahdollisesti muuttuvissa tarpeissa. Tämä kiinnostus pitää myös yllä sitä mielikuvaa, että transito- palveluja tarjoava yritys on kiinnostunut omasta asiakkaastaan. Jatkuvasti tapahtuvalla markkinoinnilla saadaan myös tietoa mahdollisista uusista asiakkaista, jotka ovat tarpeen toiminnan kasvaessa tai heitä halutaan saada tasaamaan kausivaihteluja, joita aina voi tulla liiketoiminnassa.

”Oma konttori Moskovassa auttaa markkinoinnissa, mutta kyselyjä on tullut myös suoraan.” (Nikula & Vuorio, 2008).

Kotkan satamalla on ollut oma edustuskonttori Moskovassa Venäjällä, jossa on näin panostettu näkyvyyteen. Tällöin pystytään myös paremmin olemaan koko ajan yhteydessä asiakkaisiin ja saamaan uusia potentiaalisia asiakkaita. Itse uskon, että aktiivinen Kotkan sataman markkinointi on nostanut kyseisen sataman myös yhdeksi hyvin merkittäväksi tekijäksi Suomen satamien transitokuljetuksissa.

Kotkan sataman transitoliikenne on tullut tunnetuksi Venäjälle menevistä autoista yli kymmenen vuotta sitten. Nykyisin tämä autojen transito on jo hiljennyt huippuvuosista. Kyseisellä Kotkan satamalla on olemassa myös muuta transitoliikennettä.

”Steveco aloitti muutaman vuoden tauon jälkeen venäläisen Acron-yhtymän lannoitteiden bulkkilaivaukset Kotkasta.” (Nikula & Vuorio, 2008).

Nämä bulkkilannoitteet menivät Kotkan sataman kautta maailmalle vajaa kymmenen vuotta sitten. Logistiset yhteydet tälle reitille olivat hyvät Siperiasta Kotkaan, joiden väli liikennöitiin junalla. Kuitenkin tälläkin reitillä on ollut omat haasteensa, joita tulee rahdin kalleus ja muut työvoimakustannukset sekä väylämaksuista.

”Kokkola on Suomessa suurin venäläisen kuivabulkkitavaran kauttakulkusatama.” ”Satama on maanteitse varsin lähellä Kostamusta.” ”Markkinoita lähempänä sijaitsevat Etelä-Suomen satamat sijaitsevat huomattavasti kauempana Kostamuksesta.” (KWH-info 2006, 2006)

Tärkeällä sijalla markkinoilla menestymisessä on myös sataman sijainti. Transitotavara tarvitsee oikeassa paikassa olevan sataman, joka pystyy tarjoamaan tarvittavat palvelut. Kuolan niemimaalta olisi hyvin haasteellista viedä tavaraa ruuhkaiseen Etelä-Suomeen, jossa haasteita on myös raideliikenteessä. Samalla matka-aika kasvaisi, mikä voisi aiheuttaa lisä haasteita aikataulussa pysymiseen.

”Ratkaiseva oli palvelukonsepti, joka meillä on parempi kuin Murmanskissa.” (Hahto, 2006)

Millaisia kokonaisratkaisuja tarjotaan asiakkaalle, on tavallisesti hyvin suuri merkitys, kun potentiaalinen asiakas miettii kahden tai useamman sataman ja palvelutarjoajan välillä. Hyvin paljon on myös merkitystä millaisen asiakassuhteen satama

on jo asiakkaaseen luonut. Jos asiakas on vanha tuttu, niin tavallisesti on helpompi pitää asiakkaasta kiinni ja saada tarvittava uusia sopimus tehtyä. Samalla asiakas myös koko ajan vertaa palvelua ja hintaa muiden mahdollisten kilpailijoiden tarjontaan.

Kaikkien osapalojen ollessa kunnossa pystytään tulemaan toiminnassa hyvin suureksi tekijäksi. Kokkolan sataman pääsi vuoden 2006 tuloksella juhlimaan menestystään transitokuljetuksien suhteen.

”Kokkolan viime vuoden kasvu tuli Venäjän transito-liikenteen lisäyksellä. – Viime vuonna Kokkolan satama oli Suomen suurin transito-satama tonneissa mitattuna. Kuiva irtotavara on meidän artikkelimme. Se on rikasteita, malmeja ja puolivalmisteita ja bulkkipuolivalmisteita ja rautapellettiä.” (Koski, 2007)

Hyvin suuri merkitys on myös sillä, mihin tuotteisiin päätetään keskittyä. Asiakkaille ei voida aina tarjota kaikkia mahdollisia palveluita. Tämän takia, jos yritys päättää keskittyä määrättyihin artikkeleihin, pystyy se nousemaan näiden suhteen markkinoilla vaikuttavaksi tekijäksi, jonka palveluksia halutaan ostaa. Kokkolan satama tuskin pärjäisi samalla tavalla esimerkiksi tuontielintarvikkeiden suhteen, joiden suuret logistiikkakeskukset ovat tavallisesti Etelä-Suomessa. Rautapelletti ei ole myöskään kuljetuslämpötilojen tai varastoinnin suhteen yhtä herkkä tuote kuin esimerkiksi elintarvikkeet.

”Liikennevirasto muuttaa parhaillaan Kokkola-Ylivieska-Oulu rataa kaksiraiteiseksi, mikä helpottaa osaltaan sataman toimintaa. Sataman ja Venäjän välinen junaliikenne kulkee Kokkolasta Kontiomäelle ja sieltä Venäjälle joko Oulun kautta tai Ylivieska-lisalmi – rataa pitkin. Satamaliikelaitoksella on tähän liittyen esimerkiksi junanvaunujen kippauslaite, jolla mm. malmivaunut saa tyhjiksi nopeasti. Se käsittelee 19 vaunua tunnissa.” (Rautio, 2014)

Transitoliikenteen kovan kasvun voi saavuttaa vain, jos monet tärkeät asiat ovat yhtä aikaa kunnossa. Nopea kasvu mahdollistaa ja samalla pakottaa parantamaan monia logistiikan esteitä liiketoiminnan tieltä, jotta mahdolliset asiakkaat eivät mene mahdollisesti kilpailijalle. Satamaan liittyvä logistiikka ei ole toisaalta mitenkään nopeasti saavutettu, koska osan parannukset voivat viedä vuosien pohjatyön ensin, jonka jälkeen vasta päästään tekemään tarvittavia muutoksia suurempiin lii-

kenneratkaisuihin. Toisaalta menestyvä ja kasvava transitoliikenne auttaa Suomen valtiovallassa olevia päättäjiä myötämieliseksi logistiikan parannuksiin, koska niiden toimien jälkeen odotetaan myös isoja tuloja transitoliikenteestä.

”Kokkolan sataman kauttakululiikenne muuttui kahdensuuntaiseksi. transito kulkee itään ja länteen.” (Viiperi, 2008).

Asiakkaan ollessa tyytyväinen toimintaan voidaan saavuttaa tilanne, jossa saadaan transitoliikenne toimimaan molempiin suuntiin. Kyseisessä tilanteessa tavaraa tulee Venäjältä ja menee Venäjälle. Kyseinen tilanne transitoliikenteessä on jokaisen sataman unelma, johon he varmasti haluavat tähdätä. Tällöin laivat eivät tule koskaan tyhjänä satamaan tai lähde ilman lastia pois. Taloudellisesti tilanne on paras mahdollinen. Tietenkin sillä on vielä paljon merkitystä voidaanko samaa laivaa käyttää täysin meno- ja paluuliikenteessä ilman suuria muutoksia. Tämä vaatii mahdollisesti hyvin samantyyppisen kuljetuskaluston tavarat.

”Me otamme vastuun, että koko ketju toimii, laivaliikenteen suunnitellua myöten. Tällöinen ovelta ovelle – palvelu on ollut meidän strategiamme jo pitkään.” (Jaakonaho, 2013)

Vanhoillekin asiakkaille pitää osata tarjota jotain uutta palvelua myös transitoliikenteessä. Tämän avulla saadaan kehitettyä omaa toimintaa ja saadaan pidetty vanhat asiakkaat, koska mahdollinen lisäpalvelu tarjoaa heille varmuutta toimituksen sujumisesta. Sataman tarjoaman ovelta ovelle – palvelun avulla myös uusien asiakkaiden saaminen on helpompaa. Jos satama on keskittynyt transitoliikenteessä hyvin paljon juuri yksinkertaisiin bulkkitavaroihin, monesti paremmaksi.

”Uuteen sopimukseen sisältyy ainutlaatuinen palvelukonsepti, joka kattaa myös rautatievaunujen vuokrauksen Venäjältä ja malmin kuljetuksen Suomeen.” (Transport, 2013)

Transitoliikenteeseen panostavan sataman yksi tärkeimmistä yhteistyökumppanista on erinomainen satamahuolitsija. Hyvä huolitsija myös omalla osaltaan pitää yhteyttä asiakkaisiin ja toisinaan jopa tuo uusia asiakkaita satamalle. Tärkein satamahuolitsijan tehtävä on tietenkin edelleen huolehtia, että asiakkaan tuotteet lähtevät satamasta laivalla oikein ja oikeaan paikkaan matkalle. Nykyajan satama-

huolitsijat voivat olla myös huolehtimassa, että tavarat tulevat satamaan asiakkaalta ajallaan.

”Merkittävän 42 prosentin osuuden liikenteestä muodostaa Venäjän transitoliikenne.” (Hacklin, 2011).

Viisi vuotta sitten vuonna 2011 Kokkolan sataman toiminnasta muodosti Venäjän transitoliikenne. Itse mietin Venäläisen transitoliikenteen hyvin korkeaa prosentti osuutta. Voisiko tämä olla myös pieni uhka tulevaisuudessa, jos jokin merkittävä asia muuttuu venäläisessä transitoliikenteessä? Kyseisessä tilanteessa on suuri vaara tulla myös nopeasti alas transitoliikenteen kärkipaikalta. Tietenkin suuri merkitys on sillä, kuinka laaja on sataman asiakaskunta. Yhden transitoliikennettä käyttävän asiakkaan varassa on aina olemassa suurempi vaara pudotuksiin kuin laajan asiakaspohjan satamassa.

”Kokkolan sataman Venäjän-liikenne kasvoi tänä vuonna ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana jopa 60 prosenttia.” ”Vuoden 2014 transitovienti on arvion mukaan reilusti yli 3 miljoonaa tonnia.” (Kivioja, 2014)

Tilanne, jossa logistiset perusparannukset on laitettu satamassa ja sinne johtavilla liikenneväylillä kuntoon, satamassa oleva tilanne mahdollistaa sen transitoliikenteen liikennemäärien kasvun hyvinkin nopeasti. Samalla maailman markkinoilla oleva kasvutilanne lisää tavarantoimitusta. Hyvin suuri merkitys on myös sillä, millainen asiakassuhde satamalla on ollut asiakkaaseen ennen mahdollisia logistiikan perusparannuksia. Hyvässä suhteessa sataman ja asiakkaan välillä tavallisesti löytyy paremmin yhteisymmärrystä, jos mahdollisia pieniä ongelmia tai viivästyksiä ilmenee toiminnan laajentuessa.

”Kokkola onkin jo Suomen neljänneksi suurin satama ja bulkkituotteiden osalta se on suurin. Kasvun taustalla ovat etenkin Suomen ja Venäjän kaivosteollisuuden lisääntyneet kuljetustarpeet.” (Transport, 2012)

Tilanteessa, jossa satama on saanut tärkeän transitoliikenteen toimimaan menestyksellisesti voi sataman kasvu olla niin suurta, että sen toiminta menee monien muiden satamien ohi. Pohjois-Suomessa ei ole olemassa muita satamia, jotka voi-

sivat samalla tavalla kilpailla Kokkolan sataman kanssa. Muut transitoliikenteeseen erityisesti erikoistuneet satamat löytyvät enimmäkseen Etelä-Suomesta. Tämän johdosta Kokkolan satama on saanut hankittua omalla tavallaan jonkinlaisen yksinoikeuden Kuolan Niemimaan kuljetuksille. Tässä samassa yhdistyy myös kova halu kehittää transitoliikennettä yhä paremmaksi, jolloin satama on saanut pidettyä transitoliikennettä kovassa kilpailussakin.

*”Kymmenen viime vuotta ovat olleet Kokkolalle yhtä ennätysten rikkomista. Satama on siinä ajassa kolminkertaistanut volyyminsa.”
(Kluukeri, 2015)*

Monien vuosien ajan olemme saaneet lukea miten Kokkolan satama on kehittänyt toimintaansa. Sataman tilanne ja vaatinut joko toiminnankehittämistä, koska muuten mahdollisesti he olisivat voineet menettää tärkeitä transitoliikenne asiakkaita. Satamaliikenne toiminnankehitys ei palvele ainoastaan transitoliikennettä käyttäviä asiakkaita, koska samalla se lisää myös kotimaisten tavarankuljettajien joustavuutta ja nopeutta omien tuotteidensa kuljetukseen satamassa. Tämä on monesti hyvin tärkeä kilpailutekijä, kun halutaan saada markkinoita ja kasvua sataman toimintaan.

”Liikennettä suuntautuu edelleen Suomen ylivuotosatamiin Venäjän satamien kapasiteetin täytyessä.” (Hillo, 2007).

Niin kauan kuin Venäjällä ei ole tarpeeksi omasta takaa olevaa satamakapasiteettia, voimme saada Venäjän transitoliikennettä varmasti omien satamiemme asiakkaiksi. Tilanteessa, jossa ulkomaiset kilpailijat tai venäläiset itse saavat parannettua omaa satamatoimintaansa huomattavasti, voimme joutua kovaan kilpailuun Venäjän transitoliikenteestä monien tahojen kanssa. Tulevaisuudessa tällöinen tilanne tulee varmasti jossakin vaiheessa minun mielestäni satamien toiminnassa eteen, koska satamien transitokuljetusten kehitys on seurannut paljon miten kehittyvä kauppa kehittyy. Siinä tilanteessa on aina kasvukausi, tasaisempi ajanjakso, jolloin kaupankäynti on tasaista sekä toisinaan lopussa voi olla toisinaan kaupankäynnin loppuminen tai huomattava vähentyminen.

7.6 Transitoliikenteen tulevaisuus

Millaista tulevaisuutta on mahdollisesti olemassa seuraavien vuosien aikana Suomen kautta menevälle transitoliikenteelle satamissa? Seuraavissa näkökannoissa on tarkoitus pohtia tulevaisuutta.

”Suomen kautta kulkeva Venäjän transitoliikenne on pudonnut kolmannekseen huippuvuoden 2008 noin 3,8 miljoonaan tonniin.” (Lukkari, 2015)

Yllä olevassa luku kuvaa enempi Venäjälle suuntautuvaa transitoliikenteen vientiä, mutta tämä on hyvin tärkeä paikka pohtia asiaa, koska vielä kymmenen vuotta sitten Venäjälle suuntautuvaa transitoliikennettä pidettiin vahvana kasvualana. Tämän viennin pysäytti hyvin nopeasti Venäjää kohdannut finanssikriisi vuonna 2008.

*”Sen sijaan Venäjän vienti Suomen satamien kautta on kasvussa.”
”Venäjän vienti voi olla suurempikin, koska Suomessa on joitakin venäläisyhtiöiden vientiterminaaleja, joiden kautta tavara lähtee vientimarkkinoille. Tavara saattaa näkyä tilastoissa Venäjän tuontina Suomeen.”* (Lukkari, 2015)

Venäjälle suuntautuva transitoliikenne on viime vuosina vähentynyt. Kuitenkin naapurimaallemme on tärkeää saada omia tuotteita maailmalle, jonka takia ylivuotosatamina toimivat hyvin helposti Suomen satamat. Etelä-Suomessa on paljon venäläisten omistamia vientiterminaaleja, joissa tavaraa säilytetään ennen maailmalle lähettämistä.

”Venäjä vie Suomen kautta etupäässä erilaisia öljytuotteita, teollisuuskemikaaleja, lannoitteita ja muita puolivalmisteita ja raaka-aineita.” (Lukkari, 2015)

Venäjällä itsellään ei ole olemassa mitään suurta teollisuutta, jonka lopputuotteet menisivät suuressa määrin maailmalle. Maan luonnonvarat ovat kuitenkin huomattavat, jonka takia maailman teollisuus on halukas ostamaan erilaisia raaka-aineita omaan käyttöön. Itse uskon, että länsimailla ja Venäjällä on ollut viime vuosien aikana erilaisia kauppapakotteita toisten tuotteita koskien. Kuitenkin molemmat

tietävät, että joitakin tuotteita ei voi saada tarpeeksi korvattua jonkin toisen maan tuonnilla. Tämän takia kuitenkin venäläisten raaka-aineiden transitoliikenne ei ole täysin loppunut, vaikka pakotteista on mahdollisesti keskusteltu. Uskon, että länsimaat ja Venäjä ovat kuitenkin monien asioiden suhteen realistia, että kaupan täytyy myös pyöriä, jollakin tavalla. Tietenkin länsimaissa oleva taloudellinen taantuma on voinut vähentää tarvetta saada raaka-ainetta entisen tapaan

”Ruplan raju devalvoituminen on piristänyt Suomen satamien kautta kulkevaa Venäjän vientiä. Esimerkiksi Suomen tärkeimmän vientisataman, Hamina-Kotkan kautta kulkenut Venäjän vienti kasvoi viime vuonna muutamalla prosentilla.” (Lukkari, 2015)

Venäjän valuutan ollessa heikko lisää se halua viedä raaka-ainetta Venäjältä maailmalle, koska valuuttatuloilla ainoastaan maa pystyy rahoittamaan omaa toimintaansa. Samalla heikon ruplan ansiosta tuotteista eivät länsimaiset loppuasiakkaat joudu maksamaan niin paljon kuin mahdollisesti aikaisemmin. Toisaalta osa sopimuksista voi olla tehty myös muissa valuutoissa, jolloin valuuttariski ei ole tavallisesti niin suuri. Ruplan heikkeneminen valuuttana voidaan pitää toisaalta Suomen satamien pienenä pelastuksena Venäjän transitoliikenteen suhteen.

”Meillä on vähän erilaisia venäläisiä asiakkaita kuin Kokkolalla.” (Björkqvist, 2015)

Tulevaisuudessa varmasti Kokkolan satama ja yhdistynyt Hamina-Kotkan satama ovat edelleen merkittäviä tekijöitä Suomen satamien joukossa, joilla on olemassa vahvaa transitokuljetusta Venäjän kanssa. Itse olen huomannut, että molemmat ovat todella kovia tekijöitä Venäjän transitokuljetuksissa. Molemmilla satamilla on ollut vuosien varrella kovaa halua saada juuri Venäjän transitokuljetuksia. Uskon, että näiden kahden sataman strategiassa on todella mietitty ja panostettu Venäjän transitokuljetuksiin. Nämä kaksi eri satamaa ovat mahdollisesti tietoisesti halunneet saada myös erilaisia asiakkaita itselleen. Molemmilla satamilla Kokkolalla ja Hamina-Kotkalla oli pitkiä sopimuksia tärkeiden vanhojen asiakkaiden kanssa, jonka takia molemmat ovat voineet kehittää toimintaansa näiden asiakkaiden tarpeiden mukaan.

”Venäjältä Suomen kautta eteenpäin vietävä transitokuljetukset kasvoivat viime vuonna jo toista vuotta peräkkäin ja nousivat ennätystasolle. Venäjältä peräisin olevat transitoviennin osuus Suomen koko ulkomaanmerikuljetusten volyymista oli viime vuonna 7 %. Kuljetukset ovat keskittyneet pääosin pariin satamaan.” (Suomen pankki, 2015)

Mahdollisesti Venäjälle menevän transitokuljetusten kulta-ajat ovat ohi. Maailman tilanteen takia kuitenkin kasvua voidaan saada satamissa juuri Venäjältä olevasta transitokuljetuksista. Omasta mielestäni moni satama saattoi keskittyä transitokuljetuksissa enempi Venäjälle menevään transitokauppaan, jonka takia mahdollinen kasvu jäi huomaamatta Venäjältä tulevasta transitokuljetuksista. Tämä on myös kaupankäyntiä, jossa kauppaa ei voida tehdä yhdessä päivässä, vaan se tavallisesti vaatii pitkää sitoutumista uusiin logistisiin ratkaisuihin ja asiakassuhteisiin.

8 YHTEENVETO

Kerätessäni materiaalia tähän opinnäytetyöhöni sain monesti huomata, että tietoa oli hyvin paljon enemmän Venäjälle suuntautuvasta transitoliikenteestä kuin Venäjältä tulevasta tavarasta. Tämä aiheutti oman haasteensa aineiston saamisen suhteen. Samalla myös huomasin, että Venäjän taloudellinen laskusuhdanne on vähentänyt jonkin verran omaan opinnäyteaiheeseeni liittyvän kirjallisuuden ja artikkeleiden julkaisemista, jonka takia oma haasteensa oli saada tarpeeksi laadukasta materiaalia tutkimusaineistoon. Välillä myös transitokuljetuksista puhuttiin mahdollisesti vain muutaman lehden julkaisuissa, jonka takia oma haaste oli yrittää saada artikkeli julkaisuja monipuolisesti erilaisista sanomalehdistä ja internetin uutisjulkaisuista.

Sanomalehdet, joiden alueella on tärkeää Venäjän transitoliikennettä harjoittavia satamia, tavallisesti kirjoittivat paljon enempi alueella tapahtuvasta kauttakulkuliikenteestä omissa uutisartikkeleissa kuin muut sanomalehdet. Toisinaan itse huomasin näiden uutisten sisältävän myös paikallista mielipiteen muokkausta, jossa haluttiin saada parannettua paikallisen alueen sataman kilpailukykyä muihin näiden.

Itse halusin tehdä oman opinnäytetyöni juuri analysoimalla erilaisia artikkeleita, koska koen itseni tutkijaksi, joka haluaa löytää hyviä huomioita tekstin sisältä. Lopulta sitten kirjoittaa tutkimusosa auki omilla päätelmilläni, mutta niin että mahdollinen asiaan tuntematon lukija, myös voi saada paljon tietoa analyysistäni.

Olen aina tiennyt, että transitokauppa ja siihen liittyvät kuljetukset ovat olleet tärkeässä asemassa Suomen satamien toimintaa. Toisaalta, vaikka minulla itselläni onkin käytännökokemusta Venäjän kaupasta työni kautta ja olen myös ollut tekemisissä satamatoimintojen kanssa, oli toisaalta hyvin kiinnostavaa saada uutta näkökulmaa jo jonkin ajan näiden kokemusten jälkeen. Tämän takia usko, että omassa työssäni olen ollut tarpeeksi lähellä ja samalla tarpeeksi kaukana aiheesta, jotta olen saanut monia uusia pohdintoja työtä tehdessä itselleni. Osa näistä on myös selvästi luettavissa tässä opinnäytetyössäni.

Itse työtä tehdessä sain huomata, että Venäjän transitokuljetuksista kilpailu on kovaa, mutta kuitenkin siihen mahtuu vielä paljon mahdollisuuksia. Suomi on tällä hetkellä hyvinkin tärkeässä asemassa Venäjältä suuntautuvassa Transitokuljetuksissa jo aivan maantieteellisen sijaintinsa suhteen. Me olemme hyvin lähellä Venäjän kasvavia ja väkirikkaita markkinoita, joihin voidaan varsinkin pitää kehittyviä Pietarin ja Moskovan alueita sekä mahdolliset muut kehittyvät markkinat.

Suomella on monia mahdollisuuksia ja reittejä, miten me voisimme saada Venäjän transitoliikenteestä jopa paljon enempi kuin saamme tänä päivänä. Toisaalta emme voi olla koskaan täysin varmoja miten Venäjän markkinat, talous ja yhteiskunta kokoajan kehittyvät, koska monet muutokset voivat tapahtua hyvin nopeasti. Itseäni kiinnostaa hyvin paljon seurata seuraavien tulevien vuosien aikana miten Venäjän kauppa kehittyy. Tehdessäni tätä työtä koin, että maa on tällä hetkellä uuden murroksen äärellä. Kuitenkin aina oikeanlaisille kauppamiehille ja kuljetusreiteille löytyy kysyntää, vaikka mitä tulisi tapahtumaan.

Monet muutkin maat ovat huomanneet mahdollisuuden Venäjän kansainvälisessä kauttakulkuliikenteessä, joten Suomella tulee jatkossa olemaan kovia kilpailijoita aivan lähellä olevissa Baltian maissa tai Venäjän omien satamien kanssa. Toisaalta ei pidä myöskään unohtaa vahvoja Keski-Euroopan transitokuljetus yrityksiä, jotka haluavat olla myös vahvasti mukana kuljetusmarkkinoilla, vaikka joitakin ongelmia onkin olemassa tällä reitillä. Ammatillisesti itseäni kiinnostaa seurata miten mahdollisesti tulevaisuudessa tulevat muut kilpailevat reitit kehittymään.

Satamien toimintaa kehitettäessä mikään ei tavallisesti tapahdu kovin nopeasti, mikä toisaalta yllätti minut. Itse olen nyt seurannut Venäjän transitokuljetusten kehitystä yli kymmenen vuotta sisäpuolta kuin myös ulkopuolisena. Tämä pitkä ajanjakso antoi minulle tähän työhön enempi sisäpiirin näkökulmia, vaikka toisaalta työni tekemisen ajanhallinta kärsi siitä hyvin paljon.

Jos nyt aloittaisin tekemään opinnäytetyötäni voisi tietenkin olla, että päätyisin aivan erilaiseen aiheeseen, johtuen nykyisestä jo hankitusta työkokemuksestani työelämässä. Monesti tätä opinnäytetyötäni kirjoittaessani huomasin, että tiesin ai-

heesta toisinaan enemmän kuin lähdekirjallisuus. Tämä aiheutti toisinaan haastetta miten voisin saada laadukkaasta lähteestä saman tiedon. Kuitenkin tähänkin löysin ratkaisun, kun löysin etsittyäni sopivan lähdemateriaalin.

Työtä tehdessä oli mielenkiintoista huomata, miten paljon ulkopuoliset päätökset voivat vaikuttaa sataman toimintaan. Tällä tarkoitan, että esimerkiksi mahdolliset väylämaksut tai kaksoisraiteen rakentaminen voivat viedä tai tuoda toisinaan asiakkaita mahdollisten kilpailijoiden satamiin tai satamista.

Itse sain hyvin paljon opinnäytetyöni aiheesta myös uutta tietoa, vaikka työn rajallisuuden takia en voinutkaan kaikkia tekemiäni huomioita ottaa mukaan työhöni. Itse toivon myös, että työni mahdolliset lukijat saivat pienen palan tietoa Venäjän transitokuljetuksista.

LÄHTEET

- Dudarev, G., Boltramovich, S., Filippov, P. & Hernesniemi H. 2004. Advantage Northwest Russia: The new growth centre of Europe. Helsinki. Sitra.
- Granholm, O. 2015. Port of Kokkola: Oy M. Rauanheimo Ab. Vaasa: Fram.
- Heikkilä, M. 2006. Den Nordliga Dimensionen. Helsinki: Edita Oyj.
- Hernesniemi, H., Auvinen, S. & Dudarev, G. 2005. Suomen ja Venäjän logistinen kumppanuus. Helsinki: Yliopistopaino.
- Hirsijärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15., uudistettu painos. Helsinki: Tammi.
- Huovinmaa, K. 2005. Kemin satama uudistuu, laajenee ja muuttuu Lapin syväsatamaksi. Logistiikka 5, 30–31.
- Kananen, J. 2009. Vientikaupan maksuliikenne ja rahoitus. Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja 102. Tampereen Yliopistopaino Oy – Juvenes Print oy.
- Konttinen, J. 2007. Koillisväylän sulaminen mullistaisi liikenteen. Helsingin Sanomat 21.5.2007, B5.
- Kuittinen, T. 2006. Ust-Luga syö Suomen logistista asemaa. Kauppalehti Logistiikka Vip 16.10.2006, 8-9.
- Loimu, K. 2005. Laiva Hoi! Kemin satama mieli Barentsin liikennekeskukseksi. Europa, Euroopan Komission Suomen edustajiston lehti 6, 28–29.
- Lumsden, K. 2006. Logistikens Grunder. 2 painos. Pozkal: Studentlitteratur.
- Melin, K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt, vienti ja tuonti. Amk-Kustannus oy.
- Mäkelä, T.; Mäntynen, J. & Vanhatalo, J. 2005. Logistiikka ja kuljetusjärjestelmät. Tampere: Tampereen teknillinen yliopisto.
- Nordström, K. 2007. Siirtyvätkö terminaalit Itämeren alueelta Suomesta Pietariin? Luentomuistiinpanot. 22 Logistiikkaseminaari. Finlandia-talo. 1.2.2007.
- Northlink-hanke 1.1.2002–31.12.2004. Loppuraportti 2004. Toimenpiteet, tulokset ja tulevaisuus. 2004. Northlink.
- Ollus, S. & Simola, H. 2006. Russia in the Finnish Economy. Helsinki: Sitra.
- Orlov, V. 2010. Venäjän yritysoikeus I. Hämeenlinna: Kariston kirjapaino oy.
- Sahiluoma, V. 2005. Kotkan satama täyttyi autoista. Kauppalehti 4.11.2005, 18–19.

Shlyamin, V., A. 2008. Venäjän muuttuva liiketoimintaympäristö. Venäläis-Suomalaisten taloussuhteiden kehitys. Gummerus Kirjapaino oy.

Suolananen, J. 2005. Venäjä vaatii osaamista ja asennetta. Move On! Fintran sidosryhmälehti 3/2005, 16–21.

Suomalais-Venäläinen kauppakamari. 2007. Venäjän liiketoiminnan perusopas. Toim. Tiri, M. Helsinki: J-Paino Hiirikoski Oy.

Suomalais-Venäläinen kauppakamari. 2011. Venäjän-viennin opas. Toim. Tiri, M. J-Paino Hiirikoski Oy.

Suomalais-Venäläinen kauppakamariyhdistys SVKK ry. Vot tak!, Tapakulttuuria Venäjällä. 1.painos. ECOPRINT: Tartto.

Tapaninen, U. 2013. Merenkulun Logistiikka. Tampere: Tammerprint oy.

Törmä, H. & Reini, K. 2009. Pajala-Kolarin ja Soklin kaivoshankkeisiin liittyvien rautatie- ja tieinvestointien ja Kemin satamainvestointien aluetaloudelliset vaikutukset. Helsingin Yliopisto: Rualia-Instituutti.

Venäjän-kaupan perusteet, -opas Venäjän-liiketoiminnan kasvun ja kehittämisen tueksi. 2007. Toim. Lehto, J & Salmi, A. Tampere: Tampereen yliopistopaino oy.

LIITE

Työn tutkielmaosassa käytetyt artikkelit.

Björkqvist, I. 20 000 Tågagnar färre i Karleby hamn i år. Yle Österbotten. 30.3.2015.

Hacklin. Economic boom at the Port of Kokkola. Hacklin news kesä/summer 2011. 13-14.

Hahto, K. Raastavat neuvottelut venäläisten kanssa poikivat työllistävän joululahjan Kokkolaan, Pellettikuljetuksia kolmeksi vuodeksi. Keskipohjanmaa. 22.12.2006.

Hietalahti, A. Kostamuksen rautapellettiä Kokkolan sataman kautta, Transito tuplaantumassa. Keskipohjanmaa. 1.4.2001.

Hillo, H. Siirtyvätkö terminaalit Itämeren alueelta Suomesta Pietariin? Logistiikka. 3/2007. 38–39.

Jaakonaho, K. Kokonaispalvelukonsepti mahdollistaa rautamalmin nopean kiertokulun, Rautapellettiä liukuhihnalta. Keskipohjanmaa. 12.11.2013. 5.

Jäppinen, J. Finland invests a Billion euros, in the efficiency of its ports. Maritime North: Navigator yearbook. 4/2011. 31–34.

Kankare, M. Sadat laivat lopettavat Itämerellä. Talouselämä. 42/2012. 35–37.

Kankare, M. Satamia on vain liikaa. Talouselämä. 17/2014. 16–17.

Kattilakoski, S. Joka sään terminaali virallisesti käyttöön, Väylävero transiton uhkana. Keskipohjanmaa. 1.2.2005.

Kivioja, K. Venäjä kuljettaa koko ajan enemmän tavaraa Kokkolan sataman kautta. Yle Keski-Pohjanmaa. 30.10.2014.

Kivioja, K. Kokkolan sataman ja Venäjän yhteistyö kukoistaa – ”Satamassa tehdään kauppaa, politiikka on eri asia”. Yle Keski-Pohjanmaa. 30.11.2014.

Kluukeri, I. Kokkolan satamalla lihaviiden vuosien jälkeen edessä yksi huonompi. Yle Keski-Pohjanmaa. 30.3.2015.

Koski, R. Satamissa ennätysvuosi. Pohjalainen. 9.1.2007. 8.

KWH-info 2006. Transittrafiken ökar kraftigt i Karleby. KWH-info 2006. 6-7.

Laitinen, M. Lapin maakuntajohtaja Lotvonen: Barentsin uudet kuljetukset tuovat kasvua pohjoiseen. Verkkouutiset. 8.8.2005.

Lukkari, E. Venäjän rahtiliikenteen suunta kääntyi. Kauppalehti. 9.3.2015.

Navigator. Kokkolassa ennätysten vuosi. Navigator Maritime North. 11.4.2014.

Nikula, P & Vuorio, T. Bulkkisatamakin pärjää. Kauppalehden: Kuljetus Vip. 20.5.2008. 7.

Nurmi, S. Kuljetuskäytävien kilpa ihmetyttää. Ilkka. 17.3.2013. 2.

Rautio, A. Kokkolan satama panostaa kilpailukykyynsä. Teräsrakenne. 2/2014. 22–24.

Salminen, M. Rautainen kuljetusputki kestää. Transpress: VR cargon asiakaslehti. 3/2006. 8-11.

Suomen pankki. Suomen transitokuljetukset Venäjälle supistuivat voimakkaasti viime vuonna, mutta kuljetukset Venäjältä kasvoivat. Suomen pankki; BOFIT viikkokatsaus. 26.3.2015.

Tomperi, V. Suomen transitoliikenne Venäjälle jatkaa kasvuaan. Logistiikka. 3/2008. 35.

Transport. Kokkolan sataman bulkkiliikenne voimakkaassa kasvussa. Backman-trummer – yhtymän asiakaslehti. 1/2012.

Transport. Rauanheimon yhteistyö teräsajatti Severstalin kanssa jatkuu ja laajenee. Backman-trummer – yhtymän asiakaslehti. 2/2013.

Viiperi, K. Vahvistettujen isojen laivojen puuttuminen jähdytti transiton merikuljetukset talveksi, Satamassa eletään rauta-aikaa.. Keskipohjanmaa. 6.5.2001.

Viiperi, K. Kokkolan satamajohtaja Torbörn Witting pelkää työmaan tukkivan radan, Kaksoisraide välttämättömyys. Keskipohjanmaa. 8.5.2007. 1.

Viiperi, K. Kokkolan sataman kauttakulkiikenne muuttui kahdensuuntaiseksi, Transito kulkee itään ja länteen. Keskipohjanmaa. 8.3.2008.

Viiperi, K. Kaksoisraide avaa solmun, rahdin rasittaman radan remontti nopeutuu vuosia, välityskyky nelinkertaistuu. Keskipohjanmaa. 12.3.2008.