

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU  
Kansainvälinen kauppa

Niina Noroviita

VENÄJÄN TIR-KÄYTÄNTÖJEN MAHDOLLISET MUUTOKSET JA NIIDEN  
VAIKUTUS TRANSITOLIIKENTEeseen

Opinnäytetyö 2014

## TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Kansainvälinen Kauppa

NOROVIITA, NIINA

Venäjän TIR-käytäntöjen mahdolliset muutokset ja niiden vaikutus transitoliikenteeseen

Opinnäytetyö

51 sivua + 6 liitesivua

Työn ohjaaja

yliopettaja Satu Peltola

Toimeksiantaja

HaminaKotka Satama Oy

Maaliskuu 2014

Avainsanat

kauttakulkuliikenne, kansainvälinen kuljetus, rajaliikenne, TIR-käytännöt, transito

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on kartoittaa TIR-järjestelmän tilannetta Venäjällä, tilanteeseen liittyviä näkökulmia sekä sitä, kuinka mahdolliset TIR-käytäntöjen muutokset Venäjällä vaikuttaisivat HaminaKotka Satama Oy:n transitoliikenteeseen.

Tutkimuksessa käytettiin laadullisia metodeja, joiden avulla tilanteesta pyrittiin luomaan kokonaisvaltainen ja syvempi käsitys. Tutkimusta varten toteutettiin laaja sisälönanalyysi erimuotoisista dokumenteista, ja sitä tukemaan ja täydentämään haastateltiin asiantuntijoita sekä tehtiin kysely logistiikka-alan toimijoille. Tutkitun materiaalin pohjalta analysoitiin tilannetta ja siihen liittyviä aspekteja sekä luotiin tiivis kartoitus tilanteesta.

Tutkimuksesta saatujen tuloksien perusteella johtopäätöksenä todetaan, että Venäjän TIR-järjestelmän kaatuminen näyttää todennäköiseltä. Toteutumisen aikataulu ja muut yksityiskohdat olivat tutkimusta toteuttaessa vielä epäselviä. Venäjän federaation tullilaitoksen tiedetään olevan käännteissään hyvin arvaamaton. Tärkeimmäksi johtopäätökseksi, johon tutkimuksen avulla päädyttiin, voidaan pitää sitä, että järjestelmän poistuminen ei luultavasti aiheuta pelätyn kaltaisia vaikutuksia. Olennaista tilanteen kannalta on myös, löydetäänkö TIR-järjestelmälle Venäjällä korvaajaa sen kaatuessa ja mistä kuljetuksiin vaadittavat vakuudet tulee tulevaisuudessa hankkia.

## ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

International Business

NOROVIIITA, NIINA

Prospective Changes in Russian TIR System Practices and  
their Impact on Transit Traffic

Bachelor's Thesis

51 pages + 6 pages of appendices

Supervisor

Satu Peltola, Principal Lecturer

Commissioned by

Port of HaminaKotka Ltd.

March 2014

Keywords

transit traffic, international transport, border traffic

The purpose of this study is to identify the current situation of the TIR system in Russia from different viewpoints and discuss how prospective changes in the TIR practices in Russia would affect the transit traffic in HaminaKotka Port Ltd.

The qualitative methods are used in this thesis to help to create a comprehensive and deeper understanding about the situation. For the research, an extensive content analysis was performed on the various documents which was supported and complemented by interviews of experts in the field and a survey for logistics operators. Based on the research material, the situation was analysed from various perspectives and a concise review of the prevailing situation was created.

As a conclusion of this thesis, based on the research results, abolition of the Russian TIR system seems likely. The implementation schedule and other details regarding the abolition were still unclear during the research, since the Russian Federation Customs is known to be very unpredictable. The most important conclusion to be drawn based on the results of this study is that Russia leaving the system will probably not cause the anticipated effects. The main point of the situation is to find a substitution for the TIR system in Russia, and the solution where the transport guarantees must be acquired in the future.

# SISÄLLYS

## TIIVISTELMÄ

## ABSTRACT

## KUVAT JA TAULUKOT

1	JOHDANTO	7
1.1	Tausta	7
1.2	Tutkimuksen tavoitteet ja tutkimusongelma	8
1.3	Tutkimusmenetelmät	8
1.4	Teoreettinen viitekehys ja työn rakenne	9
2	TIETOPERUSTA	10
2.1	HaminaKotka Satama Oy	11
2.2	TIR-järjestelmä	12
2.2.1	TIR-järjestelmän peruseriaatteen	13
2.2.2	Hallinto	15
2.2.3	Venäjän TIR-kriisi	15
2.3	Transito- eli kauttakulkuliikenne	16
2.3.1	Transitoliikenne Suomessa	16
2.3.2	Transitoliikenteen taloudelliset vaikutukset Suomessa	19
2.3.3	Suomen kauttakulkureitin edut	22
2.3.4	Transitoliikenne HaminaKotka Satama	23
3	TUTKIMUSMENETELMÄT JA TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	25
3.1	Dokumenttianalyysi	25
3.2	Teemahaastattelu	27
3.3	Kysely	28
4	TULOKSET	29
4.1	Haastatteluiden ja kyselyn tulokset	30
4.2	Venäjän TIR-tilanne	31
4.3	Venäjän motiivit TIR-kriisissä	33

4.4	Transitoliikenteen tilanne	35
4.5	Seuraukset TIR-järjestelmän poistuessa	36
4.6	Vaihtoehtoiset menettelyt	38
4.7	Tulevaisuus	39
5	JOHTOPÄÄTÖKSET	40
5.1	HaminaKotka Sataman transitoliikenne	43
5.2	Tutkimuksen kelpoisuus ja jatkotutkimuksen aiheet	44
	LÄHTEET	48
	LIITTEET	
	Liite 1. TIR-kilpi	
	Liite 2. TIR-järjestelmän toiminta	
	Liite 3. TIR-carnet -asiakirjan kansi -malli	
	Liite 4. Haastattelukirje	
	Liite 5. Kyselykirje	

## KUVAT

Kuva 1 Tutkimuksen teoreettinen viitekehys.....	9
Kuva 2 Sataman osat .....	12
Kuva 3 Transitokuljetukset 2001–2013; (1000 tonnia) .....	18
Kuva 4 Kuormatut kuorma-autot vuosittain 2008-2013 (kpl) .....	19
Kuva 5 Transitokuljetukset 2013, arvo ja osuudet (milj. euroa) .....	21
Kuva 6 Suomen reitin osuus Venäjän kokonaistuonnista 2001-2013 (01-11).....	22
Kuva 7 Sataman sijoittuminen .....	24
Kuva 8 Laadullisen tutkimuksen yleinen malli.....	26

## TAULUKOT

Taulukko 1. TIR-järjestelmän peruseriaatteet.....	14
---	----

# 1 JOHDANTO

## 1.1 Tausta

Opinnäytetyön lähtökohtana on Venäjän federaation tullilaitoksen 4.7.2013 yksipuolisesti tekemän päätös, jonka mukaan TIR-kuljetuksissa käytetty TIR-carnet -asiakirja ei kelpaa enää kuljetuksissa Venäjän alueella ilman erillistä vakuutta. Päätöksen taustaksi on ilmoitettu erimielisyydet Venäjän federaation tullilaitoksen ja Venäjällä TIR-vakuuksia hoitavan Venäjän kuljetusten järjestäjien liiton (ASMAP) välillä (Elinkeinoelämän Keskusliitto 2013).

Opinnäytetyössä tutkitaan ja analysoidaan Transports Internationaux Routiers eli TIR-järjestelmän tilannetta Venäjällä ja siihen liittyvien tekijöiden vaikutusta HaminaKotka sataman kauttakulkuliikenteeseen. TIR-merkityt kuljetukset (liite 1) ovat kansainvälisen vakausetjun alaisia ja tullataan vasta määränpäässä, joten ne saavat ohittaa normaalit rajamuodollisuudet. Aihe on valittu yhdessä toimeksiantajan HaminaKotka Sataman kanssa, ja se pohjautuu molemminpuoliseen mielenkiintoon ajankohtaista aiheetta kohtaan. Ajankohtaisuus ja epätietoisuus aiheen ympärillä luovat hyvät puitteet ja tarpeen tutkimustyölle.

HaminaKotka on Suomen suurin yleis-, vienti-, kontti- ja transitosatama. Täyden palvelun yleissatamana HaminaKotka palvelee kaikkia lastityyppejä: kontti, RoRo-, nestebulk-, kuivabulk-, LoLo-, kaasus- sekä projektilasteja ja matkustajaliikennettä. HaminaKotka sataman vahvuuksiin lukeutuvat säännöllinen ja monipuolinen linjaliikenne ja tasapainoinen vienti ja tuonti. Satamassa on noin 3 000 laivakäyntiä vuosittain ja säännölliset yhteydet kaikkiin merkittäviin eurooppalaisiin satamiin ja sitä kautta maailmalle. Koko Suomen lasteista noin viidennes kulkee HaminaKotka Sataman läpi. (Port of HaminaKotka 2013.)

Työn tietoperustaosuudessa keskitytään esittelemään tutkimuksen kannalta oleelliset teoriat TIR-järjestelmästä ja transitoliikenteestä. Transitoliikennettä kuvataan sekä yleisesti Suomen että HaminaKotka Sataman näkökulmasta. Pääasiallisena lähteenä tutkimuksen tietoperustassa on käytetty alan kirjallisuutta: oppikirjoja, käsikirjo-

ja ja selvityksiä. Tietoperusta on laadittu ennen kaikkea auttamaan tutkimuksen ymmärtämistä.

## 1.2 Tutkimuksen tavoitteet ja tutkimusongelma

Aiheen ympärillä vallitsevan epätietoisuuden vuoksi tutkimuksen tarkoituksena on dokumenttianalyysin ja haastatteluiden keinoin kartoittaa Venäjän TIR-kuljetusten tilannetta nyt ja tulevaisuudessa ja selvittää mahdollisia muutoksia käytännöissä. Kartoituksen avulla on tavoitteena analysoida muutosten vaikutusta Suomen ja Venäjän väliseen transitoliikenteeseen HaminaKotka sataman kannalta sekä arvioida kuljetusyritysten tilannetta vastata mahdollisiin muutoksiin.

Kartoituksen ja analysoinnin pohjalta pyritään vastaamaan tutkimuksen pääongelmaan:

- Miten TIR-käytäntöjen muutokset Venäjällä vaikuttaisivat Suomen ja Venäjän väliseen transitoliikenteeseen HaminaKotka Satama Oy:n näkökulmasta?

Tutkimuksen tavoitetta täydentämään ja pääongelmaa tarkentamaan tutkimuksessa pyritään vastaamaan myös tutkimuksen alaongelmaan, jonka rajauksella tarkoituksena on saada mahdollisimman tarkka ja ajankohtainen kuva mahdollisten muutosten vaikutuksista transitoliikennettä harjoittavien yritysten keskuudessa. Alaongelmaan haettiin vastausta kysymyksellä:

- Kuinka Venäjälle suuntautuvaa transitoliikennettä harjoittavat kuljetusyritykset ovat valmistautuneet mahdollisiin muutoksiin?

Vastauksia näihin kysymyksiin haetaan käyttämällä useita tutkimuksen kannalta oleellisia kvalitatiivisia menetelmiä.

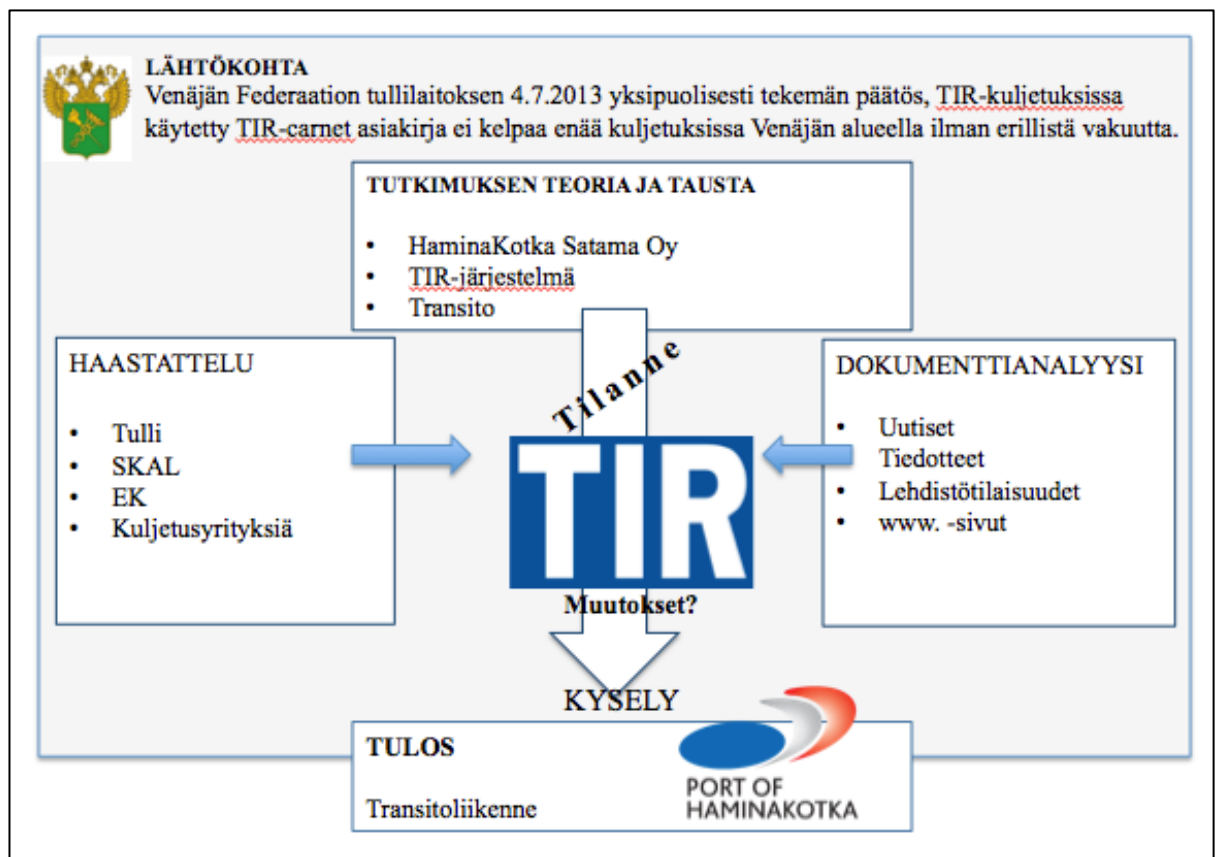
## 1.3 Tutkimusmenetelmät

Kvalitatiivisin menetelmin lähestytty opinnäytetyön on tarkoitus antaa kattava kuva TIR-tilanteesta ja sen taustoista. Tutkimusta varten on analysoitu sisällönanalyysimenetelmällä suuri määrä erilaisia dokumentteja. Dokumenttianalyysin rinnalle ja tueksi

on haastateltu kotimaisia ammattilaisia ja tehty laadullinen kysely HaminaKotka satamassa toimiville logistiikka-alan toimijoille.

#### 1.4 Teoreettinen viitekehys ja työn rakenne

Tutkimuksen teoreettinen viitekehys kokoaa näkökulmat, joista tutkimusta tarkastellaan, tutkimuksen lähtökohdan ja tavoitteen sekä keinot, kuinka tavoite saavutetaan. Teoreettinen viitekehys jäsentää tutkimuksen keskeiset tekijät ja niiden väliset suhteet (kuva 1).



Kuva 1 Tutkimuksen teoreettinen viitekehys

Tutkimuksen teoreettinen painopiste on tutkimuksen lopussa, koska tutkimus on ai-neistolähtöinen. Kuvan 1 mukaisesti tutkimuksen alussa käsitellään teoreettisia ja kä-sitteellisiä asioita, kuten transitoliikennettä yleisesti Suomen ja HaminaKotka Sataman kannalta sekä TIR-järjestelmän toimintaperiaattita. Teoriaa käytetään tutkimuksen ta-voitteiden täsmentämisessä ja ohjaamisessa, joten teoreettiset osa-alueet esitetään ana-

lyysin kannalta vain välttämättömässä laajuudessa, jotta saadaan laaja kuva tutkimuksesta. Empiirisen aineiston keräämiseen käytetään laadullisia menetelmiä, joilla saadaan analysoitua aiheen tilanne mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti ja vastattua asetettuun tavoitteeseen. Aiheen ajankohtaisuus tukee tutkimusmenetelmien valintaa. Sisällönanalyysin ja haastatteluiden avulla muodostetun tilannekartoituksen lisäksi suoritetaan kevyt kysely kuljetusyrityksille, jonka tarkoituksena on osaltaan auttaa tutkimuksen tavoitteen saavuttamista analysoitaessa muutosten vaikutusta HaminaKotka Sataman transitoliikenteeseen.

Aiheen laajasta vaikutusalueesta huolimatta tutkimus on rajattu koskemaan toimeksiantajan, HaminaKotka Sataman, näkökulmaa tilanteesta ja sen vaikutuksesta sataman transitoliikenteeseen. Tutkimus tarkastelee ajoittain aihetta myös rajauksen ulkopuolelta, jotta tilanteesta saadaan tarpeeksi kattava kuva. Transitoliikenteen osalta esitellään myös muita kuljetusmuotoja, mutta tutkimuksessa keskitytään pääasiassa maanteitse tapahtuvaan kumipyöräliikenteeseen, johon TIR-järjestelmää sovelletaan.

Tutkimukseen liittyvän aineisto kerättiin ja analysoitiin työn aikana eri vaiheissa ja osittain myös limittäin. Luvussa 3 esitellään tutkimukseen käytetyt metodit: dokumenttianalyysi, teemahaastattelu ja kysely sekä lisäksi käsiteltävänä on tutkimuksen toteutus käytännössä. Tutkimustyön tiedonhankinnassa kerätty aineisto analysoineen on esitelty luvussa 4. Sisällönanalyysistä saadun aineiston lisäksi kyseisessä luvussa on analysoitu sekä haastatteluista että kyselystä saatuja vastauksia luomaan tiivis kartoitus tilanteesta. Analyysi sisältää sinällään jo pohdintaa tilanteen vaikutuksista ja siihen johtaneista seikoista, mutta pääyhteenvedo tutkimuksesta on esitelty luvussa 5. Kyseisessä luvussa, on pohdittu etenkin HaminaKotka sataman transitoliikenteen tulevaisuuteen vaikuttavia tekijöitä.

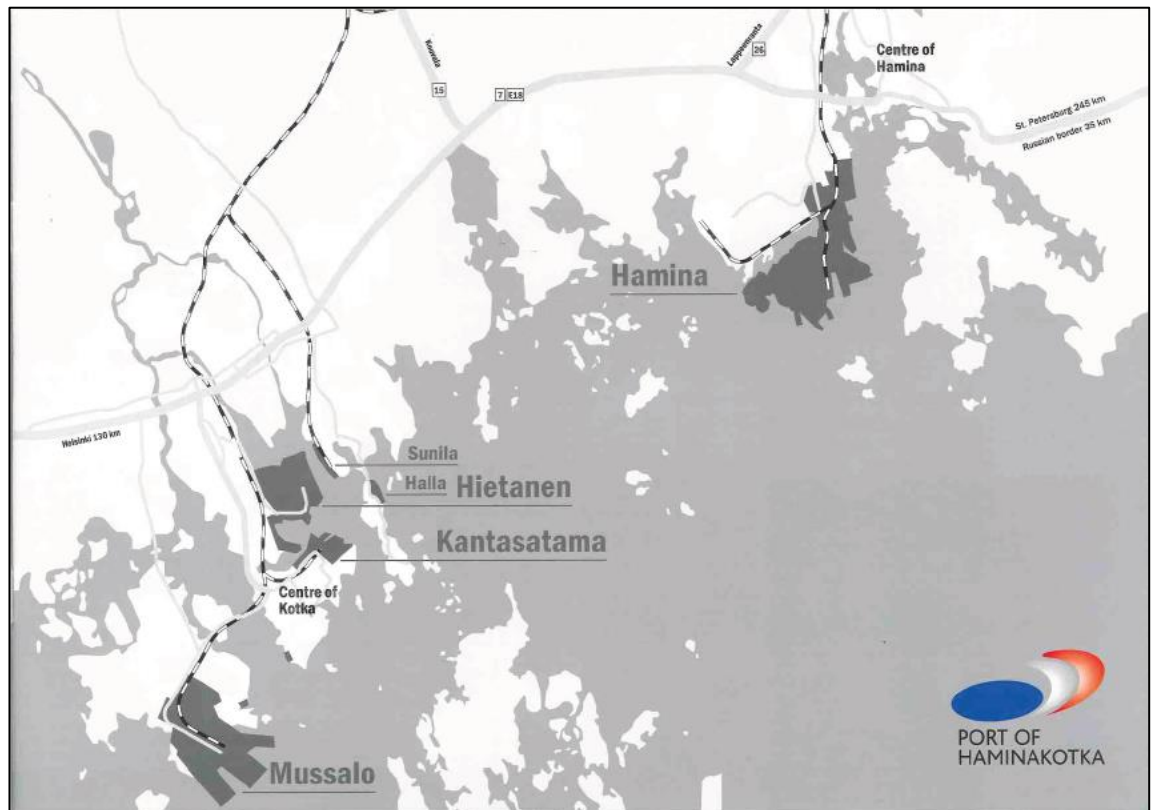
## 2 TIETOPERUSTA

Opinnäytetyön tässä luvussa käydään läpi tutkimuksen kannalta oleellinen tietoperusta ja aihe-alueet yleisellä tasolla. Työn toimeksiantajayritys, jonka näkökulmasta tutkimuksen tuloksia tarkastellaan on esitelty ensimmäisenä, jonka jälkeen TIR-järjestelmästä esitellään toimintaperiaatteita ja hallinnon rakennetta. Luvussa 4 käsitellään laajemmin tutkimuksen yhteydessä tehtyä dokumenttianalyysiä TIR-

järjestelmän tilanteesta ja siihen liittyvistä spekulatioista. Myös järjestelmän etuja ja haittoja analysoidaan tarkemmin kyseisessä luvussa. Transitoliikenne ja sen nykytilanne käsitellään sekä yleisellä tasolla että Suomen ja HaminaKotka sataman näkökulmasta. Transitoliikenteen tulevaisuuden näkymät on analysoitu luvussa 5.

## 2.1 HaminaKotka Satama Oy

HaminaKotka sataman toiminnasta vastaa HaminaKotka Satama -osakeyhtiö. Yhtiön pääkonttori sijaitsee Kotkan Mussalossa. Yhtiön toimitusjohtaja on Kimmo Naski ja työntekijöitä yrityksellä on vuoden aikana keskimäärin 80 (HaminaKotka Satama, markkinointi 2014). Yhtiö aloitti toimintansa toukokuussa 2011 Kotkan sataman ja Haminan sataman yhdistyessä (kuva 2). Fuusiolla haettiin sataman kilpailuedun lisäksi hyötyä asiakkaille ja yhteistyökumppaneille yhdistämällä ja optimoimalla kahden sataman operaatiot yhdeksi. Konkreettista hyötyä fuusiosta on ollut esimerkiksi kunnallisella tasolla, kun lyhytaikaiset investoinnit eivät ole enää tarpeellisia ja yhteistyö kahden kunnan välillä on tiivistynyt. Yhtiön omistusrakenne koostuu Kotkan kaupungin 60 prosentin ja Haminan kaupungin 40 prosentin omistuksista. Yhtiökonserniin kuuluu myös Kotkan Satamatalot Oy, joka vuokraa varasto-, toimisto- ja kenttätiloja sataman alueella. (Handbook 2011.)



Kuva 2 Sataman osat (Port of HaminaKotka Ltd. 2013.)

Pinta-alaltaan HaminaKotka Satama Oy:n hallinnoima toiminta-alue käsittää 1100 hehtaaria maa- ja 1400 hehtaaria merialuetta. Kuvan 2 mukaisesti sataman toiminta-alue, jolle logistiikka, teollisuus ja ahtaustoiminta on keskittynyt, koostuu seitsemästä sataman osasta. Sataman osat ovat: Mussalo, Hietanen ja Hietanen Etelä, Kantasatama, Sunila, Halla sekä Hamina.

## 2.2 TIR-järjestelmä

Transports Internationaux Routiers eli TIR-järjestelmä on ainutlaatuinen toimitusketjuja palveleva järjestelmä. Se on luotu tuomaan taloudellista hyötyä niin kansakunnille kuin yksilöillekin takaamalla tavaroille mahdollisimman turvallinen ja keskeytyksetön liikkuminen koko kuljetusreitillä ajaksi sekä lieventämään kuljetusliikkeiden ja tulliviranomaisten kohtaamia ongelmia ja väärinkäytöksiä. Järjestelmän tavoitteena on edistää kansainvälisen kaupan kehitystä. TIR-järjestelmän kuvataan olevan joustava, kan-

nattava ja turvallinen passitusmenettely kansainvälisiä rajan yli tapahtuvia tavarankuljetuksia varten. (TIR-käsikirja 2011, 3; IRU 2014.)

TIR-yleissopimus on saatu aikaan YK:n Euroopan talouskomission (UNECE) suoje- luksessa. Ensimmäinen TIR-sopimus tehtiin 1949, tänä päivänä TIR-yleissopimuksen sopimusosapuolia on 68 neljällä eri mantereella. Nykyinen järjestelmä perustuu tul- liyleissopimukseen vuodelta 1975 ja on ainoa olemassa oleva yleismaailmallinen pas- situsjärjestelmä (TIR-käsikirja 2011). Tällä hetkellä 58 maassa käytössä oleva TIR- järjestelmä on kehityksen alaisena jatkuvasti. Meneillään olevana prosessina on TIR- järjestelmän elektronisointi, joka nopeuttaisi ja helpottaisi tullin toimintoja entises- tään. TIR-carnet on kuitenkin vielä paperisessa muodossa vaatimuksena elektronisen rinnalla. (Alho, Kekki & Peltonen 2012.)

TIR-järjestelmä on passitusmenetelmä, joka helpottaa tavar- ja raaka-aineiden kul- jetusta EU:n ulkopuolelle ja toisinpäin. Tulliselvittämätön EU:n ulkopuolelta saapuva ei-yhteisötavara, voi liikkua EU:n alueella ainoastaan tullivalvonnassa. TIR-passitusta käyttäessä kuljetetut tavarat ovat tullivalvonnassa lähtötoimipaikasta määrätullitoimi- paikkaan ilman tullimaksuja ja veroja. Kuljetukset tullataan vasta määränpäässä (Liite 2). Passitusta ei voi suorittaa ilman vakuuksia, jotka kattavat mahdolliset kulut tulli- maksujen ja verojen osalta. (Alho ym. 2012.)

### 2.2.1 TIR-järjestelmän peruseriaatteet

TIR-järjestelmän peruseriaatteet, joita TIR-käsikirjassa (2011) havainnoidaan perus- pilareina luovat edellytykset järjestelmän toiminnalle (taulukko 1). Näiden edellytys- ten tarkoituksena on varmistaa kuljetuksen keskeytyksetön eteneminen ja maksimaa- linen turvatakuu tulliviranomaisille.

Taulukko 1. TIR-järjestelmän peruseriaatteet (mukailten TIR-käsikirja 2011, 7.)

1. Varmennetut kulkuneuvot tai kontit	Tavaroita tulee kuljettaa määräysten mukaisissa varmennetuissa ajoneuvoissa ja konteissa, jotka vastaavat kansallinen hyväksyntä- tai tarkastusviranomaisen myöntämää hyväksymistodistusta eli vastaavat asetettuja rakennestandardeja ja hyväksymismenettelyitä.
2. Kansainvälinen takaus	Riskinalaiset tullit ja verot tulee kattaa kunkin maan kuljetusyhtiöksiä edustavan ja kyseisen maan tulliviranomaisten hyväksymän yhdistyksen toimesta koko matkan ajaksi kansainvälisesti voimassaolevalla takauksella, jonka maksimisuuruus on tällä hetkellä 60 000 EUR/TIR-Carnet (Venäjän-viennin opas 2011). Kaikki TIR-maat yhdistävä kansainvälisten takaajayhdistyksien muodostama takausketju takaa tullimaksujen ja verojen olevan koko kuljetusreitillä ajan takauksen alaisina jonkin kansallisen organisaation toimesta, mikäli kuljetusliikettä ei voi pitää vastuullisena. Sääntöjenvastaisuuksien ilmetessä tulliviranomaisten tulee mahdollisuuksien mukaan hakea korvausta sääntöjenvastaisuudesta vastuussa olevien henkilöiltä ennen takaajayhdistyksen puoleen kääntymistä.
3. TIR-carnet	Tavaroiden kuljetusasiakirjana tulee käyttää kansainvälisesti hyväksyttyä tulliasiakirjaa eli TIR-carnet'ta (liite 3), joka avataan lähtömaassa ja toimii valvonta-asiakirjana lähtö-, kauttakulku- ja määrämaassa. Yksittäisiä TIR-carnet'ja myönnetään maailmanlaajuisesti vuosittain noin kolme miljoonaa (IRU 2014).
4. Tullitarkastusten keskinäinen tunnustaminen	Lähtömaassa sovelletut tullin valvontatoimenpiteet tulee hyväksyä myös kaikissa kuljetuksen kauttakulku- ja määrämaissa.
5. Valvottu pääsy menettelyn piiriin	Kansalliset takaajayhdistykset ja TIR-käyttäjät on ennakolta hyväksyttävä järjestelmään toimivaltaisten (kansallisten) viranomaisten toimesta. TIR-käyttäjäksi hyväksytyjen kuljetusyriyten lukumäärä on yli 43 000.

Taulukoon 1 on kirjattu 1975 TIR-yleissopimuksen pohjalta viisi TIR-passitusmenettelyn periaatetta, joihin tiivistyy järjestelmän toiminnan perusajatus. Periaatteiden yksinkertaisuus jo yksinään riittää osoittamaan järjestelmän tehokkuuden ja suosion. Jokainen peruseriaate tulee täyttää, jotta TIR-kuljetus on yleissopimuksen mukainen.

### 2.2.2 Hallinto

Yleissopimuksen sujuvaan toimivuuteen on useita syitä, joista yksi on se, että kaikkien osapuolten intressissä on pitää järjestelmä toiminnassa, sen säästäessä kaikilta osallisilta aikaa ja rahaa. TIR-järjestelmän takausketjua hallinnoi ja tukee Genevessä, Sveitsissä toimiva Kansainvälinen maantiekuljetusliitto IRU (International Road Transport Union). IRU on globaali kuljetusliikkeiden etuja edustava ei-valtiollinen järjestö. Takausketjun takaajina toimii useita suuria kansainvälisiä vakuutusyhtiöitä ja sen korkeimpana valvojana toimii TIR-järjestelmän toimeenpaneva neuvosto (TI-RExB). TIRExB on perustettu 1999 yleissopimuksen sopimusosapuolien toimesta. (TIR-käsikirja 2011.)

### 2.2.3 Venäjän TIR-kriisi

Transports Internationaux Routiers eli TIR-järjestelmä on suunniteltu takaamaan tavaroille mahdollisimman keskeytyksetön liikkuminen koko kuljetusreitillä ajaksi sekä lieventämään kuljetusliikkeiden ja tulliviranomaisten kohtaamia ongelmia ja väärinkäytöksiä. TIR-järjestelmän yhtenä peruspilarina on kansainvälinen takausjärjestelmä, joka takaa tullimaksujen ja verojen olevan koko kuljetusreitillä ajan takauksen alaisina jonkin kansallisen organisaation toimesta, mikäli kuljetusliikettä ei voi pitää vastuullisena. (TIR-käsikirja 2011.)

Venäjän Federaation tullilaitoksen 4.7.2013 yksipuolisesti tekemän päätöksen mukaisesti TIR-kuljetuksissa käytetty TIR-carnet-asiakirja ei kelpaa enää kuljetuksissa Venäjän alueella ilman erillistä vakuutusta. Päätöksen taustalla ovat erimielisyydet Venäjän federaation tullilaitoksen ja Venäjällä TIR-vakuuksia hoitava Venäjän kuljetusten järjestäjien liiton (ASMAP) välillä. (Elinkeinoelämän Keskusliitto 2013.)

Päätöksen toimeenpanon ajankohtaa on siirretty jo useamman kerran muiden muassa ulkomaisten investointien konsultointineuvoston ja Eurooppalaisten yritysten liiton jäsenten sekä Euroopan unionin Venäjän federaation edustuston valtuuskunnan pyynnöstä (Elinkeinoelämän Keskusliitto 2013). Venäjän Federaation tulli on ilmoittanut jättävänsä Suomen transitokäytävän vielä TIR-menettelyn piiriin ja siirtävän TIR-passitukset lakkauttavan päätöksensä voimaantuloa 1.7.2014 asti (Tulli asiakastiedote

2013c). Suomen vilkkaimmalle raja-asemalle, Vaalimaalle, Venäjä on antanut aikaa vain 21.4.2014 asti (Helsingin Sanomat 19.3.2014). Taustalla Suomen kanavan säilyttämisessä toistaiseksi TIR-menettelyn piirissä on Suomen kauppaja- ja talouspoliittisessa yksikössä tulliasioita Moskovan Lähetystössä hoitavan Tommi Kivilaakson (2014) mukaan Venäläiskuljettajien 85-90 % osuus Suomen liikenteessä.

### 2.3 Transito- eli kauttakulkuliikenne

Widgren, Kaitila & Arkonsuo (2000) määrittelevät kirjan ”Transitoliikenne ja välityskauppa Venäjälle” yhteenvedossa transitoliikenteen seuraavasti:

*Transito- eli kauttakulkukuljetuksilla tarkoitetaan tavarakuljetusta toisen maan kautta kolmansiin maihin. Transitotavaroita ei osteta kauttakulkumaahan, niitä ei selvitetä kauttakulkumaan tullissa eikä niitä tilastoida kauttakulkumaan ulkomaankaupaksi.*

Transitoliikenne voidaan jakaa tavaralajeittain karkeasti yksiköityyn kappaletavaraliikenteeseen ja isoissa erissä kuljetettaviin bulk-kuljetuksiin. Transitoliikenteestä puhuttaessa TIR-järjestelmää sovelletaan kappaletavaraliikenteessä. Kaikkien Suomen kautta kulkeneiden kuljetusten yhteenlaskettu määrä vuonna 2013 oli noin 7,5 miljoonaa tonnia, josta kappaletavarakuljetusten osuus oli noin 1,26 tonnia. (Liikennevirasto 2013.)

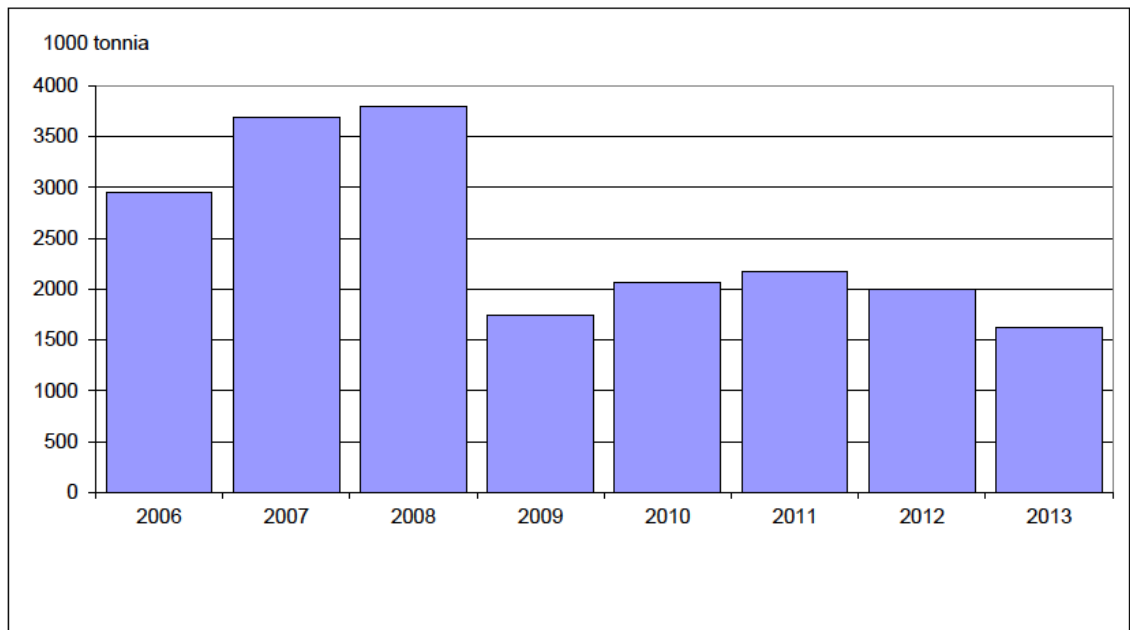
#### 2.3.1 Transitoliikenne Suomessa

Suomelle Venäjä on tärkein transitomaa, jonka kautta kuljetetaan tavaraa myös muihin IVY-maihin (Itsenäisten Valtioiden Yhteisö). Tämän vuoksi transitokuljetukset ovat alueellisesti keskittyneet Kaakkois-Suomen satamiin ja raja-asemille. Tällä hetkellä Suomessa on kaksi suurta transitoliikennesatamaa, HaminaKotkan satama ja Kokkolan satama, joiden kautta vuonna 2012 kuljetettiin noin 93 % kaikesta Suomen satamien kautta kuljetetusta transitotavarasta (Salanne, Tikkanen & Leskinen 2013). Suomen kautta kulkevasta transitoliikenteestä suurin osa saapuu ja lähtee Suomesta merikuljetuksina. Tästä johtuen liikenneviraston ylläpitämät meritransiton tilastot vastaavat suurelta osin transitokuljetusten kokonaismäärää. Suomen maanteitse tapahtuvan transitoliikenteen tilastoja ylläpitää tulli, joka julkaisee neljännesvuosittain tiedot

kauttakuljetuksista. Suurin osa Suomen kauttakulkuliikenteestä suuntautuu itään, Venäjälle ja muihin IVY-maihin, joten tullin tilastot ovat keskittyneet lukemiin itärajalla.

Suomen kautta kulkeva transitoliikenne voidaan karkeasti jakaa kahteen; itä- ja länsitransitoon. Itätransitolla tarkoitetaan tuontitransitoa, jossa tavara tavallisesti tulee meriteitse konteissa Suomeen, josta se jatkaa joko konteissa tai kappaletavarana rekka-autoilla Venäjälle ja IVY-maihin. Merkittävä osa satamaan saapuvista tavaroista kuljetetaan Venäjälle rekoilla, rautateitse kuljettavien konttien määrä tuontitransitossa on vähäinen. Suomen satamissa on hyvät mahdollisuudet suorittaa konttien purkua ja muita lisäarvopalveluita. (Sundberg 2010.)

Transitoliikenteen tuonnin ja viennin rakenne poikkeavat toisistaan Suomessa. Lännestä Suomen satamien kautta Venäjälle/itään kuljetetaan pääsääntöisesti kulutustavaraa kuten kestokulutushyödykkeitä, elektroniikkaa ja arvotavaraa. Länsitransitolla tarkoitetaan puolestaan vientitransitoa, jossa tavarat kulkevat Venäjältä tai muualta idästä tavallisimmin rautateitse satamien kautta länteen. Länsitransito koostuu yleisimmin raaka-aineista ja puolivalmisteista kuten kuivabulkista ja muusta irtotavarasta sekä kemikaalien ja öljytuotteiden kuljetuksesta. Kuljetusten tonnimäärät ovat pysytelleet viime vuosina melko tasaisina (kuva 4). Vuonna 2012 kuljetettiin länteen selvästi enemmän tavaraa kuin itään. (Salanne ym. 2013; Sundberg 2010.)

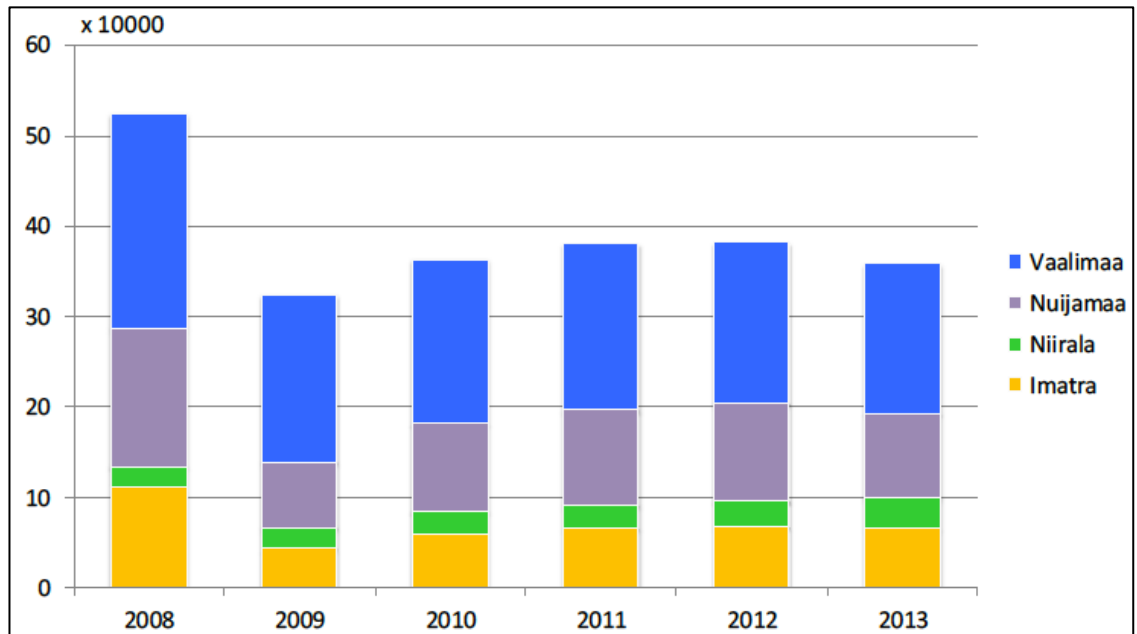


Kuva 3 Transitokuljetukset 2001–2013; (1000 tonnia) (Tulli 2014.)

Kuvan 3 mukaan rajan ylittävän transitoliikenteen kappaletavarakuljetusten määrä tonneina on vaihdellut vuoden 2008 3,8 miljoonan tonnin huippuvuodesta nykyiseen 1,26 miljoonaan tonniin, vuonna 2013. Vuoden 2008 suurta transitoliikenteen kasvua seurasi vuonna 2009 transitoliikenteen selvä väheneminen, jonka suurin aiheuttaja oli maailmanlaajuinen talouskriisi (Kouvolan Sanomat 9.3.2010). Transitoliikenteen väheneminen on osoittautunut osittain pysyväksi, eikä lähelle 2008 vuoden huippua ole enää päästy. Vuonna 2013 transitokuljetusten määrä kokonaisuudessaan laski 19 prosenttia edellisvuoteen verrattuna. Ainoastaan kasvua oli havaittavissa kalojen ja kalatuotteiden tavararyhmässä, jossa kasvua oli 86 miljoonaa kiloa sekä elintarviketuotteiden transitokuljetuksissa. Eniten laskivat moottoriajoneuvojen ja metsäteollisuustuotteiden transitokuljetukset. (Tulli 2014.)

Tulli aloittaa Suomessa vuosittain noin 250 000 TIR-toimenpidettä, joista valtaosa noin 99 prosenttia, koskee kuljetuksia Venäjälle. Kaikista Suomessa aloitettavista TIR-kuljetuksista suomalaisilla kuljetusliikkeillä on 5-7 prosentin markkinaosuus. Venäjältä Suomeen saapuu vuosittain 8 000 – 10 000 TIR-kuljetusta. (Elinkeinoelämän Keskusliitto 2013.) Suomen transitoliikenteen kappaletavaramäärät, joihin TIR-järjestelmää sovelletaan, ovat pysyneet melko tasaisena (kuva 4) ja vakiintuneet 350

000 kuormatun kuorma-auton tasolle. Suomen kuljetus ja logistiikka ry SKAL:n arvi-  
on mukaan näistä rajanylityksistä kaksi kolmasosaa tapahtuu TIR-passituksilla (Tek-  
niikka&Talous 18.3.2014).



Kuva 4 Kuormatut kuorma-autot vuosittain 2008-2013 (kpl) (Tulli 2014.)

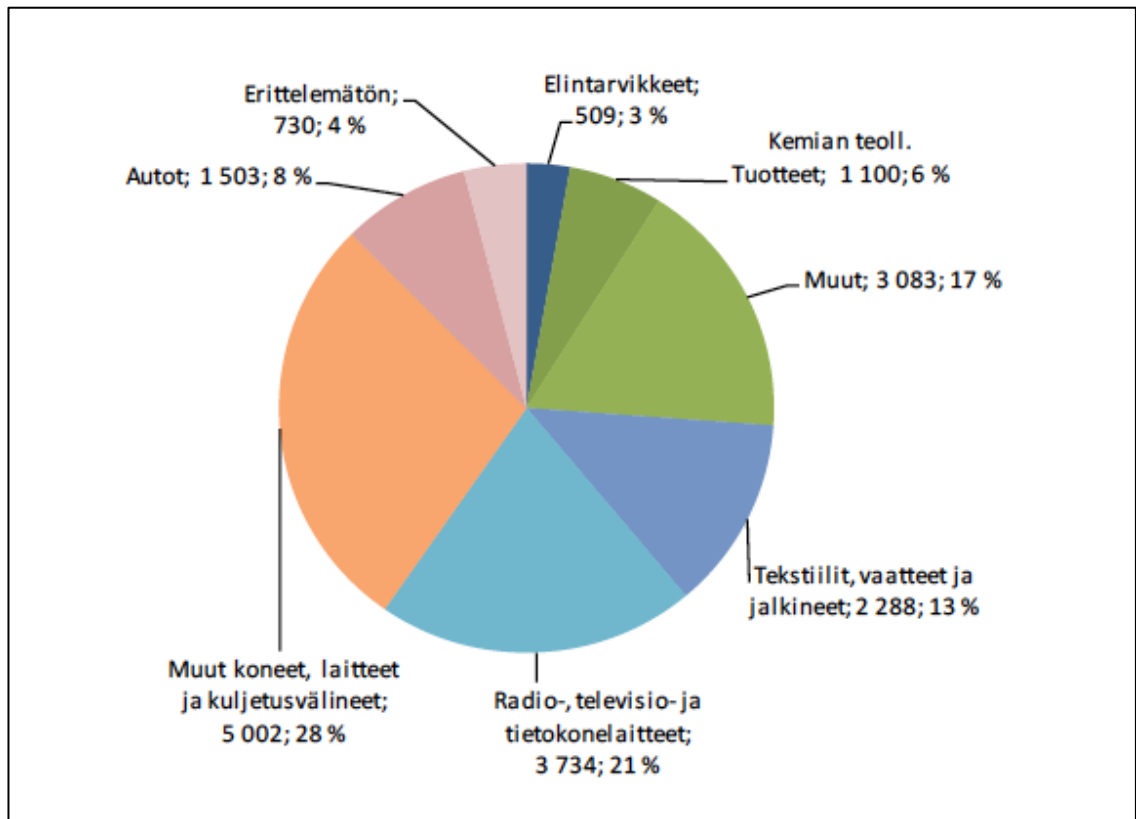
Kuvan 4 mukaan vuoden 2008 huippuvuoden jälkeen Suomen transitoliikenteen mää-  
rät ovat pysyneet melko tasaisena ja ne ovat vakiintuneet 320 000 ja 380 000 vuotui-  
sen auton välille. 2009 vuoden finanssikriisistä alkaen tähänhetkiseen transitoliiken-  
teen tilanteeseen on pudotusta huippumääristä noin 40 prosenttia. Tullin tilastosta nä-  
kee myös raja-asemien vilkkauden; Vaalimaan raja-asema on ehdottomasti Suomen ja  
Venäjän välisessä liikenteessä käytetyin. Kuormatun kuorma-auton keskipaino raja-  
asemilla on noin 10,68 tonnia (tulli 2014).

### 2.3.2 Transitoliikenteen taloudelliset vaikutukset Suomessa

Salanne, Tikkanen ja Leskinen (2013) Liikenne ja viestintäministeriölle laatimassaan  
TRAMA - Transitoliikenteen taloudelliset vaikutukset -projektissa on tuotettu kaksi  
tietokonemallia kauttakulkuliikenteen tavarakuljetuksista Suomelle koituvien talou-  
dellisten vaikutusten arviointiin, seurantaan ja analyysiin. Selvityksessä transitoliiken-  
teen taloudellisten vaikutusten todetaan koostuvan yksityisten Suomessa toimivien

yritysten myyntituloista, väylätuloista, liikenteen väyläkustannuksista, muista ulkoisista kustannuksista, joihin kuuluvat esimerkiksi päästö- ja onnettomuuskustannukset sekä arvonlisäys ja työllisyysvaikutuksista. (Salanne, ym. 2013.)

Myyntitulot transitoliikenteessä koostuvat edellä mainitun selvityksen mukaan muiden muassa rahti-, satama-, ahtaus-, nesteoperointi-, huolinta-, varastointi- ja lisäarvologistiikkatuloista. Näin ollen liikennemäärillä on suurin vaikutus saataviin myyntituloihin. Liikennemäärien lisäksi myyntituloihin vaikuttavat tavaralajirakenne, kuljetusketjujen eri toimintojen kotimaisuusasteet, lisäarvologistiikan määrä sekä palvelu- ja rahtihinnat. Salanne ym. (2013) mukaan Vuosien 2005 ja 2006 välillä liikenteessä tapahtui tavaralajirakenteen muutoksia, jotka vähensivät myyntituloja. Nykyinen tavaralajirakenne tulee karkeasti esille kuvasta 5. Kuten on käynyt ilmi, vuosien 2007 ja 2008 liikenteen kokonaismäärän kasvun myötä myös myyntitulot kasvoivat. Vuoden 2009 notkahduksen jälkeen myyntitulot ovat pysyneet tasaisina vuodesta riippumatta, ja ovat näin verrannollisia transiton liikennemäärään. (Salanne ym. 2013.)



Kuva 5 Transitokuljetukset 2013, arvo ja osuudet (milj. euroa) (Tulli 2014).

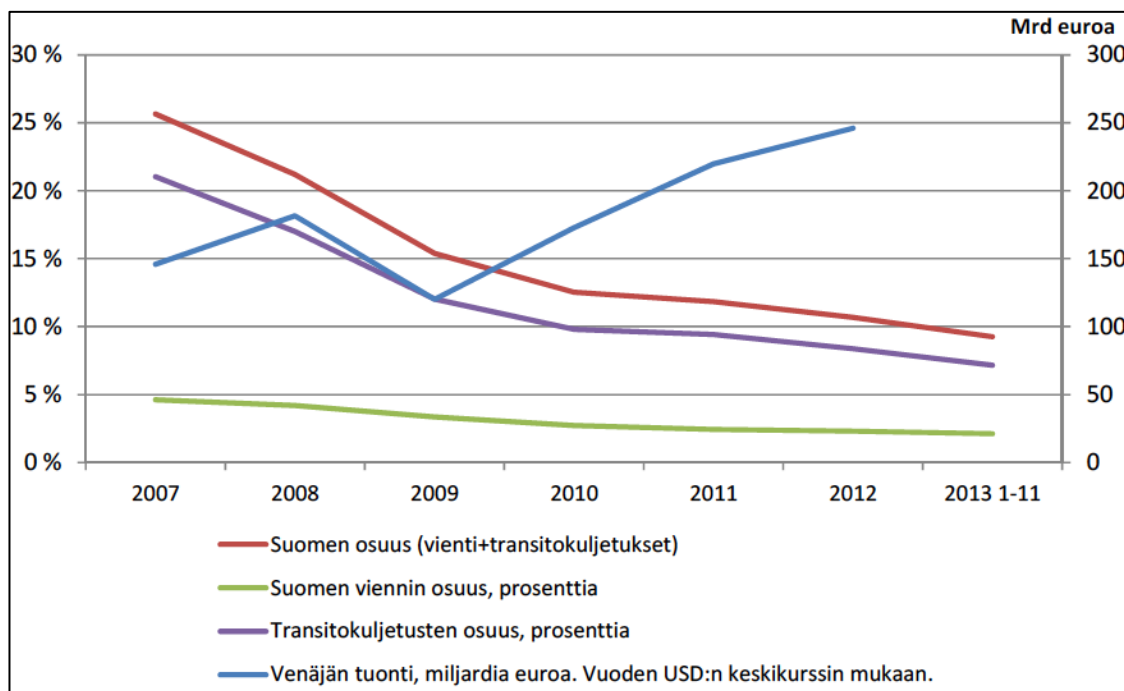
Kuvassa 5 on eritelty transitokuljetusten arvo euroissa mitattuna ja osuudet koko vuoden 2013 transitoliikenteestä. Arvotavarat kuten elektroniikka ja koneet, laitteet ja kuljetusvälineet kattavat suurimman osuuden transitokuljetuksista eli noin puolet (49%). Kasvussa olleet elintarvikkeiden kuljetukset kattoivat kokonaismäärästä noin kolme prosenttia. Henkilö- ja pakettiautojen määrä laski edellisiin vuosiin nähden arviolta 30 prosenttia ja kattoi vuoden 2013 kauttakulkuliikenteen kokonaismäärästä kahdeksan prosenttia. Ainoastaan kasvua oli havaittavissa kalojen ja kalatuotteiden tavararyhmässä, jossa kasvua oli 86 miljoonaa kiloa sekä elintarviketuotteiden transitokuljetuksissa. Eniten laskivat moottoriajoneuvojen ja metsäteollisuustuotteiden transitokuljetukset. Kuten kuvasta voidaan huomioida, on kappaletavarakuljetukset keskimäärin arvokkaampia kuin bulk-kuljetukset.

Myös Toikka (2013) Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen ympäristövastuuyksiköstä on vahvasti sitä mieltä, että Transitoliikenteellä on Suomessa positiivisia talousvaikutuksia. Perusteluna väittämälle on transitoliikenteen synnyttämät työpaikat ja muut liiken-

teeseen liittyvät toiminnot (Toikka 2013). Tällä hetkellä transitoliikenne työllistää noin 1500 suomalaista (Konttinen & Lassila 2014).

### 2.3.3 Suomen kauttakulkureitin edut

Suomen kauttakulkureitti Venäjälle kilpailee liikennemääristä Itämerellä Baltian satamien ja Venäjän omien satamien kanssa. Venäjän tuonnista Suomen transitoliikenteellä on euroissa mitattuna noin kuuden prosentin osuus (kuva 6). Itämeren reitti kokonaisuudessaan kattaa 40 prosenttia Venäjän ulkomaankaupasta (Sundberg 2010). Yleisesti reittien valinnassa määrääviä kriteerejä ovat perinteisesti olleet hinta, turvallisuus, nopeus, varastointimahdollisuudet ja mahdolliset lisäarvoa tuottavat toiminnot (Lautso, Venäläinen, Lehto 2005).



Kuva 6 Suomen reitin osuus Venäjän kokonaistuonnista 2001-2013 (01-11) (Tulli 2014).

Euromääräisesti mitattuna, kuvan 6 mukaan, vuonna 2013 Suomen kautta kuljetettiin noin 6 prosenttia venäjän tuonnin arvosta. Suomen reitin eli Suomen Venäjän viennin ja transitokuljetusten yhteenlaskettu osuus Venäjänkokonaistuonnin arvosta jatkoi laskuaan vuonna 2013 ja oli yhdeksän prosenttia. Suomen viennin ja transitokuljetusten

yhteenlaskettu arvo Venäjälle on kasvanut viime vuosina huomattavasti vähemmän kuin Venäjän tuonnin kokonaisarvo. (Tulli 2014.)

Suomen reitin kilpailukyky Venäjälle suuntautuvassa transitoliikenteessä perustuu kuljetusten nopeuteen, joustavuuteen ja turvallisuuteen (Lautso ym. 2005). Suomi on pystynyt kilpailemaan myös korkealla palvelutasolla ja tarjoamaan laadukkaita lisäarvopalveluita. Reitin erikoistuminen yleisesti johonkin luo kilpailuetua. Suomen Venäjälle suuntautuvassa kauttakulkiikenteessä kuljetetaan arvotavaraa, joiden kuljettamiseen esimerkiksi harmaan talouden puuttuminen luo paremmat edellytykset kuin muilla reiteillä.

#### 2.3.4 Transitoliikenne HaminaKotka Satama

HaminaKotka Sataman kansallinen kilpailukyky transitoliikenteessä on erittäin hyvä. Transiton osuus sataman liikennemääristä oli vuonna 2013 27 prosenttia (HaminaKotka Satama Oy 2014). Ehdottoman kilpailuedun satamalle luo sen sijainti Kaakkois-Suomessa, josta Helsingin-alueelle on matkaa 100 kilometriä ja EU:n ja Venäjän rajalle 35 kilometriä (kuva 7). Sijaitsemalla itäisimpänä Suomen satamista, E18-moottoritien ja rautatieyhteyksien välittömässä läheisyydessä, HaminaKotka Satama on merkittävä kauttakulkureitti ja luonnollisesti erikoistunut palvelemaan transitoliikennettä Venäjälle ja muihin IVY-maihin. Sataman markkinaosuus Suomen transitoliikenteestä oli vuonna 2013 59 prosenttia (HaminaKotka Satama Oy 2014).

Venäjälle suuntautuvasta transitoliikenteessä HaminaKotka Sataman kanssa kilpailevat Venäjän Ust Luga, Pietari ja Primorsk, Latviassa Riika ja Ventspils, Liettuaissa Klaipeda sekä Tallinna ja Sillamäe Virossa. HaminaKotka Sataman vahvuudet kilpailijoihin nähden ovat toimivat jatko-yhteydet, turvallisuus, toimivat järjestelmät sekä sisäisesti että ulkoisesti kehittynyt infrastruktuuri. Kilpailijoihin nähden heikkouksiksi voidaan lukea heikot vaikutusmahdollisuudet kansallisiin ja paikallisiin strategisiin päätöksiin sekä vieraan valtion liikennepoliittisiin päätöksiin. (Naski 2011.)



Kuva 7 Sataman sijoittuminen (Port of HaminaKotka 2013).

Kuvassa 7 on havaittavissa HaminaKotka sataman sijoittuminen Itämerellä. Kuvaan on merkitty tärkeimmät Euroopan vastasatamat ja transitoliikenteen kannalta tärkeät Venäjän suurimpien kaupunkien sijainnit. Suomen Venäjälle ja Venäjältä suuntautuvan kauttakululiikenteenreitin voi jotakuinkin hahmotella näiden pisteiden kautta.

HaminaKotka Sataman kautta kuljetettiin TRAMA-selvityksen mukaan (Salanne ym. 2013) vuonna 2012 transitotavaraa noin 4,4 miljoonaa tonnia, josta noin 65 % oli vientiä länteen. Eniten kuljetettiin suuryksiköitä itään (n. 1,1 milj. t), nesteitä länteen (n. 1,3 milj. t) ja kuivaa bulkkia/irtotavaraa länteen (n. 1,1 milj. t). (Salanne ym. 2013.) Itään suuntautuvaan liikenteeseen HaminaKotka satamasta kuljetetaan pääasiassa kontti- ja traileritavarakuljetuksina kappaletavaroita kuten kulutustavaraa, autoja ja kemikaaleja. Länteen kuljetetaan suurina erinä kemikaaleja, lannoitteita ja öljytuotteita niin kutsuttua bulkkitavaraa. (Salanne ym. 2013; Sundberg 2010)

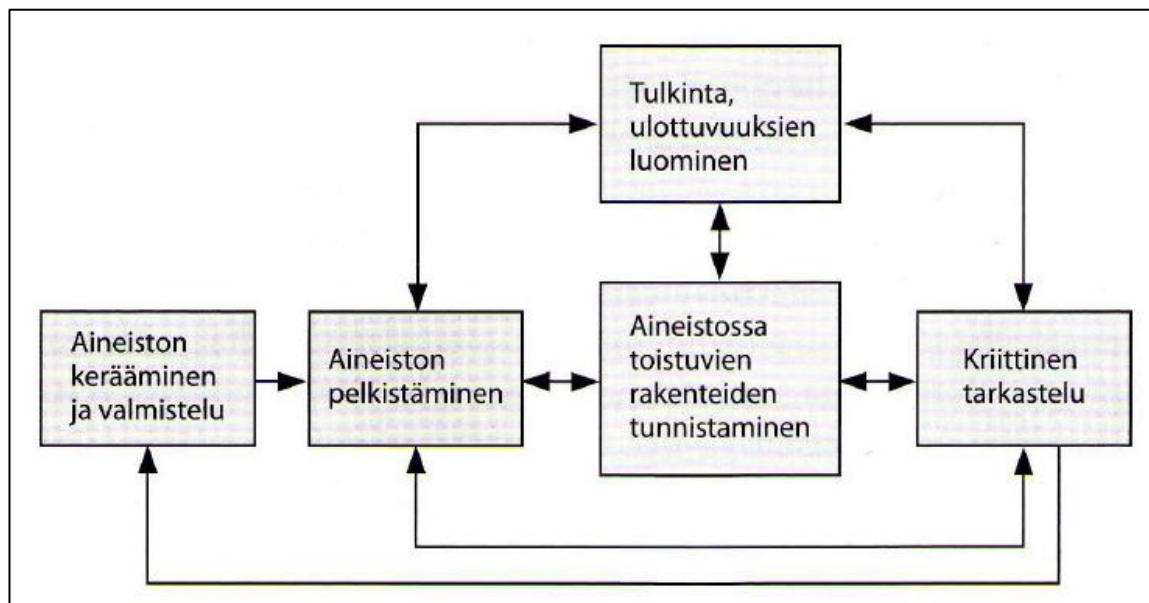
### 3 TUTKIMUSMENETELMÄT JA TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

Tässä luvussa käydään läpi tutkimuksessa käytettävät menetelmät teorian ja käytännön kautta. Lähestymistapa tutkimukseen on laadullinen eli kvalitatiivinen. Lähestymistapaa perustelee se, että tutkimuksessa keskitytään ilmiön merkityksen ja tarkoituksen selvittämiseen sekä pyritään saamaan kokonaisvaltainen ja syvempi käsitys kyseisestä ilmiöstä (Hirsjärvi, Remes ja Sajanvaara 2011). Aineiston hankinnassa käytetään laadullisia metodeja kuten teemahaastatteluita ja dokumenttianalyysiä tutkittavien näkemyksien saattamiseksi paremmin esille.

Tutkimusta lähestyttiin paneutumalla aiheeseen liittyviin uutisiin, tiedotteisiin ja muihin kirjoitettuihin teksteihin sekä haastatteleamalla kotimaisia asiantuntijoita. Kirjalliseen lähdemateriaalille suoritettiin sisällönanalyysi, jossa poimittiin informatiivisia seikkoja aiheen kannalta ja selkeytettiin tapahtumia. Nämä näkökohdat kukin omalla tavallaan pyrkivät vastaamaan tutkimuskysymykseen. Tämän jälkeen hankitut ilmaiset koottiin kategorioiksi, ja asiantuntijoita haastateltiin sisällönanalyysistä koottujen tietojen muodostamassa viitekehyksessä syventämään löydettyjä tuloksia ja tuomaan uusia näkökulmia.

#### 3.1 Dokumenttianalyysi

Dokumenttianalyysillä tarkoitetaan menetelmää, jossa päätelmiä tehdään kaikesta sellaisesta todennettavissa olevasta, kirjalliseen muotoon saatetusta tutkimusaineistosta, jota ei saada kokoon välittömien havaintojen avulla (Ojasalo, Moilanen ja Ritalahti 2010, 121). Aiheen ajankohtaisuuteen ja luonteeseen viitaten tutkimuksessa analysoitiin erimuotoisia dokumentteja kuten uutisia, tiedotteita ja selvityksiä vaiheittain (kuva 8). Ojasalo ym. (2010, 122) erittelevät kirjassaan ”Kehittämistyön menetelmät” kaksi keskeistä analyysitapaa dokumenttianalyysiä varten: sisällönanalyysi ja sisällön erittely. Näistä kahdesta tutkimuksessa käytetään sisällönanalyysiä, jonka tarkoituksena on luoda tiivis ja selkeä kuvaus aiheesta sekä tuottaa aiheeseen mahdollisesti lisäarvoa.



Kuva 8 Laadullisen tutkimuksen yleinen malli (Ojasalo ym. 2010, 123.)

Kuvassa 8 on kuvattu laadullisen tutkimuksen yleistä mallia, joka sopii hyvin kuvaamaan myös dokumenttianalyysin päävaiheita (Ojasalo ym. 2010, 123). Dokumenttianalyysi alkaa materiaalin keräämisellä, jonka jälkeen kerätty aineisto pelkistetään ja kriittisen tarkastelun kautta sisältö analysoidaan ja analyysistä tehdään tulkintoja. Tutkimuksessa tavoitteena on analysoida dokumentteja järjestelmällisesti ja luoda sanallinen, selkeä kuvaus tutkittavasta ja kehitettävästä asiasta eli kartoittaa ensisijaisesti TIR-käytäntöjen nykytilannetta Venäjällä Suomen näkökulmasta. Analyysin tarkoituksena on luoda selvyyttä aineistoon, jotta sen avulla voidaan tehdä loogisia ja luotettavia johtopäätöksiä.

Dokumenttianalyysissä voidaan käsitellä myös aineistoja, joita ei ole tuotettu tieteellistä tutkimusta varten. Esimerkkinä tällaista aineistoista ovat muun muassa www-sivut ja vuosi-kertomukset (Ojasalo ym. 2010, 121). Tutkimuksen materiaalia kerättiin koko tutkimuksen ajan tammi-maaliskuussa 2014 pääasiassa internetistä ja sanomalehdistä aiheen ajankohtaisuuden vuoksi. Oman hankaluutensa materiaalin hankkimiseen toi alati muuttuva tilanne, joka kehittyi tutkimustyön edetessä. Toisaalta oli hyvä, että uutta materiaalia oli jatkuvasti saatavilla. Tilanteeseen parhaiten materiaalia oli saatavilla kansainvälisen kuljetusliitto IRU:n internetsivustolta, jossa TIR-tilannetta käsiteltiin reaaliajassa tiedotteiden ja lehdistötilaisuuksien muodossa. Muu kohdema-

teriaali koostui käytännönläheisistä internet-artikkeleista, asiaa koskevista videoista, uutisista sekä Tullin, kuljetusyritysten ja eri järjestöjen asiakastiedotteista ja muista tiedonannoista.

Tutkimustehtävänä oli selvittää ensisijaisesti TIR-käytäntöjen tämänhetkistä tilannetta Venäjällä Suomen näkökulmasta. Sisällönanalyysi suoritettiin käymällä dokumentteja läpi ja kirjoittamalla muistiinpanoja, joiden perusteella pelkistetyt aineistot jaoteltiin teemoittain tulkintoja varten. Seuraavassa luvussa on käyty läpi dokumenttien analysoituja sisältöjä, joiden kautta on muodostettu kattava kartoitus tilanteesta.

### 3.2 Teemahaastattelu

Teemahaastattelu on yksi kvalitatiivisen tutkimuksen muodoista, vaikka sitä voidaan-kin joissakin tilanteissa käyttää myös kvantitatiivisiin tutkimuksiin (Hirsjärvi ym. 2011). Haastattelu sopii menetelmäksi esimerkiksi silloin, kun kehittämiskohdetta on tutkittu vähän, kun halutaan selvittää uusia tai syventää vanhoja näkökulmia tutkittavasta aiheesta tai kun halutaan antaa yksilölle mahdollisuus subjektiivisesti tuoda esiin itseään koskevia asioita (Hirsjärvi ym. 2011, 205; Ojasalo, Moilanen & Ritalahti 2009, 95).

Teemahaastatteluilla, joita tutkimusta varten toteutettiin, pyrittiin keräämään ajankoh- taista tietoa tilanteesta ja sen muutoksista haastatteleamalla alan asiantuntijoita ja hen- kilöitä, jotka ovat tiiviisti tekemisissä kyseisen aiheen parissa. Tarkoituksena oli saada validia tietoa tilanteesta, jonka perusteella, yhdessä dokumenttianalyysin ja suoritettun kyselyn kanssa, analysoidaan tilanteen vaikutuksia transitoliikenteeseen ja haetaan vastausta tutkimusongelmiin. Haastatteluiden kysymykset strukturoitiin analyysistä saatujen tulosten pohjalta täydentämään ja tukemaan tutkimustulosta.

Hirsjärvi & Hurme (2004, 135) mainitsevat teemahaastattelua käsittelevässä kirjas- saan, että haastatteluaineiston analysointi olisi hyvä aloittaa mahdollisimman pian ai- neiston kokoamisen jälkeen, jotta aineiston mahdollinen täydentäminen tutkimuksen edetessä luonnistuisi helpommin. Opinnäytetyön teemahaastattelut suoritettiin sähkö- postin välityksellä maaliskuussa 2014. Teemahaastattelut (liite 4) toteutettiin sähkö- postitse johtuen haastateltavien asemasta, haastattelun ajankohdasta ja kysymysten

laajuudesta. Sähköpostin avulla eri puolilla Suomea ja Venäjällä asuvia asiantuntijoita oli mahdollista haastatella joustavasti. Tarkoituksena oli tehdä haastateltavalle vastaanminen mahdollisimman vaivattomaksi ja näin optimoida vastausten laatu ja rehellinen näkemys asioista. Usein kirjallisesti on helpompi tuoda esille vahvempia näkemyksiä. Haastatteluiden kohderyhmä valittiin vakaasti harkiten ja se koostui alan asiantuntijoista, jotka ovat työnsä puolesta tekemisissä vallitsevan tilanteen kanssa. Kohderyhmä haluttiin pitää pienenä vastauksien syvemmän analysoinnin mahdollistamiseksi.

Asiantuntijoiden haastatteluilla haettiin myös käytännön tukea suoritettulle sisällönanalyysin tuloksille. Haastatteluiden tarkoituksena oli selvittää alan toimijoiden yleisiä käsityksiä tilanteesta. Tämän vuoksi haastattelut sisälsivät vain tarvittavat kysymykset jättäen kohdehenkilöille enemmän motivaatiota vastata kaikkiin kysymyksiin. Haastattelun kysymysten aiheet on laadittu tutkimusongelmien ympärille pohjautuen opinnäytetyön teoriaan vastaanottavan henkilön taustat ja sisällönanalyysin tulokset huomioiden. Haastattelu koostui kahdesta melko laajasta teemasta, jossa käsiteltiin vastaajan näkemystä vallitsevan TIR-tilanteen lisäksi myös yleisestä transitotilanteesta suomessa. Haastattelun vastauksia käytettiin tukemaan dokumenttianalyysiä ja tutkijan omaa näkemystä.

### 3.3 Kysely

TIR-järjestelmän muutoksia koskevien teemahaastatteluiden lisäksi tarkoituksena oli löytää tutkimuksen alaongelmaan vastaus esittämällä laadullisia melko lyhyitä kyselyitä HaminaKotka Satamassa transitoa harjoittaville kuljetusyrityksille. Kyselyn tuloksista, aivan kuten teemahaastatteluidenkin, analysoidaan vain tutkimuksen kannalta kiinnostavimmat esiin tulleet asiat, joka osaltaan perustelee kyselyn kvalitatiivisuutta. Kvalitatiivinen tutkimus ei välttämättä tarkoita läheistä kontaktia tutkittaviin, vaikka usein niin esitetäänkin (Hirsjärvi ym. 2011, 194). Kyselyn kysymykset olivat kaikki muodoltaan avoimia. Kysymyksissä, yhden kysymyksen esimerkkivastauksia lukuun ottamatta, ei ehdotettu vastausvaihtoehtoja mikä salli vastaajien ilmaista itseään omin sanoin ja jopa tuoda esille tunteitaan tilannetta koskien.

Sataman alueella toimii noin 170 yritystä, jotka tarjoavat monipuolisia arvonlisäpalveluita. Kysely (liite 5) toteutettiin 30 HaminaKotka satamassa toimivalle logistiikka-alan yritykselle, jotka harjoittavat toiminnassaan Venäjälle ja/tai Venäjältä suuntautuvaa transitoliikennettä. Näistä 17 osoitetta pystyttiin osoittamaan nimetyille yrityksissä työskentelevälle henkilölle ja 13 kyselyä lähetettiin yrityksiin ilman yksilöityä vastaanottajaa. Osoitetiedot kerättiin HaminaKotka Satamassa toimivien yritysten listasta transitoa harjoittavan toiminnan perusteella. Kyselyn avulla pystyttiin lähestymään erilaisia toimijoita ja löytämään tätä kautta tilanteesta yleisesti vallitsevia ajatusmalleja. Kyselyn pohjaksi oli tutkittava TIR-järjestelmän tilannetta sekä teorian että dokumenttianalyysissä vastaan tulleiden tietojen pohjalta, jotta kyselyn kysymykset saatiin muodostettua tutkimusta palvelevaksi.

Kysely toimitettiin kohderyhmän vastaanottajille sähköpostitse. Sekä kyselyä että haastatteluita varten luotiin saatekirje, joka selitti taustoja ja syitä tutkimukselle. Tutkimuksen ollessa kvalitatiivinen, kyselyn kysymykset olivat muodoltaan avoimia kysymyksiä, jotka jättivät vastaajalle enemmän vapautta ilmaista itseään omin sanoin ja eivät näin poissulkeneet mitään vastausvaihtoehtoa. Avoimilla kysymyksillä haettiin vastaajan käsitystä tilanteesta ja näkökulmia, joita he itse pitivät tärkeänä. Kysymykset olivat muodoltaan melko yleismaallisia, koska tarkoituksena oli kartoittaa vastaajien ajatuksia tilanteesta. Vastausaikaa kyselyyn oli kaksi viikkoa ottaen huomioon kyselyn ajankohdan osuessa talvilomakaudelle. Kyselyn kaltaiseen sähköpostitse toteutettavaan kyselyyn, yleisen käsityksen mukaisesti, vastataan lähes välittömästi, jos olenkaan.

#### 4 TULOKSET

Tässä luvussa käydään läpi pääasiallisesti tutkimuksessa käytettyjen menetelmien tuloksia. Dokumenttianalyysin sisällönanalyysissä perehdytään tämän hetkisen tilanteen kartoitukseen ja selvittämään tapahtumia, jotka ovat siihen johtaneet. Analyysi etenee kronologisessa järjestyksessä tapahtumien kulun mukaan. Dokumenttianalyysin rinnalla käsitellään teemahaastattelusta saatuja vastauksia, sitä tukemaan ja laajentamaan kuvaa tilanteesta. Tilannekartoituksen lisäksi dokumenttianalyysissä käsitellään transi-

toliikenteen tilannetta nyt ja spekuloidaan analyysien pohjalta sen ja TIR-järjestelmän tulevaisuutta.

#### 4.1 Haastatteluiden ja kyselyn tulokset

Teemahaastatteluiden osalta voidaan olla tyytyväisiä etenkin vastausten laatuun. Haastatteluita lähetettiin kuudelle asiantuntijalle, ja näistä vastauksen lähettivät 4. Vastaajat olivat selvästi käyttäneet aikaa kysymyksiin sillä vastaukset olivat laajoja. Jokainen sähköposti luettiin ensin tarkasti läpi, minkä jälkeen kysymykset jaoteltiin teemoittain syvempää analyysiä varten. Jaottelussa käytettiin värikoodausmenetelmää, jossa eri haastatteluiden yhtenevät sisällöt merkattiin samalla värillä, joka helpotta saamaan monipuolisen käsityksen aineistosta. Saatuja vastauksia verrattiin keskenään, suoritettuun sisällönanalyysiin ja teoriaan sekä opinnäytetyötä varten logistiikka-alan yrityksille lähetettyjen kyselyiden tuloksiin.

Tutkimusta varten haastateltavana olleista asiantuntijoista vastauksen lähettivät tällä hetkellä Moskovan Suomen suurlähetystössä kauppa- ja talouspoliittisessa yksikössä tulliasioita hoitava Tommi Kivilaakso, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n logistiikka- ja TIR-asiain johtaja Sakari Backlund, Elinkeinoelämän keskusliiton asiantuntija Timo Laukkanen sekä Car Trans Service yhtiöiden (CTS) toimitusjohtaja Jorma Koso. Haastatteluista ei muodostettu erillistä analysoitavaa osiota, vaan niillä haettiin käytännön tukea ja lisäarvoa suoritettulle sisällönanalyysin tuloksille. Haastatteluiden avulla saatiin myös tarkastettua analyysin tulosta vertaamalla näitä kahta tiedonkeruun muotoa keskenään. Haastattelujen tulokset on sijoitettu sisällönanalyysin joukkoon samaa aihetta käsittelevien alalukujen yhteyteen seuraavissa alaluvuissa.

Kyselyn 30 sähköpostiosoitteesta yksi osoittautui kokonaan toimimattomaksi. Määräaikaan mennessä kyselyyn vastauksia saatiin 7 eli noin 24 prosenttia tavoitetuista 29 yrityksestä vastasi. Koska vastausprosentti jäi valitettavan pieneksi, vastauksista ei pystytä tekemään perustavanlaatuisia analyysyjä. Kyselyn tuloksia käytetään kuitenkin yksittäin tukemassa muiden menetelmien avulla kerättyjä tietoja. Kyselyyn tulleet sähköpostivastaukset luettiin ensin läpi, jonka jälkeen ne lajiteltiin kysymyksittäin. Vastauksia analysoidessa niistä haettiin tiettyjä saman kaltaisuksia ja vastausten vähäisestä määrästä huolimatta, tehtiin jonkin näköisiä johtopäätöksiä.

## 4.2 Venäjän TIR-tilanne

4.7.2013 Venäjän federaation tullilaitoksen (FTL) johtaja Andrei Belyaninov ilmoittaa ilman ennakkovaroitusta Venäjän tullin yksipuolisesti tekemän päätöksen, jonka mukaan TIR-kuljetuksissa käytetty TIR-carnet-asiakirja ei kelpaa enää kuljetuksissa Venäjän alueella ilman erillistä vakuutta elokuusta 2013 lähtien. Päätöksen taustalla ovat erimielisyydet Venäjän federaation tullilaitoksen ja Venäjällä TIR-vakuuksia hoitava Venäjän kuljetusten järjestäjien liiton (ASMAP) välillä. (Elinkeinoelämän Keskusliitto 2013; IRU 2014.)

Erimielisyyksien seurauksena Venäjän federaation tullilaitos (FTL) on ilmoittanut irtisanovansa Venäjän kansallisen takaajajärjestön ASMAP:n sopimuksen maksamattomien velkojen vuoksi. FTL ilmoittaa velkasummaksi kesäkuun 2013 tilanteen mukaan yli 20 miljoonaa ruplaa, joka on 41 prosenttia ulkomaankaupan toimijoiden tulliviranomaisille maksettavien velkojen kokonaismäärästä. Venäjän tulli pyrkii kuitenkin neuvottelemaan ASMAP:n kanssa jatkotoimenpiteistä tai vaihtoehtoisesti ilmoittaa etsivänsä kuljetuksille uuden takaajan. (Elinkeinoelämän Keskusliitto 2013.)

Tullin asiakastiedotteen (2013a) ja Venäjän FTL:n tiedotteen mukaan elokuun kahdeksantena päivänä 2013 FTL lykkää ulkomaisten investointien konsultointineuvoston, Eurooppalaisten yritysten liiton jäsenten ja Euroopan unionin Venäjän federaation edustuston valtuuskunnan pyynnöstä päätöstä TIR-passituksiin liittyvien vakuuksien toimenpiteiden voimaantuloa syyskuun 14. 2013. Lisäajalla haetaan myös aikaa Venäjän kuljetusten järjestäjien liitolle (ASMAP) sopia erimielisyytensä FTL:n kanssa. Elo-syyskuun ajan IRU työskentelee aktiivisesti saadakseen Venäjän tullin perumaan sopimuksen rikkovan päätöksen. IRU vetoaa Venäjän toimielimiin ja presidentti Vladimir Putiniin. (Tullin asiakastiedote 2013a, IRU 2014, Customs.ru)

Syyskuussa 2013 FTL ilmoittaa TIR-kuljetusrajoitteen tulevan voimaan ainoastaan Siperian ja kaukoiän alueilla ja vielä myöhemmin saman kuukauden aikana Venäjä laajentaa rajoitteet koskemaan myös Uralin tullialueita. Lokakuussa 2013 rajoitealue laajentuu ilman ennakkovaroitusta koskemaan suurta Volgan aluetta. Samaan aikaan korkein TIR-hallinto vahvistaa Venäjän tullin rikkovan kansainvälistä lakia ja vetoaa edelleen Venäjää lopettamaan rajoitukset. Venäjän korkein laillinen elin tuomitsee

Venäjän tullin toiminnan TIR-rajoitteiden määräämisestä laittomaksi. Siitä huolimatta, seuraavan kuukauden kuluessa Tulli laajentaa rajoitettuja tullialueita entisestään. Nyt rajoitetuissa tullitoimipisteissä ovat mukana myös lentokenttien tullipisteitä. Tämän jälkeen marraskuussa, Euroopan komission presidentti, José Manuel Barroso, vetoaa kirjeitse presidentti Putiniin. Uusien kuljetussäännösten tulisi olla samassa linjassa, Kansainvälisen kuljetusten helpottamiseksi, G20 maiden kokouksessa hyväksymien sääntöjen kanssa. Vetoamuksesta huolimatta rajoitukset laajenevat maan luoteis-osiin. (Chronicle of the TIR Crisis in Russia. 2014.)

Juuri ennen TIR- passitukset Venäjän alueella lakkauttava päätöksen voimaantuloa joulukuussa 2013, FTL ilmoittaa antavansa venäläiskuljettajille TIR-carnet-kuljetusvakuuksia myyvälle Venäjän kuorma-autoliito ASMAP:lle lisääaikaa heinäkuun alkuun saakka vakuusvelkoja koskevassa kiistassaan. (Kivilaakso 2014; Tullin asiakastiedote 2013c) FTL antoi odottaa päätöstä aivan päätöksen voimaantulon viime hetkille, ennen sen siirtämistä. Rajoitukset koskevat tässä vaiheessa jo 95 prosenttia EU:n ja Venäjän välisistä raja-asemista (Chronicle of the TIR Crisis in Russia 2014). Venäjän tullitoimipisteistä Suomen tullin asiakastiedotteen (2013) mukaan TIR-carnetin käyttö Suomessa jatkuu tällä kertaa normaalisti Venäjälle suuntautuviissa kuljetuksissa keskeytyksettä kaikkien takaajajärjestöjen osalta vuoden 2014 kesäkuun loppuun.

IRU jatkaa edelleen aktiivisesti toimiaan Euroopan komission ja yhdistyneiden kansakuntien kanssa löytääkseen toimivan ratkaisun tilanteeseen. Se jopa uhkaa Venäjää varoituksella, että Venäjä voidaan sulkea järjestelmän ulkopuolelle, jos rajoitukset Venäjän puolelta eivät lopu (Kouvolan Sanomat 20.2.2014). Samaan aikaan IRU yrittää todistaa Venäjän väärinkäytökset, jotka Moskovan arbitraatiotuomioistuin on toistamiseen todennut (Backlund 2014). IRU:n lehdistötiedotteen (IRU lehdistötiedote 3.3.2014) ja asiaa käsittelevän videon (Kasko 2014) mukaan IRU tutki kahdenkymmenen asiantuntijan voimin yli 4 000 tullin väittämää valitusta. Vain neljässä maksuvaatimusta vaativat lisätutkintaa, kaikki loput todettiin väärin perustein nostetuiksi. (IRU lehdistötiedote 2014.)

Suomen kannalta epätietoisuus tulevasta näyttää jatkuvan edelleen. Maaliskuun 18. 2014 Venäjä yllättäen ilmoitti, että TIR-passitus Vaalimaan asemalla poistuisi käytöstä jo seuraavan vuorokauden aikana 19.3.2014 klo 22.00. Vaalimaa, Venäjän puolella Torfjanovkan raja-asema, on Suomen ja Venäjän välisen rajan vilkkain ylityspaikka. Syyksi Venäjä ilmoitti haluavansa tasata liikennettä raja-asemilla. Myöhemmin samana päivänä Venäjä kuitenkin perui kiellon voimaantulon ja lykkäsi sitä jatkumaan tällä kertaa maaliskuun 2014 loppuun. Myöhemmin samalla viikolla, Venäjä antoi lisäaikaa Vaalimaan raja-asemalle 21.4.2014 asti. (Konttinen & Lassila 2014; Kymen sanomat 19.3.2014; Tulli asiakastiedote 2014)

### 4.3 Venäjän motiivit TIR-kriisissä

Kansainvälinen maantiekuljetuksien liitto IRU, joka vastaa kansallisista vakuuksista TIR-järjestelmässä, on useasti osoittanut Venäjän toimivan väärin syyttäessään Venäjän kuljetusliitto ASMAP:ia väärinkäytöksistä ja on jopa todistanut väitökset vääriksi (Kasko 2014). Syytä Venäjän toiminnalle on haettu monilta eri tahoilta. IRU:n mukaan yli 40 prosenttia Venäjän tuonnista on TIR-passituksen alaista ja kaupp-arvoltaan 135 miljardia USD (Chronicle of the TIR Crisis in Russia 2014). IRU:n internet-sivustoja tutkimalla saadaan laaja käsitys tapahtuneesta, mutta sisältöä tutkiessa kriittisyys on avain asemassa. Tapahtumien kulusta tulee helposti yksipuolinen; Venäjällä on varmasti perusteita toiminnalleen.

Myös ASMAP:n toimintaan liittyy kritiikkiä eri suunnilta. Esimerkiksi FTL:n näkökulman mukaan ASMAP on voittanut Venäjän oikeusasteissa lukemattomien kadonneiden tai muuten tulliverottamatta jääneiden lastien vakuusvastuuta koskevat riitapaukset, joka ei sitä tyydytä (Kivilaakso 2014). Myös EU:n näkökannalta löytyy tyytymättömyyttä ASMAP:n toimintaa kohtaan. IRU:n johtoelimissä toimivat Itä-Euroopan maat eivät ole tyytyväisiä tämän hetkiseen tilanteeseen ilman kriisiäkin. ASMAP:n nähdään olevan eurooppalaisia kuljettajia syrjivä ja venäläisiä suosiva. Syyinä tähän on ASMAP:n venäläisille takaamat edulliset TIR-carnet-asiakirjat, joilla ne voivat ajaa EU:sta Venäjän puolelle, mutta ulkomaiset joutuvat maksamaan kalliit erikoistakuut samaisessa tilanteessa. ASMAP takaa myös venäläisille kuljetusfirmoil-

le luottokuljetus-statuksia, joissa vakuuksia ei vaadita lainkaan. Näiden seikkojen perusteella IRU:n haluttaisiin irtisanovan ASMAP:n taustatakuu. (Kivilaakso 2014.)

Koko kriisin taustalla olevista motiiveista on suurilta osin vain arveluita ja ilmiötä niitä perustelemaan. Moskovassa tulliasioita hoitavan Kivilaakson (2014) ja IRU:n dokumenttien sekä oman Venäjän toimintapolitiikan liittyvän käsityksen mukaan voidaan todeta Venäjän olevan erityisen tyytymätön siihen, että sen alueella eurooppalaisjohtoinen järjestelmä huolehtii tulli varmuudesta ja tekee voittoa Venäjän näkemysten mukaan vielä sen tullille epäedullisin ehdoin. IRU tosin muistuttaa lehdistötilaisuudessaan, että Venäjä on itse allekirjoittanut kansainvälisen sopimuksen, joka menee kansallisten tullilakien edelle (IRU-ASMAP 2014).

Yhtenä suurena motiivina spekuloidaankin, että koko TIR rajoitusten takana olisi Venäjän halu siirtää ulkomaankauppa pysyvästi omiin satamiinsa. Tämän väitteen puolesta puhuvat etenkin Venäjän 10 vuotta vanha liikennestrategia (Kivilaakso 2014) ja TIR-muutoksista aiheutuvat seuraamukset, kuten kauttakulkuliikenteen hankaloittaminen muiden valtioiden alueella. Maaliskuinen uhka Vaalimaan raja-aseman sulkemisesta TIR-käsittelyn ulkopuolelle antoi tilaa spekuloinnille Venäjän oikeista motiiveista asiassa. Venäjän ilmoittama motiivi tasata liikennettä rajalla ei asiantuntijoiden mukaan voi pitää paikkaansa, mitään ruuhkia ei ole esiintynyt vähentyneen rajaliikenteen vuoksi (Helsingin Sanomat 18.3.2014a.)

HaminaKotka sataman liikennejohtaja Markku Koskinen ei usko, että päätös raja-aseman sulkemisesta koskisi pitkällä aikavälillä ainoastaan Vaalimaata. Monet HaminaKotka satamassa käyvät laivat käyvät myös Pietarin satamassa. Jo epävarmuus sinällään yhdessä arvaamattomien päätöksien kanssa siirtävät liikennettä Venäjän omiin satamiin. Koskinen mainitsee, että riski pysyvästä liikenteen siirtymisestä on aina olemassa kun liikenne kerran siirtyy. (Helsingin Sanomat 18.3.2014b.)

Kivilaakso (2014) osaa kertoa Venäjän esittäneen myös halua luoda TIR-järjestelmä tilalle aivan oman tai Euraasian tulliliitolle yhteisen passitusjärjestelmän samanlaisin tullivakuuksin kuin nykyisissä eurooppalaisessa NCTS-T1-passituksessa. Euraasian talousliiton perustamiselle lisäpontta on antanut meneillään oleva Krimin-kriisi, joka

EU-pakotteiden myötä vaikuttaa varmasti Venäjän talousintresseihin. (Kivilaakso 2014.)

#### 4.4 Transitoliikenteen tilanne

Transitoliikenteen tämänhetkistä tilannetta kysyttiin tutkimusta varten sekä logistiikka-alan toimijoille toteutetussa kyselyssä että alan asiantuntijoille sähköpostitse suoritettussa teemahaastattelussa. Saatujen vastausten lisäksi analysoitiin erilaisia dokumentteja, pääasiassa uutisia, jotta Suomen transitoliikenteen tilasta saatiin ajankohtainen ja kattava kuva.

Vuoden 2013 lopun transitonotkahduksen jälkeen Suomen reitin kilpailukyky on tällä hetkellä melko hyvä. HaminaKotka Sataman joulukuun 2013 liikennetiedotteesta käy ilmi kauttakululiikenteen laskeneen 13,4 prosenttia edellisestä vuodesta, mutta alkuvuoden 2014 rekkatilasto näyttää tammi-helmikuun osalta 1,7 prosentin kasvua edellisen vuoden alkuun verrattuna (Kivilaakso 2014). TIR-dokumenttikäytännön sekavuus syksyn aikana, joka oli osaksi syyllinen loppuvuoden heikkoihin transitolukuihin on vaihtunut alkuvuoden kasvuun. Ilmiön taustalla on varmasti osaltaan kysymys Venäjän ja eteläisimpien Baltian maiden, Puolan ja Valkovenäjän välisten raja-asemien TIR-käytäntöjen muutos, jossa TIR-carnet ei kelpaa enää passituksena. Suomen ja Venäjän rajalla TIR-passitus on vielä poikkeuksellisesti hyväksytty ainakin huhtikuuhun 2014 asti. Osan Baltian maiden transitoliikenteestä oletetaan siirtyneen Suomen reitille ja tuoneen näin tilastollista kasvua. Tämän Baltian maiden kannalta negatiivisen tilanteen ovat huomanneet myös paikalliset kuljetusliikkeet, jotka ovat toimineet lähestymällä vetoamuskirjeellä Euroopan komission kahta komissaaria ratkeamattomasta asiasta. Kirjoittajat vetoavat kirjeessään tilanteen huonontavan alueen kuljetussektoria sekä maiden taloustilannetta. (Kuldkepp, Trezins, Kondrusevicius & Buczek 2014.)

Transitoliikenteen määrään TIR-tilanteen lisäksi vaikuttaa Venäjän talouden heikentyminen ja ruplan devalvoituminen (Autio 2014), joka lisää Venäjän omien satamien kilpailukykyä, kuljetusten ollessa edullisempia Venäläisten kannalta. Lisäksi Suomessa väylämaksun suuruus, joka vaikuttaa etenkin siihen, ettei Suomen kauttakulkureitti kykene kilpailemaan hinnalla. Suomessa väylämaksuja kerätään aluksilta kattamaan

jäänmurron kustannuksia. Kilpailijamaissa kyseiset kustannukset on korvattu valtion budjetista joka huonontaa Suomen satamien kilpailukykyä ja jopa johtaa työpaikkojen menetykseen. Väylämaksut vaikuttavat etenkin HaminaKotka Sataman vientitransittoon joka koostuu suurelta osin arvokkaista bulk-kuljetuksista. (Kykkänen 2014.)

Myös logistiikka-alan toimijoille esitetyn kyselyn perusteella on huomattava, ettei Suomen reitti kykene kilpailemaan hinnoilla. Esimerkiksi Venäjän omien satamien rahtihinnat ovat Suomea pienemmät. Kyselyn perusteella tällä hetkellä Suomen kauttakulkureitin kilpailueduiksi nähdään kuljetusten täsmällisyys, luotettavuus, korkealaatuiset lisäarvopalvelut sekä turvallisuus harmaata toimintaa ei reitillä tavata. Kilpailuetuja ei kuitenkaan nähdä enää kovin suurina. Etenkin Baltian satamat ovat ottaneet etumatkaa kiinni ja niiden koetaan olevan samoilla markkinoilla Suomen reitin kanssa.

Ilman Venäjän TIR-järjestelmään kohdistuvaa kriisiäkin transitoliikenteelle ei ole odotettavissa kasvua, vaan tavoitteena on säilyttää edes tämänhetkinen tilanne. Suurena syynä transitoliikenteen matalasuhdanteeseen on Venäjän oma taloustilanne. Venäjän talouskasvu ei yllä muutaman vuoden takaisiin korkeisiin lukuihin. Ruplan heikkous syö Suomen satamien kilpailukykyä, kun Venäjälle tulee halvemmaksi toimia omien satamien kautta. (Laukkanen, KS 11.2.2014)

#### 4.5 Seuraukset TIR-järjestelmän poistuessa

TIR-järjestelmän avulla väärinkäytökset raja-asemilla on minimoitu ja kansalliset takuut on tehty tarpeettomiksi. Järjestelmä tarjoaa tulliviranomaisille kansainvälisen valvontajärjestelmä, jonka johdosta ilmeisenä etuna voidaan pitää myös työvoiman säästöä. Rajamuodollisuudet rajoittuvat normaalisti vain kuljetusten valvontaan, eikä jokaista kuljetusta tarvitse tarkistaa erikseen. Kuljetusyriyten kannalta TIR-järjestelmä nopeuttaa kuljetuksia, koska rajamuodollisuudet rajoittuvat asiakirjojen ja sinettien tarkastamiseen. Kansalliset takaajayhdistykset puolestaan muodostavat takausketjun ja mahdollistavat näin helpon takauksen vaadittaviin vakuuksiin ja turvan kaikkien kauttakuljetusmaiden verotulojen saantiin.

Ilman TIR-muodollisuuksia jokaisen valtion tulliviranomaiset ovat perinteisesti soveltaneet kansallista tapaa menetellä ja valvoa valtion rajat ylittävää tavarankuljetusta. Menettelyt sisältävät lastin tarkastuksen kaikilla raja-asevilla ja kansallisiin takausmenettelyihin liittyvät toimenpiteet, jotka kattavat mahdolliset riksinalaiset tullit ja verot. Kauttakulkumatalla olevaan lastiin kohdistuu näin ollen jokaisessa kauttakulku- maassa merkittävää ajankäyttöä, kustannuksia ja jopa keskeytyksiä epäselvissä tilanteissa. TIR-järjestelmä on suunniteltu helpottamaan näitä ongelmakohtia ja sen edut niin tulliviranomaisille kuin kuljetusyriyksille ovat ilmeiset. (TIR-käsikirja 2011.)

Tullin HaminaKotka sataman toimipiste on tehnyt laskelmia raja-muodollisuuksien kestoista TIR-käytäntöjen muuttuessa. Sataman tullit tekee vuosittain arviolta 130 000 TIR-passitusta, mikä tarkoittaa keskimäärin 420 passitusta työpäivää kohti. Venäjän TIR-päätöksen toteutuessa, tullit arvioi, että noin 80 prosenttia HaminaKotkasta lähtevien kuljetusten passituksien käsittelyaika säilyisi ennallaan noin 10 minuuttia passitusta kohti. Jäljelle jäävällä 20 prosentilla, joka koostuu lähinnä pienistä huolinta-alan liikkeistä, ei olisi mitään erikoissopimuksia tai takuita, jolloin käsittelyaika piteneisi 10 minuutista 45 minuuttiin tai jopa tuntiin. Laskennallisesti näiden 20 prosentin käsittely lähes kuusinkertaistaisi käsittelyajan (käsittelyaika normaalin 14 tunnin sijaan 63-84 tuntia). Toisin sanoen, vaikka 80 prosentin kuljetuksista käsittelyaika pysyisi passituksen johdosta TIR-passituksen mukaisena, heijastuu jäljelle jäävän 20 prosentin hidastuminen koko liikenteeseen. Laskutoimitukset ovat kuitenkin vain arvioita määrästä, passitustoiminnalla saattaa olla myös päinvastainen vaikutus, koska passitukset saattavat myös säästää tullin aikaa. (Koskinen Markku, Liikennejohtaja HaminaKotka satama 12.3.2014.)

Tutkimukseen liittyvän kyselyn perusteella osa vastaajista oli sitä mieltä, että TIR-carnet'n poistuessa käytöstä transito Suomesta Venäjälle loppuisi lähes täysin. Kuitenkin suurin osa vastanneista HaminaKotka Satamassa transitoa harjoittavista kuljetusliikkeistä, ovat varautuneet käyttämään muita passitusmenettelyitä esimerkiksi T-passitusta, joka saattaisi minimoida TIR-käytännön poistumisen haitat.

#### 4.6 Vaihtoehtoiset menettelyt

Venäjältä odotetaan edelleen päätöstä, millä TIR-järjestelmä korvataan heinäkuun jälkeen, jos Venäjän tulli ei saa selvitettyä kiistaansa ASMAP:n kanssa. Maaliskuun 2014 puoleen väliin mennessä osapuolet eivät ole päässeet sopimukseen kiistassa eikä uudesta takaajaorganisaatiosta ole tietoa.

TIR-järjestelmä on huolehtinut kuljetuksiin liittyvästä vakuusketjusta niin, ettei kuljetusyriyten tarvitse Venäjän rajalla antaa erillistä vakuutta. TIR-järjestelmän poistussa käytöstä ei varmaa tietoa ole, kuinka tullausta varten varatuista vakuusmaksuista tullaan huolehtimaan. Varmaa on, että Venäjä tulee vakuuden vaatimaan rajan ylityksen yhteydessä. Backlund (2014) kuvaa, että eräät Itä-Euroopan maiden toimijat ovat ostaneet Venäjän vaatimia kansallisia lisävakuuksia jatkaakseen toimintaansa, mutta vakuuksien summista tai vastuiden kattavuudesta ei ole selvyttä. HaminaKotka Sataman liikennepäällikkö Markku Koskinen spekuloi Helsingin Sanomille antamassaan haastattelussa (Helsingin Sanomat 18.3.2014b), että TIR-passitus toimisi Suomen puolella ja Venäjän puolella järjestely muuttuisi toiseksi. Tullin asiakastiedotteen (2013b) mukaan passitusmenettelyn ilmoittajalla on oikeus valita mikä tahansa Tulli-liiton tullilainsäädännössä säädetty tapa vakuudeksi takaamaan tullien ja verojen maksaminen. Näihin tapoihin lukeutuvat rahallinen vakuus, pankkitakaus, takaus ja omaisuusvakuus. (Tullin asiakastiedote 2013b.)

Tilanteen epävarmuuteen vedoten Kivilaakso (2014) näkee, että suomessa olisi nopeasti määriteltävä korvaava passitusjärjestelmä tai -järjestelmät TIR-carnet'n tilalle Venäjän liikenteeseen. Passitusmenetelmien tulisi olla EU:n NCTS-säännöstöön perustuvat, vakuusmääriltään ja muilta kustannuksiltaan kohtuulliset, nopeat ja joustavat sekä rajalle ulottuvat ja myös EU-alueen ulkopuolisille sopivat. (Kivilaakso 2014). NCTS (New Computerised Transit System)-säännöstöllä tarkoitetaan Uutta tietokoneavusteista passitusjärjestelmää, jossa passitusasiakirjat ovat sähköisessä muodossa (EU:n passituskäsikirja 2004).

Tullin helmikuussa 2014 julkaistun asiakastiedotteen (Tulli asiakastiedote 2014) mukaan Venäjän tullilaitoksen päätöksen astuessa voimaan vähintään Vaalimaan raja-asemalla tämän hetkisten tietojen mukaan 21.4.2014, vaihtoehtoisia tullimenettelyitä

EU:n ja Venäjän välisissä kuljetuksissa TIR-carnet'n poistuessa käytöstä olisivat: Vientimenettely, T-passitus menettely tai siirto tullivarastointimenettelyssä poistumispaikkaan. Vientimenettely tulee mahdolliseksi ainoastaan, jos kyseessä on yhteisöta- vara, jonka vientimenettelyä vielä ole päätetty. Siirto tullivarastointimenettelyssä pois- tumispaikkaan voidaan suorittaa varastonpitäjän suostumuksella ja lähettävän tulliva- raston luvassa tullin hyväksymänä. (Tulli asiakastiedote 2014.)

Koska passittamisella tarkoitetaan tavarankuljettamista tullittomana yhteisön tullialu- eella sijaitsevasta paikasta toiseen voidaan TIR-passitusmenettelyn sijaan käyttää T- passitusmenettelyä, jos kyse on tullaamattomasta tavarasta tai tavarasta, jonka vienti- menettely on jo päätetty (Tullin asiakastiedote 2014). T-passituksen käyttöön kulje- tusyritys tarvitsee kuitenkin Tullin myöntämän yleisvakuusluvan. Tehdyssä kyselyssä, kaikki vastanneet yritykset ilmoittivat varautuneensa muutoksiin valmistautumalla käyttämään passitusjärjestelmää jatkossa, jos TIR-carnet poistuu käytöstä.

#### 4.7 Tulevaisuus

Kuinka tilanne sitten tulee tästä jatkumaan? Venäläisomisteisen Car Trans Servicen Suomen toimitusjohtaja Jorma Koso (2014) näkee tilanteen jatkuvan tällaisenaan uh- kakuvista huolimatta. Samoin tilanteen kehittymisen näkee Elinkeinoelämän keskus- liiton asiantuntijana toimiva Timo Laukkanen. Hänen mukaansa ei ole odotettavissa yhtä dramaattisia muutoksia liikenteeseen, kuin alunperin spekulointiin (Laukkanen 2014).

Alun perin spekulatiot kansainvälisen kaupan kuljetusten häiriintymisestä TIR- käytäntöjen muuttuessa olivat oletusarvo. Täydennysvakuuksien odotettiin aiheutta- van kuljetusyrityksille huomattavia lisäkustannuksia, viiveitä kuljetuksiin, jonoja ra- joilla sekä lisätyötä passitusten lähtötulleissa (Elinkeinoelämän Keskusliitto 2013). Kuljetuksiin kohdistuvien viiveiden odotettiin aiheutuvan ennen kaikkea rajojen ruuh- kautumisesta ja rajamuodollisuuksien hidastumisesta. Tällä hetkellä uhkakuvat ovat lieventyneet, tilanne ei ole pysäyttänyt liikennettä muidenkaan transitoreittien osalta vaikka eteläisten Baltian maiden ja Puolan rajat eivät ole olleet TIR-menettelyn piiris- sä enää syksyn jälkeen (Backlund 2014; Laukkanen 2014). Ainoastaan Venäjän Balti- an rajoilla kerättävä lisävakuus on osoittautunut ennakkotietoja korkeammaksi ja kus-

tantaa tällä hetkellä rajalta Pietariin 9000 ruplaa (225 euroa) kuljetusta kohden tai 14 000 ruplaa (350 euroa) Moskovaan (Talousuutisia Moskovasta 25.10.–6.11.2013).

Suomen Venäjälle suuntautuvan transitoliikenteen kilpailukyky on heikentynyt jo ennen TIR-kriisiä ja nyt mahdollinen TIR-carnetin poistuminen ja kahdenkertaisten, erilaisten tullivakuuksien vaatiminen huonontavat tilannetta entisestään. Venäjältä tyhjinä palautuvia kontteja käytetään yleisesti Suomen vientikuljetuksissa (Lautso ym. 2005). Transitoliikenteen vähetessä konttipula saattaa nostaa hintoja myös Suomen vientitoiminnassa jo entisestään heikentää Suomen reitin kilpailukykyä.

Kivilaakso (2014) pitää TIR-järjestelmän kaatumista todennäköisenä, etenkin Krimkiistan aikaan. Kiistalla tuntuu olevan vaikutusta myös Venäjän ja EU:n rajalogistiikkaan. Kivilaakso punnitsee lopulta myös positiivista puolta asiasta, joskaan ei kovin luottavaiseen sävyyn: *Voihan olla, että viimeaikaisten jatkuvasti toisiaan seuraavien yllätysten joukkoon sopisi joku myönteinenkin asia, kuten esim että TIR uudistuisi ja saisi jatkaa Euroopan ja Venäjän välillä.* (Kivilaakso 2014.)

Myönteisenä TIR-järjestelmän puolesta on myös Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry SKAL:n toimitusjohtaja Iiro Lehtonen Helsingin Sanomissa (18.3. 2014a). Lehtonen on luottavainen TIR-järjestelmän jatkon suhteen. Perusteikseen hän mainitsee, ettei mitään yhtä toimivaa korvaavaa järjestelmää ei ole olemassa ja esimerkiksi Kiina on tulossa siihen pian liittymässä järjestelmään. (Helsingin Sanomat 18.3.2014a.)

## 5 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tässä luvussa käydään vielä läpi yhteisesti kaikkien tutkimusmuotojen tuloksia, jonka jälkeen niitä on verrataan opinnäytetyössä käytettyyn teoriaan. Dokumenttianalyysiä käsittelevässä luvussa tehtiin johtopäätöksiä aineiston perusteella, joten tässä luvussa pyritään käymään läpi ilmiön konkreettisia vaikutuksia. Luku sisältää myös pohdintaa työn kelpoisuudesta ja ehdotuksia jatkotutkimusten aiheista.

Suomen kauttakulkuliikenteen kilpailukyky on vääjäämättä heikentynyt ja tulevaisuuden haasteiksi tuleekin ylläpitää liikennemäärät edes samalla tasolla. Kaikki tutkimusmuodot puoltavat heikentynyttä tilannetta. Kilpailukyky on heikentynyt on kui-

tenkin jo ennen Venäjän TIR-kriisiä ja heikkenee siitä huolimatta edelleen. Syinä heikkenemiseen ovat esimerkiksi väylämaksujen aiheuttaman hinnan nousu sekä Suomen palveluntarjonnan etumatkan kaventuminen suhteessa Baltian ja Venäjän omiin satamiin.

Kilpailukyvyn heikkenemisellä on suora vaikutus taloudelliseen tilanteeseen. Liikennemäärien vähetessä transitoliikenteestä saatavat myyntitulot luonnollisesti heikkenevät. Arvion mukaan rajan ylittäneistä kuorma-autoista kaksi kolmasosaa on TIR-kuljetuksia ja näistä kuljetuksista suomalaisten kuljetusliikkeiden osuus noin 5–7 prosenttia. Taloudellinen merkitys jää siis melko vähäiseksi Suomen kannalta ja mahdolliset uhkakuvat ovatkin ennemminkin raja-asemien ruuhkautumisissa, ja kuljetusten viivästyksissä. Ratkaisuna uhkaan on löytää korvaava NCTS-säännöstöön perustuvat passitusjärjestelmä tai -järjestelmät TIR-carnet -asiakirjan tilalle Venäjälle suuntautuvaan liikenteeseen.

Moni taho on sitä mieltä, että tämän hetkinen tilanne on vasta alkua isommille muutoksille Venäjällä. Venäjän toimien takana on luultavasti suurempia asioita kuin vain kiista takaajayhdistyksen kanssa. Näistä vahvimmat merkit ja epäilyt ovat Venäjän halu siirtää liikenne kokonaisuudessaan omiin satamiinsa, joka olisi Venäjän kannalta edullisin vaihtoehto. Venäjän liikennestrategia on tähän pyrkinyt ja näyttää löytäneen keinon siihen. Toinen mahdollinen motiivi, on Venäjän tyytymättömyys eurooppalais-taustaiseen järjestön (IRU) ehtoihin, joita FTL joutuu soveltamaan toiminnassaan. Venäjän kiinnostus perustaa oma Euraasian-liitto samankaltaisin ehdoin kuin TIR-järjestelmä on saanut uutta pontta Krim-kriisin myötä. Hyvin todennäköistä on, että motiivit TIR-kriisin taustalla ovat täysin poliittiset.

Venäjän TIR-järjestelmän kaatuminen on mitä todennäköisimmin toteutumassa. Toteutumisen aikataulu on toistaiseksi epäselvä, sillä Venäjän federaation tullilaitos on käännteissään hyvin arvaamaton ja saattaa toimia nopeallakin aikataululla. Tärkeimmäksi tutkimuksesta tehdyksi johtopäätökseksi voidaan todeta se, että järjestelmän poistuminen ei luultavasti aiheuta pelätyn kaltaisia vaikutuksia. Johtopäätöstä tukevat niin dokumentit, joiden sisältöä tutkimusta varten analysoitiin, kuin ammattilaisille suoritettut haastattelutkin. TIR-järjestelmän piiristä jo poistetuilla Venäjän Baltian ra-

joilla ruuhkaa tai viivästyksiä ei ole havaittu. Ainoa rasite kuljetuksille ovat olleet ennakoitua isommat vakuussummat. Tämän vuoksi tärkeimmiksi avoimiksi kysymyksiksi jää, löydetäänkö TIR-järjestelmälle Venäjällä korvaajaa sen kaatuessa ja mistä vaadittavat vakuudet tulee tulevaisuudessa hankkia.

Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää, miten Venäjän TIR-järjestelmän käytäntöjen muutokset vaikuttaisivat HaminaKotka Sataman transitoliikenteeseen ja mikä on TIR-järjestelmän tilanne Venäjällä. TIR-käytäntöjen muutosten vaikutus jää kokonaisuudessaan luultavasti aiempia uhkakuvia pienemmiksi. Tutkimuksen pääongelma oli, selvittää, miten TIR-käytäntöjen muutokset Venäjällä vaikuttaisivat Suomen ja Venäjän väliseen transitoliikenteeseen HaminaKotka Satama Oy:n näkökulmasta. Ongelmaan löydettiin osittain vastaus, mutta erityisen ongelmalliseksi tutkimuksen toteutuksessa osoittautui esimerkiksi se, että tilanne eli koko tutkimuksen ajan, eikä varmuutta asiasta ole saatu vielä miltään taholta. Tilannekartoitus tehtiin maaliskuun loppuun rajaten, mikä jättää tilanteen avoimeksi. Konkreettisia vastauksia tutkimusongelmaan käsitellään laajemmin alaluvussa 5.1.

Tutkimuksen alaongelma oli, kuinka Venäjälle suuntautuvaa transitoliikennettä harjoittavat kuljetusyrietykset ovat valmistautuneet mahdollisiin muutoksiin. Ongelmaan haettiin vastausta logistiikka-alan yrityksille suunnatun kyselyn avulla. Kyselyn vastausprosentti jäi valitettavan matalaksi, joten vastausten perusteella ei voitu tehdä erikseen selviä johtopäätöksiä vallitsevasta tilanteesta. Sähköpostitse lähetetty kysely ei usein ole se tehokkain keino saada vastauksia; tässäkin tapauksessa kysely olisi ollut hyvä suorittaa henkilökohtaisesti kuljetusyrietyksissä. Saatujen vastausten perusteella näyttäisi kuitenkin siltä, että HaminaKotka satamassa toimivat kuljetusyrietykset seuraavat tilannetta ja ovat valmistautuneet tarpeen vaatiessa käyttämään myös muita passitusmenetelmiä. Tämän vuoksi tilanteen kehittymisellä ei näyttäisi olevan niin suurta merkitystä kuljetusliikkeille, vaikka epäselvyys aiheen ympärillä huolestuttaa-kin niin kuljetusliikkeitä kun heidän asiakkaitaan.

## 5.1 HaminaKotka Sataman transitoliikenne

Jotta tutkimuksen tavoitteisiin vastattaisiin, ilmiön seurauksia tuli tarkastella toimek-siantajan eli HaminaKotka Sataman näkökulmasta. Tutkimuksen aikana sataman tran-sitoliikennettä konkreettisesti koskevia vaikutuksia mietittiin, mutta tutkimuksesta saadun johtopäätöksen perusteella, vaikutukset jäävät luultavasti uhkakuvia pienem-miksi. Tultiin siihen tulokseen, että TIR-järjestelmän poistuessa ja tullimuodollisuuk-sien hidastuessa HaminaKotka Sataman toimintaan kohdistuisi kumulatiivisia vaiku-tuksia, jossa

- rajamuodollisuudet hidastuvat
- E18- eli 7-tie ruuhkautuisi
- parkki- ja odotusalueet ruuhkautuvat
- lastivirrat satamasta ulos hidastuvat
- kenttäalueet alkavat täyttyä
- lastit ja laivat hakeutuvat muualle, josta liikennevirrat toimivat paremmin ku-ten Venäjän omiin satamiin
- transitoliikenteen työllistävä vaikutus heikkenee satamassa toimivissa yrityk-sissä.

Pelätyn kaltaisia viivytyksiä kuljetuksiin tuskin kuitenkaan on odotettavissa. Jos Suo-meen saadaan nopeasti määriteltyä korvaava passitusjärjestelmä tai -järjestelmät TIR-carnetin tilalle Venäjän liikenteeseen, passitukset saattavat jopa säästää tullin aikaa. Kyselyn mukaisesti kuljetusliikkeet ovat hyvin varautuneet käyttämään muita passi-tusmenetelmiä TIR-järjestelmän poistuessa. Tällöin ainoastaan pienten huolintaliik-keiden mahdollisuus vakuuksien hankkimiseen kuitenkin näyttää heikkenevän, koska passitukseen vaadittavat takuut tulevat määrällisesti suuremmiksi.

Käsiteltäessä yleisesti Suomen transitoliikenteen kilpailukykyä ja sen heikkenemistä huomataan, että vaikutukset HaminaKotkan Satamassa ovat suuremmat kuin muissa Suomen satamissa. Perusteena Suomen transitoliikenteen markkinaosuuksien jakau-tuminen ja HaminaKotka Sataman 59 prosentin osuus. Tämän vuoksi epätietoisuus ti-lanteen osalta koskettaa sataman toimintaa luultavasti enemmän kun mahdolliset muu-

tokset. Tutkimuksen aikana ei ilmennyt juurikaan konkreettisia kehitysehdotuksia, joita opinnäytetyössä oli tarkoituksena antaa. Syynä tähän on tilanteen elävyys.

## 5.2 Tutkimuksen kelpoisuus ja jatkotutkimuksen aiheet

Tutkimustyön yhteenvedona voidaan todeta aihealueen olleen suhteellisen hankala ja laaja kokonaisuus. Tutkimuksessa käsiteltävän aiheen ajankohtaisuus toi sekä mielekkyyttä tutkimustyölle että hankaluutta dokumentoida alati päivittyvää tilannetta ja vaikeutti rajan vetoa tutkimuksen kannalta. Tuoretta analysoitavaa materiaalia dokumenttianalyysiin oli tarjolla paljon. Aiheesta löytyy varmasti paljon muutakin kun tässä tutkimuksessa läpi käytyjä asioita, joita resurssien riittäessä olisi ollut erittäin mielenkiintoista tutkia. Tutkimuksen rajaus osoittautui jo heti tutkimuksen alussa hankalaksi, koska aihe on niin monitahoinen ja vaikutukset hyvin laajoja. Aihe on kuitenkin rajattu niin, että tutkimuksen kannalta saatiin riittävän selkeä kuva aiheesta ja sen vaikutuksista. Erityisen hankalaksi osoittautui tehdä tutkimus, jossa käsitellään tiiviisti Venäjään liittyvää materiaalia. Venäjänkieliset internetsivut ovat harvoin käännetty toiselle kielelle, jolloin oma Venäjän osaamattomuuteni tuli vastaan. Uhkana pelkkien käännösten varassa tutkimisessa on lähteiden luotettavuus kun virallisten asiakirjojen käännökset ovat vain epävirallisia.

Työn teoriaosuudessa kartoitettiin tilanteeseen liittyviä aihealueita tilastojen ja virallisten julkaisujen kautta. Etenkin Suomen transitoliikenteestä ajankohtaista teoriaa tuntui olevan hankala löytää, mutta esimerkiksi käsitteen määrittelyssä myös vanhemmat painokset olivat täysin asianmukaisia. Teoriaosuudessa pyrittiin käymään aiheita läpi niiltä osin, kuin tutkimuksen ymmärtäminen vaatii. Dokumenttianalyysiä varten käytiin läpi monia erimuotoisia dokumentteja, joista lopulta saatiin toisiaan tukeva kokonaisuus. Kokonaisuuden hahmottaminen informaatiotulvan vuoksi oli ajoittain vaikeaa, mutta sinnikkäällä luokittelulla saatiin kuitenkin ehyt ja johdonmukainen kuva tilanteesta.

Mielestäni tämä opinnäytetyö antaa selkeän kokonaiskuvan TIR-järjestelmän tilanteesta ja siihen vaikuttaneista seikoista. Työn avulla voidaan mahdollisten muutosten aiheuttamia vaikutuksia. Opinnäytetyön käyttökelpoisuutta arvioidaan yleisesti ver-

taamalla tutkimuksen vastaavuutta työn tavoitteeseen. Käyttökelpoisuuden perusteella tutkimuksesta on hyötyä varmasti kokonaistilanteen hahmottamisen kannalta, vaikka näkemys HaminaKotka Sataman transitoliikenteen mahdollisista muutoksista jäikin suurelta osin vain spekuloinniksi ja muutosten vaikutus lieventyi tutkimuksen edetessä.

Tutkimuksen edetessä nousi esiin jatkotutkimusaiheita, joiden puolesta puhuivat etenkin tämän tutkimuksen rajauksen hankaluus ja resurssien puute. Aihetta olisi mielenkiintoista tutkia Venäjän näkökulmasta tutkimalla venäläisiä toimijoita ja taustoja ilmiön takana. Toinen jatkotutkimuksen aihe, joka tutkimusta tehdessä nousi esille olisi vieläkin yksityiskohtaisempi tarkastelu transitoliikenteen muutosten taloudellisista vaikutuksista alalla toimivien yritysten toimintaan ja Suomen kansantalouteen. Tämän tutkimuksen pohjalta nousi esiin tarve myös tutkia syvällisemmin erilaisia menetelmiä, kuinka TIR-järjestelmä voitaisiin mahdollisesti korvata ja onko korvaavalle menettelytavalle ylipäättään tarvetta.

## LÄHTEET

Alho A., Kekki P. & Peltonen P. 2012. Tullaus- ja sertifiointiopas 2012. Suomalais-Venäläinen kauppakamari – SVKK 2012.

Autio, A. 2014. Ruplan heikkous kuristaa vientiä venäjälle. Kouvolan Sanomat. Talous. 11.2.2014.

Backlund, S. 2014. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n logistiikka- ja TIR-asiain johtaja. Sähköpostihaastattelu 4.3.2014.

Chronicle of the TIR Crisis in Russia. 2014. IRU. Saatavissa: <http://www.iru.org/cms-filesystem-action/webnews2014/AR2014-EN-76-77-TIR-spread.pdf> [viitattu 26.2.2014].

Customs.ru. Venäjän Federaation tullilaitoksen kotisivut. Saatavissa: <http://www.customs.ru> [viitattu: 13.3.2014].

Elinkeinoelämän Keskusliitto. 2013. Muistio. Saatavissa: [http://www.ek.fi/ek/fi/yritysten\\_kv\\_toiminta/apua\\_tukea\\_kansainvalistymiseen/liitteet/venajaverkko/2013/Venj-TIR-lisvakuudet.pdf](http://www.ek.fi/ek/fi/yritysten_kv_toiminta/apua_tukea_kansainvalistymiseen/liitteet/venajaverkko/2013/Venj-TIR-lisvakuudet.pdf) [viitattu 24.1.2014].

EU:n passituskäsikirja. 2004. Saatavissa: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/procedural\\_aspects/transit/common\\_community/transit\\_manual\\_fi.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/procedural_aspects/transit/common_community/transit_manual_fi.pdf) [viitattu 18.3.2014].

HaminaKotka Satama Oy. 2014. Yleisesitys. PowerPoint.

HaminaKotka Satama markkinointi. 2014. Haastattelu 5.3.2013, Kotka.

Handbook. 2011. Port of HaminaKotka Ltd. Esite.

Helsingin Sanomat 18.3.2014a. Kuljetusalan Lehtonen: Tullipäätöksen perustelut ovat outoja. Saatavissa:

[http://www.hs.fi/kotimaa/Kuljetusalan+Lehtonen+Tullipäätöksen+perustelut+ovat+ou  
toja/a1395113232418](http://www.hs.fi/kotimaa/Kuljetusalan+Lehtonen+Tullipäätöksen+perustelut+ovat+ou<br/>toja/a1395113232418) [viitattu 20.3.2014].

Helsingin Sanomat 18.3.2014b. Satamajohtaja: Miksi Venäjän päätös koskisi pelkäs-  
tään Vaalimaata? Saatavissa:

[http://www.hs.fi/talous/Satamajohtaja+Miksi+Venäjän+päätös+koskisi+pelkäästään+V  
aalimaata/a1395112017142](http://www.hs.fi/talous/Satamajohtaja+Miksi+Venäjän+päätös+koskisi+pelkäästään+V<br/>aalimaata/a1395112017142) [viitattu 20.3.2014].

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. 2004. Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun  
teoria ja käytäntö. Helsinki: Yliopistopaino.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2011. Tutki ja kirjoita. 15.–17. painos. Hel-  
sinki: Tammi.

IRU 2014. International Road Transport Union. Kotisivut. Saatavissa:

[http://www.iru.org/en\\_iru\\_about\\_tir](http://www.iru.org/en_iru_about_tir) [viitattu: 20.3.2014].

IRU-ASMAP 2014. Press conference (14 August 2013 - English Version). Saatavissa:

<http://www.youtube.com/watch?v=y2vN2cAqW9M&feature=youtu.be> [viitattu  
19.3.2014].

IRU lehdistötiedote 2014. Saatavissa:

[http://www.iru.org/en\\_media\\_press\\_pr?code=1196&lang=en](http://www.iru.org/en_media_press_pr?code=1196&lang=en) [viitattu 17.3.2014].

Kivilaakso, T. 2014. Tulliattasea. Moskovan suurlähetystö. Sähköpostihaastattelu  
14.3.2014.

Konttinen, J & Lassila, A. 2014. Venäjä lykkää TIR-päätöstä ainakin huhtikuuhun.  
Helsingin Sanomat 18.3.2014. Saatavissa:

[http://www.hs.fi/talous/Venäjältä+yllättävä+ilmoitus+TIR-  
kuljetusten+vastaanottaminen+Vaalimaalla+loppuu/a1395110887463](http://www.hs.fi/talous/Venäjältä+yllättävä+ilmoitus+TIR-<br/>kuljetusten+vastaanottaminen+Vaalimaalla+loppuu/a1395110887463) [viitattu:  
20.3.2014].

Koso, J. 2014. Car Trans Service yhtiöt (CTS). Sähköpostihaastattelu 5.3.2014.

Kouvolan Sanomat 9.3.2010. Pääkirjoitus. Transiton hiipuminen vaatii uusia avauksia. Saatavissa: <http://www.kouvolansanomat.fi/Mielipide--->

Paakirjoituk-

set/2010/03/09/Transiton+hiipuminen+vaatii+uusia+avauksia/201028625050/67 [viitattu 12.2.2013].

Kouvolan Sanomat 20.2.2014. Venäjälle varoitus TIR-kiistassa.

Kasko, K. 2014. IRU Head of Legal Affairs. Haastattelu 3.3.2014. Saatavissa:

[http://www.youtube.com/watch?v=DWI4o\\_uMF8A&feature=youtu.be](http://www.youtube.com/watch?v=DWI4o_uMF8A&feature=youtu.be) [viitattu 17.3.2014].

Kuldkepp, T., Trezins, V., Kondrusevicius, A. & Buczek, J. 2014. Vetoamuskirje

10.2.2014. Saatavissa: <http://www.iru.org/cms-filesystem-action/webnews2014/tir-Kallas.pdf> [viitattu 17.3.2014].

Kykkänen, V. 2014. Satamajohtaja: Väylämaksujen poisto olisi todellista elvytystä.

Yle-uutinen 16.8.2013. Saatavissa:

[http://yle.fi/uutiset/satamajohtaja\\_vaylamaksujen\\_poisto\\_olisi\\_todellista\\_elvytysta/6765233](http://yle.fi/uutiset/satamajohtaja_vaylamaksujen_poisto_olisi_todellista_elvytysta/6765233) [viitattu 18.3.2014].

Kymen Sanomat 19.3.2014. TIR-kuljetusten jatkoaika venyy huhtikuulle. Saatavissa:

<http://www.kymensanomat.fi/Online/2014/03/19/TIR-kuljetusten+jatkokaika+venyy+huhtikuulle/2014317133606/4> [viitattu: 21.3.2014].

Laukkanen, T. 2014. Asiantuntija. Elinkeinoelämän Keskusliitto. Sähköpostihaastelu 4.3.2014.

Liikennevirasto 2013. Ulkomaan meriliikenteen kuukausitilasto. Saatavissa:

[http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/aineistopalvelut/tilastot/vesiliikenne\\_tilastot/ulkomaan\\_meriliikenne/mlt\\_kk\\_1312.pdf](http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/aineistopalvelut/tilastot/vesiliikenne_tilastot/ulkomaan_meriliikenne/mlt_kk_1312.pdf) [viitattu 21.3.2014].

Naski, K. 2011. HAMINAKOTKAN SATAMA – ITÄMERILUOKAN TOIMIJA SUOMALAINEN SUPERSATAMA. PowerPoint-esitys. Suomen Satamaliiton 28.

Satamapäivät. Naantali 19.5.2011.

Ojasalo, K., Moilanen, T. & Ritalahti, J. 2010. Kehittämistyön menetelmät - Uudella osaamista liiketoimintaan. 1. –2. Painos. Helsinki: WSOYpro.

Port of HaminaKotka 2013. Esite.

Salanne, I., Tikkanen, M. & Leskinen, T. 2013. TRAMA–Transitoliikenteen taloudelliset vaikutukset. Tulosraportti 2013. Liikenne- ja viestintäministeriö. Saatavissa: [http://www.lvm.fi/c/document\\_library/get\\_file?folderId=2497123&name=DLFE-22731.pdf&title=Julkaisuja%2044-2013](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=2497123&name=DLFE-22731.pdf&title=Julkaisuja%2044-2013) [viitattu 12.3.2014].

Sundberg, P. 2010. Suomen transitoliikenne nyt ja tulevaisuudessa. SPC Finlandin transitoselvitys. Shortsea Promotion Centre Finland. PowerPoint-esitys. Saatavissa: [http://www.utu.fi/fi/yksikot/mkk/spc/Documents/Transitoselvitys\\_SPC\\_161210.pdf](http://www.utu.fi/fi/yksikot/mkk/spc/Documents/Transitoselvitys_SPC_161210.pdf) [viitattu 20.2.2014].

Venäjän-viennin opas. 2011. Suomalaisvenäläinen kauppakamari – SVKK ry 2011.

Taloussuutisia Moskovasta 25.10.–6.11.2013. Suomen Suurlähetystö. Moskova. 21.11.2013. Saatavissa: <http://formin.finland.fi/public/download.aspx?ID=123452&GUID=%7B0255ACB7-3368-49B9-BBB4-1FB8A57DBE40%7D> [viitattu 20.3.2014].

Tekniikka&Talous 18.3.2014. Venäjä paiskaa portin kiinni näiden länsirekkojen eteen Suomessa. Liikenne. Saatavissa: <http://www.tekniikkatalous.fi/tyo/venaja+paiskaa+portin+kiinni+naiden+lansirekkojen+eteen+suomessa/a975347> [viitattu: 20.3.2014].

TIR-käsikirja. 2011. TIR-carnetin turvin tapahtuvaa kansainvälistä tavarankuljetusta koskeva tulliyleissopimus (vuoden 1975 TIR yleissopimus). 9. painos. Helsinki: Edita Publishing Oy.

Toikka, M. 2013. Kaakkois-Suomen ELY-keskus/Ympäristövastuuyksikkö.  
20.12.2013. Saatavissa: [http://www.aavistus.fi/wp-content/uploads/2013/12/T6.-  
Transito-ja-rajaliikenne-Kymenlaakso.pdf](http://www.aavistus.fi/wp-content/uploads/2013/12/T6.-Transito-ja-rajaliikenne-Kymenlaakso.pdf) [viitattu 24.2.2014].

Tullin asiakastiedote 2013a. Saatavissa:  
[http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/asiakastiedotteet/yritykset/as\\_tiedote\\_20130813\\_5/index.html](http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/asiakastiedotteet/yritykset/as_tiedote_20130813_5/index.html) [viitattu 20.2.2014].

Tullin asiakastiedote 2013b. Passitusmenettelyn soveltaminen Venäjän federaatioissa.  
Saatavissa:  
[http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/asiakastiedotteet/yritykset/as\\_tiedote\\_131118\\_5/liite\\_3.pdf](http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/asiakastiedotteet/yritykset/as_tiedote_131118_5/liite_3.pdf) [viitattu: 13.3.2014].

Tullin asiakastiedote 2013c. Saatavissa:  
[http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/asiakastiedotteet/yritykset/as\\_tiedote\\_20131130\\_5/index.html](http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/asiakastiedotteet/yritykset/as_tiedote_20131130_5/index.html) [viitattu 24.1.2014].

Tullin asiakastiedote 2014. Saatavissa:  
[http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/asiakastiedotteet/yritykset/as\\_tiedote\\_20140218\\_5/index.html](http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/asiakastiedotteet/yritykset/as_tiedote_20140218_5/index.html) [viitattu 13.3.2014].

Tulli 2014. Ulkomaankauppatilasto 2013. Saatavissa:  
<http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/katsaukset/tiedotteet/yhteenveto07022014/liitteet/TullitiedottaaFI.pdf> [viitattu 15.2.2014].

Widgren, M., Kaitila, V. & Arkonsuo, H. 2000. Transitoliikenne ja välityskauppa Venäjälle. Elinkeinoelämän tutkimuslaitos ETLA, Sarja B 163. Helsinki: Taloustieto Oy.

Kommentti

*Alla on esitetty 5 liitteen mukaisen TIR-kilven malli.*

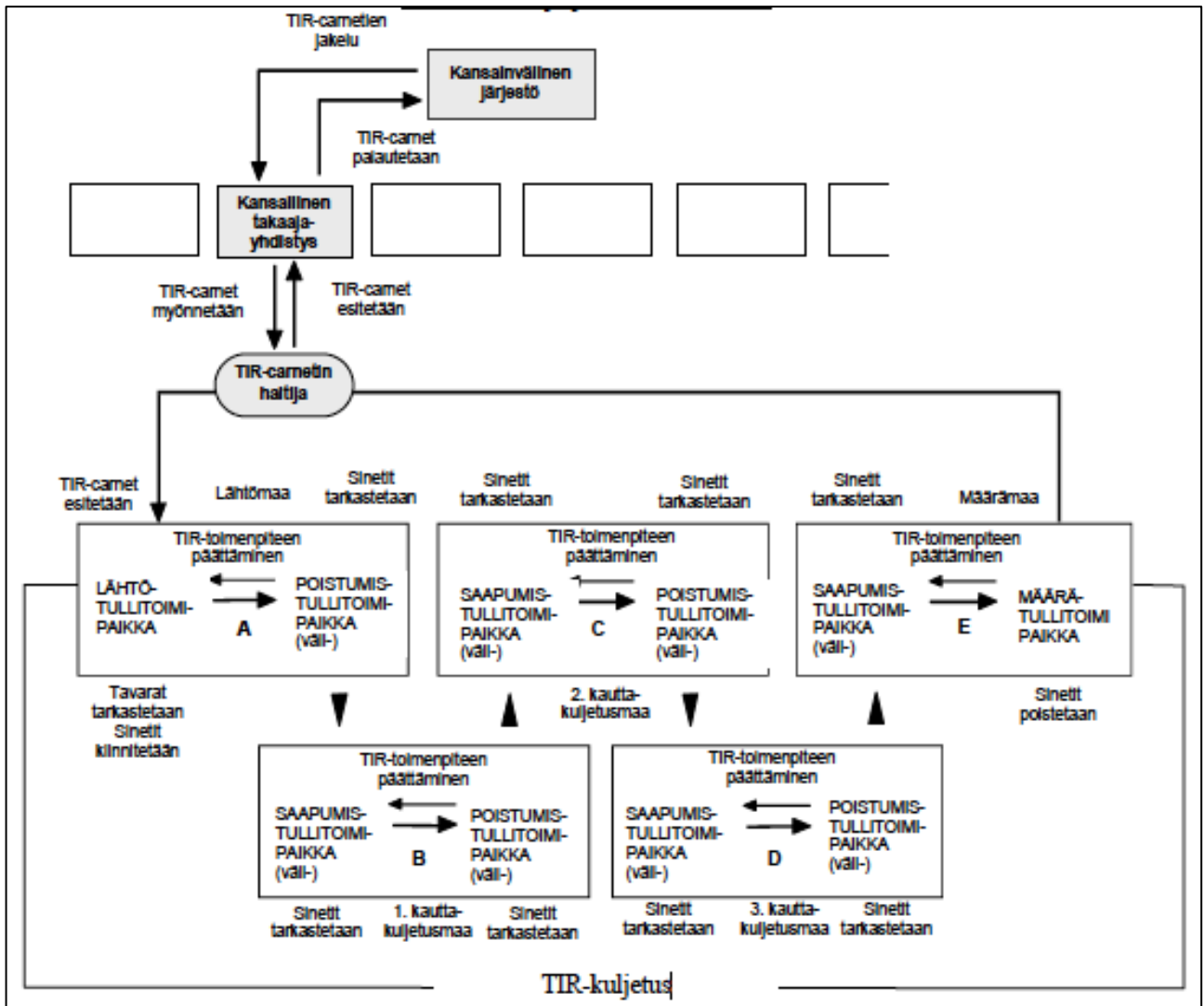
*Isot valkoiset kirjaimet sinisellä pohjalla (RAL 5017)*

*(Kirjaimet: 200 mm korkeat; viivan paksuus: vähintään 20 mm)*

*Yllä kuvatus 5 liitteen mukaisen TIR-kilven sisältävä sähköinen tiedosto (EPS-formaatissa) on saatavilla TIR –web-sivulla (<http://tir.unece.org>).*

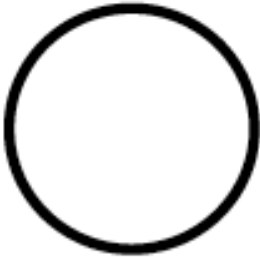
*Sen voi myös hankkia ottamalla yhteyttä TIR:n sihteeristöön.*





Kuva; TIR-käsikirja 2011, 17


(Name of International Organization)



## CARNET TIR\*

**.....vouchers** No

1. Véhicule pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au \_\_\_\_\_ inclus  
*Vehicle for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including*
2. Délivré par \_\_\_\_\_  
*Issued by*  
\_\_\_\_\_  
(nom de l'association émettrice / name of issuing association)
3. Titulaire \_\_\_\_\_  
*Holder*  
\_\_\_\_\_  
(nom, adresse, pays / name, address, country)
4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association:  
*Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:*
5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale:  
*Signature of the secretary of the international organization:*



(A remplir avant utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)

6. Pays d'export \_\_\_\_\_  
*Country/Countries of departure<sup>(1)</sup>*
7. Pays d'importation \_\_\_\_\_  
*Country/Countries of destination<sup>(1)</sup>*
8. No(x) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s)<sup>(1)</sup>  
*Registration No(s) of road vehicle(s)<sup>(1)</sup>*
9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date)<sup>(1)</sup>  
*Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date)<sup>(1)</sup>*
10. No(x) d'identification du (des) conteneur(s)<sup>(1)</sup>  
*Identification No(s) of container(s)<sup>(1)</sup>*

11. Observations diverses \_\_\_\_\_  
*Remarks*

12. Signature du titulaire du carnet:  
*Signature of the carnet holder:*

<sup>(1)</sup> Effacer la mention inutile  
*Strike out what does not apply*

\*Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous le auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.  
 \*See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

Kuva; TIR-käsikirja 2011, 105

NOROVIITA NIINA

Osoite

00000 Kaupunki

Puhelinnumero

niina.noroviita@student.kyamk.fi

HAASTATTELU

Nimi Sukunimi

Yritys

#### HAASTATTELUPYYNTÖ

Teen Kymenlaakson ammattikorkeakoulussa kansainvälisen kaupan koulutusohjelman opinnäytetyöhön liittyvää tutkimusta yhdessä toimeksiantajani HaminaKotka Satama Oy:n kanssa siitä, kuinka TIR-järjestelmän muutokset Venäjällä vaikuttaisivat Suomen ja Venäjän väliseen transitoliikenteeseen HaminaKotka Satama Oy:n näkökulmasta ja pyytäisin Teitä alan ammattilaisena vastaamaan muutamaan tutkimusta avustavaan kysymykseen.

Sähköpostihaastattelun lähtökohtana on Venäjän epäselvä tilanne TIR-järjestelmään liittyen ja tarkoitukseni on kartoittaa tilannetta ja Venäjän TIR-passitusjärjestelmän mahdollisten muutosten vaikutuksia.

Pyytäisin Teitä vastaamaan kysymyksiin nimellänne, jotta voisin käyttää vastauksianne paremmin tukemassa tutkimustuloksia.

Jos ette halua nimeänne esiintyväksi opinnäytetyössä tai tutkimustilastelmässä vastaukset voidaan julkaista myös muodossa, josta vastaajaa ei voida tunnistaa. Pyydän vastaamaan kysymyksiin viimeistään 14.3.2014

Toivon, että osallistutte vastaamalla haastatteluun ja autatte minua tutkimuksen tekemisessä. Vastaaminen vie noin 10 minuuttia.

Ystävällisin terveisin,

Niina Noroviita

Kymenlaakson ammattikorkeakoulu

#### KYSYMYKSET

1. Mikä on yleinen näkemyksesi Suomen transitoliikenteen tilasta ja kehityksestä?
2. Entä tämän hetkinen näkemyksesi TIR-tullitakausjärjestelmän tilanteesta ja sen kehittymisestä Venäjällä?
3. Kuinka TIR-järjestelmän muutokset Venäjällä vaikuttaisi Suomen kauttakulkuliikenteeseen?
4. Saako nimeänne käyttää vastauksien yhteydessä?

NOROVIITA NIINA  
Osoite  
00000 Kaupunki  
Puhelinnumero  
niina.noroviita@student.kyamk.fi

KYSELY

Nimi Sukunimi  
Yritys

## KYSELYTUTKIMUS

Teen Kymenlaakson ammattikorkeakoulussa kansainvälisen kaupan koulutusohjelman opinnäytetyöhön liittyvää tutkimusta yhdessä toimeksiantajani HaminaKotka Satama Oy:n kanssa, siitä kuinka TIR-järjestelmän muutokset Venäjällä vaikuttaisivat Suomen ja Venäjän väliseen transitoliikenteeseen HaminaKotka Satama Oy:n näkökulmasta ja pyydän teitä vastaamaan alla olevaan kyselyyni.

Kyselyn lähtökohtana on Venäjän epäselvä tilanne TIR-järjestelmään liittyen ja tarkoitukseni on kartoittaa kevyesti kuljetusyritysten näkemystä Suomen transitoliikenteen tilasta tällä hetkellä sekä Venäjän TIR-tullitakausjärjestelmän muutosten vaikutuksista.

Kyselyn kohderyhmänä ovat HaminaKotka Satamassa toimivat logistiikka-alan yritykset, jotka harjoittavat Venäjälle ja/tai Venäjältä suuntautuvaa transitoliikennettä.

Lähetän kaikille halukkaille kyselyyn vastanneille tiivistelmän tutkimuksen tuloksista kevään 2014 aikana. Kyselyyn vastanneiden nimiä tai yrityksiä ei tulla julkaisemaan tutkimustiivistelmässä tai opinnäytetyössä ilman lupaa. Tutkimuksen tulokset voidaan julkaista muodossa, josta vastaajaa ei voida tunnistaa.

Pyydän vastaamaan kyselyyn viimeistään 12.3.2014

Toivon, että osallistutte kyselyyn ja autatte minua tutkimuksen tekemisessä. Vastaaminen vie noin 10 minuuttia.

Ystävällisin terveisin,

Niina Noroviita

Kymenlaakson Ammattikorkeakoulu

KYSYMYKSET

Kysymyksiin voitte vastata omin sanoin.

1. Saako yrityksen/vastaaajan nimeä käyttää tutkimustiivistelmässä ja opinnäytetyössä?
2. Transitoliikenteen osuus yrityksen toiminnasta. (%)
3. Yleisnäkemyksenne transitoliikenteen kehittymisestä Suomessa.
4. Oma näkemyksenne Suomen kilpailukyvystä Venäjälle/Venäjältä suuntautuvaan transitoliikenteeseen verrattuna kilpaileviin reitteihin. (Esimerkiksi edullinen hinta/aikataulujen täsmällisyys/luotettavuus/palveluiden monipuolisuus/jokin muu)
5. Seuraatko aktiivisesti TIR-kiistan tilannetta Venäjällä?
6. Onko epävarmuus Venäjän TIR-järjestelmän tilanteesta vaikuttanut toimintaanne?
7. Oletteko varautuneet tai muuttaneet toimintaanne jollakin tavalla mahdollisten muutosten tullessa voimaan? Miten? (Mahdollisena muutoksena esimerkiksi Venäjän sulkeminen TIR-tullitakausjärjestelmän ulkopuolelle)
8. Haluatteko valmiin tutkimuksen tiivistelmän?