

Ville Partanen

# **VIENTIKULJETUKSET SUOMESTA VENÄJÄLLE**

## **Rautatiet**

Opinnäytetyö  
CENTRIA AMMATTIKORKEAKOULU  
Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma  
Marraskuu 2013

<b>Yksikkö</b> Kokkola-Pietarsaari	<b>Aika</b> Marraskuu 2013	<b>Tekijä/tekijät</b> Ville Partanen
<b>Koulutusohjelma</b> Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma		
<b>Työn nimi</b> VIENTIKULJETUKSET SUOMESTA VENÄJÄLLE. Rautatiet.		
<b>Työn ohjaaja</b> Sara Åhman	<b>Sivumäärä</b> 58 + 2	
<b>Työelämäohjaaja</b>		
<p>Opinnäytetyön aiheena oli rautatiekuljetukset Suomesta Venäjälle. Työn aihe valittiin omakohtaisesta kiinnostuksesta logistiikkaa ja Venäjää kohtaan ja koska Venäjä on, ja tulee luultavasti olemaan Suomelle tärkeä kauppakumppani.</p> <p>Tutkimuskysymys oli, kuinka rautatiekuljetukset Suomesta Venäjälle toimivat. Opinnäytetyöllä ei ollut toimeksiantajaa. Lähteinä työssä käytettiin kirjoja ja Internetiä. Internet lähteillä oli tässä työssä suuri rooli, koska ajankohtaista kirjallisuutta oli todella vaikea löytää.</p> <p>Tutkimusosa työssä toteutettiin kvalitatiivista tutkimusmenetelmää käyttäen. Teemahaastattelua apuna käyttäen haastateltiin kuutta eri rautatiekuljetuksen asiantuntijaa. Haastattelujen avulla pyrittiin saamaan vastaus tutkimuskysymykseen. Haastattelut suoritettiin keväällä 2013.</p> <p>Opinnäytetyössä kirjoitettiin logistiikasta, jonka jälkeen kerrottiin tarkemmin rautatiekuljetuksista. Tämän jälkeen kerrottiin Venäjästä vientikohteena, jonka jälkeen siirryttiin pääaiheeseen, eli Venäjän rautatiekuljetuksiin. Lopuksi suoritettiin teemahaastattelut.</p> <p>Tutkimuksessa selvisi, että Suomen ja Venäjän kauppa on kasvavaa ja näin ollen myös rautatiekuljetuksille pitäisi myös jatkossa olla kysyntää. Tällä hetkellä tuonti Venäjältä Suomeen rautateitse on paljon suurempaa kuin vienti Suomesta Venäjälle. Rahtihinnat ja Suomessa vaunujen vetoon menevä aika nousivat tutkimuksen perusteella suurimmaksi esteeksi vientikuljetuksien kasvulle.</p>		

<b>Asiasanat</b> kuljetus, logistiikka, rahti, rautatiet, Suomi, Venäjä
--

ABSTRACT

<b>CENTRAL OSTROBOTHNIA UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES</b> Kokkola-Pietarsaari Unit	<b>Date</b> November 2013	<b>Author</b> Ville Partanen
<b>Degree programme</b> Degree Programme in International Business		
<b>Name of thesis</b> EXPORT FROM FINLAND TO RUSSIA. Railways.		
<b>Instructor</b>		<b>Pages</b> 58 + 2
<b>Supervisor</b> Sara Åhman		
<p>The topic of this thesis was Export from Finland to Russia. The topic was chosen based on an interest in logistics and doing business with Russia.</p> <p>The main question was how railway transports from Finland to Russia work? This thesis had no commissioner. Books and the internet were used as sources. Internet sources had a big role because it was very difficult to find book sources.</p> <p>A qualitative survey method was used for this thesis. Survey was made with the help of theme interviews and six experts from different companies were chosen as interviewees. The goal of interviews was to get an answer for the main question. The interviews were conducted in the spring 2013.</p> <p>The thesis discussed about logistics and railway transports. It also talked about Russia as an export destination and railway transports from Finland to Russia, which was the main object. The six interviews were made last.</p> <p>The research showed that trade between Finland and Russia is increasing. It means that there should also be use for railway transports in the future. At the moment import from Russia to Finland via railways is much bigger than the other way around. Freight costs and the long delivery times inside Finland was found out to be the obstacles for growth.</p>		

<p><b>Key words</b> Finland, freight, logistic, railways, Russia, transport</p>
---

**TIIVISTELMÄ  
ABSTRACT  
SISÄLLYS**

<b>1 JOHDANTO</b>	<b>1</b>
<b>2 LOGISTIIKAN KÄSITTE</b>	<b>3</b>
2.1 Logistiikka-ala	3
2.2 Logistiikka Suomessa	4
2.3 Rautatiekuljetukset	5
2.4 Incoterms 2010	8
<b>3 VENÄJÄ VIENTIKOHTEENA</b>	<b>11</b>
3.1 Venäjän talous	12
3.2 Venäjän liikenneinfrastruktuuri	14
3.3 Suomen ja Venäjän väliset kauppasuhteet	16
3.4 Venäjän WTO jäsenyys	16
3.5 Suomen vienti Venäjälle	17
3.6 Venäjän kaupan asiakirjat	19
<b>4 RAUTATIEKULJETUKSET VENÄJÄLLE</b>	<b>22</b>
4.1 Venäjän rautatiet	23
4.2 Kuljetuskapasiteetti	25
4.3 Venäjän rautatiekuljetusten asiakirjat	26
4.4 Incoterms 2010 Venäjän rautatiekuljetuksissa	26
<b>5 KVALITATIIVINEN TUTKIMUS</b>	<b>28</b>
<b>6 TULOKSET</b>	<b>30</b>
6.1 Haastatellut henkilöt	30
6.2 Haastattelujen jakaminen kahteen ryhmään	32
6.2.1 Kuljetuksia käyttävien yritysten haastattelut	33
6.2.2 Rahdintarjoajien haastattelut	38
6.3 Tuloksien yhteenveto	46
<b>7 POHDINTA</b>	<b>47</b>
<b>LÄHTEET</b>	<b>54</b>
<b>LIITTEET</b>	
<b>KUVIOT</b>	
KUVIO 1. Suomen rautatieverkko ja sen nopeusrajoitukset.	7
KUVIO 2. Trans Siperian rata.	15
KUVIO 3. Vienti Venäjälle tavararyhmittäin 2011.	18
<b>TAULUKOT</b>	
TAULUKKO 1. Toimituslausekkeet jotka sopivat kaikkiin kuljetusmuotoihin.	9
TAULUKKO 2. Venäjän talouden kuvaajia.	13
TAULUKKO 3. Suomesta Venäjälle menevien rautatiekuljetuksien...	49

## 1 JOHDANTO

Tämän opinnäytetyön aiheeksi valittiin logistiikka, koska olen todella kiinnostunut siitä ja nykyisin myös työskentelen sen parissa. Logistiikka on kokonaisuudessaan laaja käsite, joten aihetta jouduttiin rajaamaan ja näin päädyttiin rautatiekuljetuksiin Suomesta Venäjälle viennin osalta. Työn tarkoitus on tarkastella kuljetuksia suomalaisten teollisuusyrityksien kantilta, koska ne ovat kyseisten kuljetuksien pääkäyttäjiä.

Tutkimuskysymykseksi valittiin, kuinka rautatie rahtikuljetukset Suomesta Venäjälle toimivat. Kysymys valittiin sillä perusteella, että itselläni ei ole tästä minkäänlaista tietoa, mutta tämä tieto kiinnosti minua kovasti. Tein seminaarityöni samasta aiheesta ja huomasin että aihe kiinnosti kovasti myös kaikkia henkilöitä, joille työni esittelin, ja aihe oli myös heille melko tuntematon. Tavoitteeni on kertoa lukijalle mahdollisimman tarkasti asioista, jotka kuljetuksiin liittyvät. Työ voisi toimia myös eräänlaisena oppaana yrityksille, joilla olisi mahdollisesti mielenkiintoa aloittaa rautatiekuljetukset Venäjälle.

Venäjän kauppa on varsin mielenkiintoista, koska yleisesti siihen liittyy paljon byrokratiaa ja muita hankaluuksia. Työskentelen itse paperiteollisuuden alalla ja hoidan osana työtäni myös yrityksemme kuljetussuunnittelua. Yritys, jossa työskentelen, vie tuotteita Venäjälle, mutta käyttäen maantiekuljetuksia, joten siksi valitsin aiheekseni rautatiekuljetukset.

Työssä tuodaan esille toimintoja, jotka liittyvät Venäjän rautatiekuljetuksiin. Paljonko niitä käytetään, mitä asiakirjoja kuljetuksiin vaaditaan, mitä vikoja / puutteita kuljetuksissa on jne. Esille otetaan myös Incoterms 2010 toimituslausekkeet, jotka ovat tärkeä osa kuljetuksia, koska ne määrittävät kuka on vastuussa kuljetuksesta milloinkin. Käsittelyyn otetaan myös maittemme väliset kauppasuhteet ja Venäjän talous. Mielestäni näillä seikoilla on jatkuvuus aina rautatiekuljetuksiin asti, koska jos kauppa ei maittemme välillä käy, niin ei myöskään kuljetuksia tarvita.

Työssä tehdään kvalitatiivinen tutkimus, jota varten haastatellaan kuutta alan asiantuntijaa. Muutama haastateltava valitaan yrityksistä, jotka käyttävät rautatiekuljetuksia Venäjälle.

Tämän vastapainoksi haastatellaan myös neljää huolitsijaa tai rahdintarjoajaa joilla on monen vuoden vankka kokemus alalta.

Työssä käytetään lähinnä Internet lähteitä, koska ajan tasalla olevia kirjallisia lähteitä aiheeseen on melko vaikea löytää, varsinkin rautatiekuljetuksiin liittyen. Tarkoituksena on käyttää mahdollisimman tuoreita lähteitä, koska logistiset toiminnot kehittyvät jatkuvasti ja näin ollen jo muutaman vuoden vanha lähde saattaa sisältää vanhentunutta tietoa.

## 2 LOGISTIIKAN KÄSITE

Logistiikka on käsitteenä suhteellisen nuori, mutta kuitenkin samalla yritysten perustoimintona erittäin vanha. Nykyinen logistiikkakäsite on syntynyt materiaalitalouden ja kuljetustalouden perillisenä lähinnä kuvaamaan materiaalien hyödykkeiden toimittamiseen liittyviä koordinoitavia tehtäviä. Logistiikka voidaan määritellä seuraavasti: Logistiikka on materiaali-, tieto- ja pääomavirtojen, hankinnan, tuotannon, jakelun ja kierrätyksen, huolto- ja tukipalvelujen, varastointi-, kuljetus- ja muiden lisäarvopalvelujen sekä asiakaspalvelun ja –suhteiden kokonaisvaltaista johtamista ja kehittämistä (Karrus 2001, 13). Teollisuuden ja kaupan yrityksille logistiikka on koko yrityksen läpäisevä toimintatapa, jolla hallitaan yrityksen prosesseja. Toimiva logistiikka on kansantalouksien ja yritysten kilpailukyvyn ehto (Turun yliopisto 2012).

Käsite logistiikka on lähtöisin sotilasalalta, jossa se tarkoitti huolto- ja majoitustoimintaa. Yritystoiminnassa sana logistiikka otettiin käyttöön vasta 1960-luvulla, ja se oli aluksi lähinnä materiaalinhallinnan synonyymi. Vasta myöhemmin sen merkitys laajentui kattavampaan toimintojen tarkasteluun (Mäkelä & Mäntynen 1998, 7). Mielestäni logistiikan käsitettä ei silti ole vielä täysin ymmärretty. Moni ihminen omaksuu sen virheellisesti pelkästään kumipyöräkuljetuksena vaikka todellisuudessa se on paljon laajempi käsite.

### 2.1 Logistiikka-ala

Globalisoituminen ja kansainvälistyminen ovat yhteydessä logistiikkaan ja logistiikka-alaan. Ennen vanhaan riitti, kun tavara toimitettiin pääosin kotimaan rajojen sisäpuolella. Nyt kansainvälistymisen myötä yritysten toimintakentät muuttuvat ja toimitukset suuntautuvat monien tuhansienkin kilometrien päähän. Tämän johdosta logistiikka-alalle kaivataan koko ajan uutta osaamista. (Mäkelä, Mäntynen & Vanhatalo 2005, 66.)

Kuljetus- ja logistiikka-alan ammattilainen vastaa ihmisten ja tavaroiden kuljetuksesta maalla, merellä ja ilmassa. Alan ammattilainen huolehtii myös materiaalivirtojen ohjaamiseen liittyvästä tiedonsiirrosta sekä tavaroiden pakkaamisesta, varastoinnista ja toimittamisesta asiakkaalle kohtuullisin kustannuksin. (Turun ammatti-instituutti 2006.)

Elinkeinoelämän vilkastuminen ja auto- ja kuljetuskaluston ikääntyminen pitävät alan kasvuvauhtia yllä ja alan työllistämisenäkymät ovat hyvät. Tekniset uudistukset, työtehtävien monipuolistuminen, liikkuvuuden lisääntyminen ja toimintaympäristön kansainvälistyminen ovat lisänneet alan ammattitaitovaatimuksia ja tarvetta lisäkoulutukseen. Aikuinen voi opiskella perus-, ammatti- ja erikoisammattitutkintoja näyttöinä (Turun ammatti-instituutti 2006). Alan tulevaisuuden näkymät ovat erittäin hyvät, koska tarvetta osaaville alan ammattilaisille on paljon. Työ alalla on usein hektistä ja haastavaa, mutta henkilökohtaisesti voisin silti suositella alaa jokaiselle kiinnostuneelle, koska työ on todella mielenkiintoista ja mukaansa tempaavaa.

## 2.2 Logistiikka Suomessa

Suomi on logistiikan näkökulmasta haasteellinen maa. Ritvasen ja Koiviston (2006) mukaan tehokas ja toimiva logistiikka on Suomelle elinehto. Pitkät etäisyydet vientiteollisuuden päämarkkina-alueilta, riippuvuus merikuljetuksista ja kotimaan ohuet tavaravirrat aiheuttavat omat vaatimuksensa. Etäisyydet voivat olla myös pitkät toimittaessa kotimaan sisäpuolella. Logistiikan kustannukset ovat Suomessa korkeat verrattuna muihin maihin. (Ritvanen & Koivisto, 2006, 24.)

Liikenne- ja viestintäministeriön tekemän selvityksen mukaan Suomalaisyritysten logistiikkakustannukset olivat vuonna 2012 keskimäärin 12,1 prosenttia yritysten liikevaihdosta. Vuonna 2009 vastaava luku oli 11,9 prosenttia. Kuljetuskustannukset muodostavat suurimman yksittäisen kustannuserän. Ne ovat keskimäärin 4,6 prosenttia yritysten liikevaihdosta. Yli puolet yrityksistä arvioi kuljetuskustannustensa nousevan vuoteen 2015 mennessä. Logistiikan merkitys yrityksen kilpailukyvyille korostuu erityisesti suurilla yrityksillä. Suurilla kaupan alan yrityksillä keskimäärin 43 prosenttia ja teollisuusyrityksillä 35 prosenttia kilpailukyvyistä tulee logistiikasta. Vaikka matalan kustannustason maat ovat houkuttelevia erityisesti hankinnan ja tuotannon sijoittumiselle, myös kotimaassa nähdään kasvupotentiaalia. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012a.)

Vuonna 2012 Suomi oli noussut kolmannelle sijalle maailmanlaajuisessa logistiikan toimivuutta mittaavassa vertailussa, jossa ensimmäisellä sijalla oli Singapore ja toisella Hong Kong. Maailmanpankki julkaisi maailmanlaajuisen ulkomaankaupan logistista toimivuutta



mittaavan Logistics Performance Index 2012-raportin 16.5.2012 Maailmanpankki ja Turun kauppakorkeakoulun logistiikan linja ovat yhdessä julkaisseet tätä vertailua vuodesta 2007 alkaen. Vertailussa oli mukana 155 maata. Suomen sijaluku vuonna 2010 oli 12. ja vuonna 2007 15. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012b.)

Tämän perusteella voidaan helposti tulkita, että logistiikka-alalla tehdään kotimaassamme hyvää ja osaava työtä ja kehitystä positiiviseen suuntaan tapahtuu koko ajan. Maastamme löytyy ammattitaitoisia alan osaajia ja heille on myös koulutusmahdollisuuksia aina korkeakoulutasoilla asti. Kouluttaminen on tärkeää, koska ala on kasvava ja ammattitaitoa tarvitaan jatkossa koko ajan enemmän. Hyvien koulutusmahdollisuuksien ansiosta uskon myös, että suomalaisille logistiikan osaajille on käyttöä myös muualla kuin kotimaan rajojemme sisäpuolella.

### **2.3 Rautatiekuljetukset**

Rautateille on tunnusomaista sidonnaisuus raiteeseen: kalusto ohjautuu pitkin kiskoja laipallisten pyörien avulla. Radan ja raiteen lujuus on suuri ja kiskon ja kiskopyörän välillä on pieni vierintävastus. Näiden tekijöiden ansiosta rautateillä voidaan kuljettaa raskaita kuormia suurin nopeuksin ja vetovoiman tarve suhteessa kuljetettavan tavaran massaan on pieni. (Suomen kuljetusopas 2010.)

Suomen liikennöidyn rataverkon pituus on 5944 kilometriä, josta 3073 kilometriä on sähköistetty. Henkilöjunien suurin sallittu nopeus on 220 kilometriä tunnissa ja tavarajunien 120 kilometriä tunnissa. Suomen tavaraliikenteestä rautatiekuljetuksien osuus on perinteisesti ollut noin neljännes. Vuonna 2011 rautateitse kulki tavaraa noin 34,8 miljoonaa tonnia, josta kotimaan liikenteen osuus oli 23,5 miljoonaa tonnia ja kansainvälisen liikenteen osuus 11,3 miljoonaa tonnia (Liikennevirasto 2013). Suomen rataverkko on leveäraiteista. Rataverkon leveys on 1524 mm, joka on käytännössä sama kuin rajanaapurillamme Venäjällä, jonka rataverkon leveys on 1520 mm. Suurimmassa osassa Eurooppaa sekä Yhdysvalloissa rataverkon leveys on kapeampi, eli 1435 mm. (Mäkelä ym. 2005, 66.)

Rataverkon käyttöön tarvitaan sekä toimilupa että erikseen saatu käyttöoikeus. Käyttöoikeuden voi saada rautatieyrittäjä, jolle on myönnetty toimilupa Euroopan talousalueeseen

kuuluvassa valtiossa. Suomessa oikeus käyttää ratoja kotimaan liikenteessä voitiin myöntää aikaisemmin vain Valtion rautateiden toimintaa jatkamaan perustetulle osakeyhtiölle eli käytännössä VR Osakeyhtiölle. Liikenne- ja viestintäministeriö on kuitenkin myöntänyt Ratarahdi Oy:lle toimiluvan rautateiden tavarakuljetuksiin 15.5.2012. Ratarahdi Oy on ensimmäinen uusi yritys, joka tulee Suomen rautatiemarkkinoille kilpailun avauduttua vuonna 2007. (Suomen kuljetusopas 2010; Liikenne- ja viestintäministeriö 2012b.)

Rautateiden kunnossapidosta Suomessa vastaa liikennevirasto, joka kilpailuttaa kunnossapitäjät. Vuosittain kunnossapitoon käytetään lähes 200 miljoonaa euroa. Korjaustoimenpiteet tulevat ilmi tarkastuksissa ja radan kunnan seurannassa. Näitä toimenpiteitä tehdään rataverkon alkuperäisen kunnan ylläpitämiseksi. Esimerkiksi ratapölkyille tehdään hajavaihtoja, kuluneita kaarikiskoja ja vaihteen osia vaihdetaan sekä järjestelmien osia uusitaan. Rataverkon kunnan tarkastukset ja kunnossapito vaativat sekä erityisosaamista, että erikoiskalustoa ja materiaaleja. (Liikennevirasto 2013.)

Henkilöliikennettä hallinnoi Suomessa VR, mutta alkuvuodesta 2013 mediassa on ollut puhetta liikenteen avaamisesta kilpailulle. Kilpailun avaamisen olisi tarkoitus tapahtua tämän vuosikymmenen lopussa, mutta mitään varmaa tietoa asiasta ei vielä ole. VR:n toimitusjohtajan Mikael Aron mukaan kilpailua muihin maihin olisi yleisesti ottaen viemässä Saksan ja Ranskan rautatiet (Turtola, 2013). Suomen liikenneministeri Merja Kyllönen suhtautuu kuitenkin varauksellisesti kilpailun avaamiseen ja hän on ollut jopa enemmän VR:n monopolin takana (Soisalon-Soininen, 2012).

Rautateiden henkilöliikenne on useissa maissa jo pitkän aikaa ollut kannattamatonta ja supistuvaa, ja tuottoja on yritetty saada rahtiliikenteellä. Nykyään useissa maissa on poliittisista syistä ja ympäristösyistä siirrytty koko ajan enemmän rautatiekuljetuksiin. Keskipitkät ja pitkät matkat ja suuret erät ovat kuitenkin rautatiekuljetusten ominta toiminta-aluetta (Karrus 2001, 118.).

Rautatierahdin kansallinen markkinaosuus vaihtelee suuresti eri maiden välillä. Venäjällä, jossa maanteiden kunto on heikko ja rautatieverkon kattavuus laaja, rautatiekuljetuksien osuus on jopa lähes 90 %. Yhdysvalloissa, jossa etäisyydet ovat pitkiä ja kertakuljetusmäärät suuria, rautatierahdin osuus on noin 50 %. EU-maissa rautatierahdin markkinaosuus on noin 20 % ja alueen suurin toimija vuonna 2005 oli Saksa josta lähti, ja jonne saapui vuon-

na 2005 rautateitse lähes 100 miljoona tonnia tavaraa. Suomi oli samana vuonna 14 miljoonalla tonnillaan saman tilaston sijalla 16. Kansainvälisen rautatierahdin markkinaosuu- den kasvattamisen ongelmana pidetään järjestelmien yhteensopimattomuudesta johtuvia viiveitä kuljetusketjussa. Rajoja ylittävässä liikenteessä odotusajat lisääntyvät, mikä kas- vattaa kokonaisläpäisyä. (Karhunen & Hokkanen 2007, 113.)



**KUVIO 1.** Suomen rautatieverkko ja sen nopeusrajoitukset. (YLE 2012.)

Kuviossa 1 kuvataan maamme rautatieverkon suurimmat sallitut kilometrinopeudet kulla- kin pätkällä. Erot ovat mielestäni pienet ja vaikutus varsinkin rahtiliikenteeseen rajoituksil- la on pieni, koska suurin sallittu vauhti on 120 kilometriä tunnissa. Rataverkko on melko laaja, mutta silti esimerkiksi itä-länsi suunnassa liikuttaessa yhteydet ovat melko huonot. Tämän vuoksi esimerkiksi Vaasa-Joensuu välillä liikuttaessa joudutaan kiertämään suhteet- tomien pitkien kiertolenkkien kautta, jonka johdosta kuljetusajat kasvavat suhteettoman pitkiksi. Henkilöliikenteessä nopein yhteys Vaasa-Joensuu välillä on noin seitsemän tuntia matkan ollessa noin 500 kilometriä.

## 2.4 Incoterms 2010

Incoterms on Kansainvälisen Kauppakamarin (ICC) laatima kauppasanojen tulkintakokoelma 11 eri toimituslausekkeesta. Viittaamalla siihen ratkaistaan toimituslausekkeeseen liittyvät erimielisyydet ICC:n tulkinnan mukaisesti. Tavaroiden vahingoittuessa voi velvoitteista, riskeistä tai kustannusten jaosta syntyä kiistaa, koska kauppatavat ovat erilaiset eri maissa. Näiden ongelmien poistamiseen pyritään yhtenäisillä ja samalla tavalla eri puolilla maailmaa käytettävillä toimituslausekkeilla (Suomen kuljetusopas 2012; If 2012.)

Incoterms määrittelee ulkomaankaupassa tavallisimpien toimituslausekkeiden sisällön. Toimituslausekkeiden säännöt koskevat vain myyjän ja ostajan välistä suhdetta. Suhteesta kuljetuksen suorittajaan määrää kuljetussopimus. Toimituslausekkeiden tärkeimpiä kohtia ovat ns. kriittiset pisteet, joissa ostajan ja myyjän vastualueet kohtaavat ja tavara siirtyy myyjän vastuulta ostajan vastuulla. (Suomen kuljetusopas 2012.)

Kuljetusmuotojen kehittyminen, konttikuljetusten lisääntyminen sekä terminaalikäytäntöjen muutokset johtivat siihen, että vuosituhannen vaihteessa käyttöön otetut Incoterms 2000 -lausekkeet eivät enää riittävän selkeästi määritelleet ostajan ja myyjän välisiä suhteita liittyen tavarantoimitukseen ja kuljetukseen. Näin ollen uudet Incoterms 2010 lausekkeet otettiin käyttöön vuoden 2011 alussa. Aikaisemmat Incoterms lausekkeet ovat kuitenkin jatkossakin voimassa, mutta uusien lausekkeiden käyttöönotto on suositeltavaa. (Pohjola 2011.)

Uudistetussa Incoterms 2010 kokoelmassa on yksitoista lauseketta aikaisemman kolmentoista asemesta. Kaksi uutta lauseketta, DAT ja DAP, korvaavat DAF, DES, DEQ ja DDU -lausekkeet. Näkyvin muutos liittyy lausekkeiden ryhmittelyyn. Lausekkeet on ryhmitelty kuljetusmuodon mukaan kahteen ryhmään. Vain merikuljetuksiin sopivat lausekkeet ovat FAS (Free Alongside Ship - vapaasti aluksen sivussa), FOB (Free On Board - vapaasti aluksessa), CFR (Cost and Freight - kulut ja rahti maksettuina), CIF (Cost, Insurance and Freight - kulut, vakuutus ja rahti maksettuina) (Pohjola 2011). Toisen ryhmän lausekkeet ovat seuraavan sivun taulukossa 1.

**TAULUKKO 1.** Toimituslausekkeet, jotka sopivat kaikkiin kuljetusmuotoihin. (Kuljetusopas 2012.)

<b>EXW</b>	Ex Works, noudettuna lähettäjältä
<b>FCA</b>	Free Carrier, vapaasti rahdinkuljettajalla
<b>CPT</b>	Carriage paid to, kuljetus maksettuna
<b>CIP</b>	Carriage and insurance paid to, kuljetus ja vakuutus maksettuina
<b>DAT</b>	Delivered at terminal, toimitettuna terminaalissa
<b>DAP</b>	Delivered at place, toimitettuna määräpaikalle
<b>DDP</b>	Delivered duty paid, toimitettuna tullattuna

Toimituslausekkeet syntyvät useiden kompromissien tuloksena, joten teoriassa parasta lauseketta ei aina ole mahdollista soveltaa käytännössä. Tulkintaeroja syntyy erityisesti kustannusten jaossa, jolloin veloitukset kuljetus- ja huolintaliikkeiltä ovat epäselviä. Kansainvälisen kaupan tavoitteena on ollut myyjän vastualueen laajentaminen - entistä parempi kustannus- ja palvelukontrolli kuljetusketjun eri vaiheista aina ostajan varastoon saakka. Tämän vuoksi EXW-, FAS- ja FOB - myyntiehdosta on siirrytty yhä laajemman myyjän vastuun sisältäviin toimitustapoihin. (Suomen kuljetusopas 2012.)

Ostajan ja myyjän välinen toimituslauseke sovitaan kauppasopimusta tehdessä. Otetaan esimerkkinä helsinkiläinen myyjä ja moskovalainen ostaja. Kauppasopimusta tehtäessä osapuolien on sovittava seuraavista asioista: Kaupan kohteena oleva tavara, siitä maksettava hinta, maksuehto sekä tavaran toimittaminen myyjältä ostajalta. Tavaran toimittamiseen liittyy monia asioita, kuten toimittaminen ja vastaanotto, kustannusten jakautuminen, vienti- ja tuonti selvitykset jne. Tavaran toimittamiseen liittyvät asiat ostaja ja myyjä voivat joka kerta sopia erikseen, mutta helpompi tapa on sopia standardina käytettävä toimitusehto, jota käytetään jokaisen toimituksen yhteydessä.

Helsinkiläinen myyjä ja moskovalainen ostaja päätyvät neuvotteluissaan DAP toimitusehtoon. Tällöin ehdoksi tulee DAP Moskova, koska DAP:in perään lisätään aina toimituspaikan nimi. Tässä tapauksessa myyjän vastuulle jää tavaran toimittaminen sovittuun toimituspaikkaan, kuljetuskustannuksien maksu, vastuu mahdollisista tavaralle aiheutuvista va-

hingoista kunnes tavara on toimittu asiakkaan määrittelemään paikkaan sekä vientimuodollisuuksien hoitaminen.

Ostajan velvollisuuksiin kuuluu tavaran vastaanottaminen sovitussa paikassa, tämän jälkeen ostaja on vastuussa tavarasta, joten mahdolliset vahingot vastaanottamisen jälkeen menevät ostajan vastuuseen. Ostaja vastaa myös tuontimuodollisuuksista, jotka tässä tapauksessa tarkoittaisivat tuontitullausta, koska tavaraa siirretään EU maasta EU:n ulkopuoliseen maahan.

### 3 VENÄJÄ VIENTIKOHTEENA

Venäjä on maailman suurin maa. Sen pinta-ala, 17 miljoonaa neliökilometriä, on 11,5 % maailman kuivan maan alasta ja vain hieman pienempi kuin kahden seuraavaksi suurimman maan Kanadan ja Australian yhteenlaskettu pinta-ala. Venäjän alue jakaantuu 11 aikavyöhykkeeseen. Maan asukasluku vuonna 2011 oli 143,03 miljoonaa. Maassa on käytössä metrijärjestelmä ja valuuttana toimii rupla joka vastaa 100 kopeekkaa. (Venäjän federaation suurlähetystö Suomessa 2010.)

Venäjän pääkaupunki on Moskova. Pietaria, joka on samoin tärkeä hallinnollinen ja liike-elämän sekä kulttuurikeskus, sanotaan usein toiseksi tai pohjoiseksi pääkaupungiksi. Venäjällä on yli tuhat kaupunkia. Suuria yli miljoonan asukkaan kaupunkeja ovat Moskova (10,4 miljoonaa asukasta), Pietari (4,06 miljoonaa asukasta), Nizhni Novgorod, Novosibirsk, Jekaterinburg, Samara, Omsk, Tsheljabinsk, Kazan, Perm, Ufa, Rostov-na-Donu, Volgograd. (Venäjän federaation suurlähetystö Suomessa 2010.)

Venäjä on siis maana valtavan iso sekä pinta-alallisesti että asukasluvultaan. Maassa on paljon köyhyyttä, mutta sieltä löytyy myös valtavasti rahaa ja ostopotentiaalia. Tuloerot ovat suuret, mutta siellä missä rahaa on, sitä todellakin on. Maassa on asukkaita lähes 30 kertaa enemmän kuin Suomessa, joten jo näitten seikkojen perusteella voidaan sanoa, että mahdollisuuksia myös suomalaisille yrityksille löytyy.

Venäjä on aina tähän päivään asti ollut suomalaisille kuitenkin jopa hieman pelottava kauppakohde. Tähän on mielestäni vaikuttanut suurimmaksi osaksi maan byrokratia ja tietynlainen korruptio. Tarinat esimerkiksi yrityskaappauksista ja lahjonnasta Venäjällä ovat jokaiselle suomalaiselle tuttuja. Tuttuja ovat varmasti myös pitkät rekkajonot Venäjän rajalla sekä paperisota, johon yritykset joutuvat viedessään kauppatavaroita Venäjälle. Nämä seikat ovat varmasti vaikuttaneet negatiivisesti suomalaisten haluun lähteä kaupankäyntiin naapurimaahan. Nykyisin tilanne on kuitenkin parantunut ja suomalaiset yritykset uskaltavat suunnata itänaapuriin paljon helpommin kuin esimerkiksi kymmenen vuotta sitten. Seuraavassa luvussa pyrin antamaan lukijalle kuvan siitä, minkälainen tilanne on nykyisin.

### 3.1 Venäjän talous

Liiketoimintamielessä Venäjällä on selviä vahvuuksia ja heikkouksia. Positiiviset asiat ovat mm. seuraavanlaisia: Maassa on yli 140 miljoonaa kuluttajaa, maassa on vakaa poliittinen järjestelmä, valtio elvyttää taloutta erilaisilla tukitoimilla, tonttien ja rakennusten hinnat ja vuokrat ovat alentuneet, liiketilaa tarjolla myös hyvillä markkinapaikoilla. (Finpro 2010, 6.)

Heikkouksia ovat sen sijaan mm. finanssikriisi ja sen negatiiviset vaikutukset, korruptio ja byrokratia sekä lainsäädännön ristiriitaisuus. Potentiaalisia toimialoja suomalaisille yrityksille ovat mm. liikenneinfrastruktuuri, ympäristöteknologia, Sotshin Olympiahankkeet, laivanrakennusteollisuuden alihankinnat sekä kaasuputki- ja Itämeren satamahankkeet. (Finpro 2010, 6.)

Venäjän suuri koko tarkoittaa sitä, että jos tavoitellaan koko maan kattavaa markkinapeittoa, vaatii se mittavia markkinointi investointeja, joka tarkoittaa aikaa ja rahaa. Maan suurimmat ja vakavaraisimmat yritykset löytyvät suurkaupungeista, mutta yksityinen ostovoima voi olla hyvinkin hajallaan koko maan alueella. Moskova ja Pietari ovat ostovoimaltaan ja asukasmäärältään potentiaalisimpia markkinakohteita. (Venäjän liiketoiminnan perusopas 2007, 87–88.)

Näiden suurkaupunkien ulkopuolelle mieliville yrityksille on useita mittareita joilla mitata kannattaako ko. alueelle panostaa. Tällaisena mittarina toimii mm. kaupungissa sijaitsevat ulkomaiset pankit. Jos jostakin kaupungista löytyy esimerkiksi International Moscow Bank tai joku suomalaisomisteiden pankki, kyseisessä kaupungissa on mitä ilmeisimmin ostopotentiaalia. Toisena mittarina voidaan pitää alueen suhtautumista ulkomaisten yritysten edustajiin – jos alueen kuvernööri tai joku muu korkea virkamies ottaa edustajat vastaan, niin hyvin todennäköisesti alueen hallinto suhtautuu suopeasti ulkomaisiin yrityksiin. (Venäjän liiketoiminnan perusopas 2007, 88–89.)

Seuraavan sivun taulukossa 2 kuvataan sitä kuinka nopeasti Venäjän talous on kehittynyt 2000-luvun alkupuolelta lähtien. Taulukossa kuvataan mm. maan BKT:n (bruttokansantuote), viennin, tuonnin, työttömyyden ja keskipalkan kehitystä vuodesta 2003 alkaen.



**TAULUKKO 2.** Venäjän talouden kuvaajia. (Suomen Pankki 2012.)

	2003	2006	2009	2011
BKT, mrd. EUR	381	789	879	1335
Vienti,mrd.USD	135,9	304,5	304,0	522
Tuonti,mrd.USD	76,1	163,9	191,1	323,2
Työttömyys %	8,6	6,9	8,2	6,1
Keskipalkka, EUR/kk	159	312	422	686
Urals-öljyn hinta, USD/barreli	27,2	61,2	61,3	109,3
RUB/EUR vaihtokurssi	36,82	34,70	43,46	41,67

Taulukosta 2 voi tulkita sen, että Venäjä on kasvava talousmaa. Venäjän BKT on kasvanut vuosi vuodelta, lukuun ottamatta vuotta 2009 jolloin maailmanlaajuinen taantuma ravisteli myös Venäjää. Joka tapauksessa vuoden 2011 BKT on lähes nelinkertainen vuoteen 2003 verrattaessa. Taloudellisen tilanteen paranemisen voi nähdä kaikista muistakin kohdista; työttömyys on vähentynyt, keskipalkka noussut ja tavaravirta maahan ja maasta ulos kasvaa vuosi vuodelta.

Venäjän kasvavan talouden ja maan ostopotentiaalin näkee selvimmin sarakkeesta, joka kuvaa tuonnin arvoa vuodesta 2003 lähtien. Vuonna 2003 tuonnin arvo oli 76,1 miljardia USD, mutta kahdeksan vuotta tämän jälkeen tuonnin arvo oli peräti 323,2 miljardia USD. Tuonnin arvo oli siis rahallisesti mitattuna yli nelinkertaistunut.

Suomen Pankki arvioi naapurimaan bruttokansantuotteen kasvavan vuonna 2012 3,7 prosentilla. Käytännössä kasvu oli kuitenkin huomattavasti huimempaa. Esimerkiksi vuoden ensimmäisen neljänneksen aikana Venäjän bruttokansantuote kasvoi lähes viisi prosenttia. Venäjän voimakkaan kasvun taustalla on niin sanotun keskiluokan vaurastuminen. Vahvasti öljytuotantoon ja -vientiin nojaavan Venäjän taloudellinen virkistyminen tuo koko ajan kasvavaa kuluttajapotentiaalia. (Kattilakoski 2012.)

Tästä huolimatta Venäjän talouden yllä liikkuu myös omat uhkakuvansa. Öljyn hinnan merkitys Venäjälle on suuri, koska jopa puolet valtion tuloista tulee öljyn ja kaasun verotuksesta. Kesäkuussa 2012 öljyn hinta oli laskenut hintaan 93,8 USD/barreli, eli hinnanpudotusta oli tullut yli 15 USD/barreli verrattuna vuoteen 2011. Tämä jo itsessään heikentää ruplan arvoa ja vähentää kuluttajien ostovoimaa. Muita vaikutuksia öljyn hinnan laskulla ovat mm. asuntolainojen korkojen nousu ja uudisrakentamisen lievä hiipuminen. (YLE Uutiset 2012.)

### **3.2 Venäjän liikenneinfrastruktuuri**

Venäjän nykyinen liikenneinfrastruktuuri on peritty Neuvostoliitolta. Sen ehdottomasti tärkeimmät elementit ovat kattava rautatieverkko, suhteellisen laaja sisävesiliikenneverkko ja periaatteessa eristetytkin alueet kattava lentoliikenne ja maantieverkko. Ulkomaankauppayhteyksissä esille nousevat Itämeren, Mustan meren, Barentsin meren ja Kaukoidän satamat. Kaasun ja öljyn vientiputket ovat maalle tärkeitä ja ne kulkevat Valko-Venäjän ja Ukrainan kautta vientimaihin ja Liettuan ja Latvian läpi Itämeren satamiin. Infrastruktuurin kehitys junnasi pitkään paikallaan kun noin kolmekymmentä vuotta sitten aloitetut hankkeet jäädytettiin 1990-luvulla rahoituksen puutteen johdosta. Vasta 2000-luvun alkupuolella liikenneinfrastruktuuri on jälleen ruvennut kehittymään talouden kasvun myötä. (Hernesniemi, Auvinen & Dudarev 2005, 36.)

Venäjän pohjoisten osien ankarat luonnonolot sekä teollisuustuotannon rakenne ovat keskeisesti vaikuttaneet liikennejärjestelmän kehittämiseen. Maan tärkeimmät luonnonvarat sijaitsevat Siperian puoleisissa ja pohjoisissa osissa, kun taas niitä hyödyntävä prosessiteollisuus on siirtynyt maan Euroopan puoleisiin osiin. Pääsääntöisesti liikenneinfrastruktuuri on kehittynyt hyvin Etelä-Siperiassa ja Euroopan puoleisella Venäjällä, mutta on puutteellista kaikkialla muualla. Venäjä on laatinut vuonna 2005 ”liikennestrategia vuodelle 2020” projektin. Projektin tavoitteena on mm. että tähän mennessä 8/10 venäläisestä perheestä käyttäisi autoa (vuonna 2003 määrä oli vain noin 5/10), rahtikuljetukset nopeutuisivat yleisesti 15–20 % ja kansainvälisten liikenneväylien osalta 20–30 %, sekä että ruuhkattoman runkoverkon rakentaminen olisi saatu päätökseen. (Puolustusministeriö 2008, 64–66.)

Venäjän läpi kulkee Trans-Siperian rata, joka yhdistää samalla Euroopan unionin, Aasian ja Tyynenmeren maat. Reitin pääosa kulkee välillä Berliini (Saksa)–Varsova (Puola)–Minsk (Valko-Venäjä)–Smolensk–Moskova–Nizhni Novgorod/Kazan–Jekaterinburg–Tjumen/Kurgan–Omsk–Novosibirsk–Taiset–Ulan-de-Habarovsk–Vladivostok/Nahodka. Reitillä on myös haarakohtia joista yhteydet ovat mm. Helsinkiin, Kiovaan (Ukraina), Ulan-Batoriin (Mongolia), Harbiniin (Kiina) ja Tsohdziniin (Pohjois-Korea). Kansainvälisen kaupan näkökulmasta reitti on merkityksellisin Aasian ja Tyynenmeren maiden kaupalle Venäjän ja Itämeren rannoilla sijaitsevien maiden kanssa. (Hernesniemi ym. 2005, 147–148.) Alla kuvio 2 Trans-Siperian radasta ja sen reitistä halki Venäjän.



**KUVIO 2.** Trans-Siperian rata. (Legendtour 2013.)

Läpikulkuväylän lisäksi Trans-Siperian radalla on todella suuri merkitys maan sisäisissä kuljetuksissa ja sitä voidaan sanoakin maan tärkeimmäksi kuljetusväyläksi. Trans-Siperian kuljetusreitit eivät koostu pelkästään rautateistä vaan myös maantie- ja vesiväylistä ja nämä väylät yhdistävät kaikki Venäjän tärkeät kaupungit. (Hernesniemi ym. 2005, 148–149.)

### 3.3 Suomen ja Venäjän väliset kauppasuhteet

Venäjä on toimintaympäristönä haastava ja erityisosaamista vaativa, mutta ostovoiman kasvu sekä kaupan ja palvelujen nopea kehittyminen on tehnyt siitä houkuttelevan kohteen, jossa monet suomalaiset yritykset ovat menestyneet varsin mallikkaasti. Vaikka rakentaminen ja investointitoiminta ovat vasta toipumassa lamasta, Venäjä tulee säilymään Suomen liike-elämälle tärkeänä ja kiinnostavana kohteena. Venäjän kaupassa on kuitenkin tunnetusti melko paljon vaikeuksia ja tyypillisesti ne liittyvät rajanylitys- ja tullausmenettelyihin sekä yleensä raskaisiin viranomaismääräyksiin ja -käytäntöihin ja niiden vaikeasti ennakoitavaan soveltamiseen. Venäjä rajoittaa ulkomaankauppaa myös erilaisilla suoja-toimilla. Maa on juuri liittymässä maailman kauppajärjestöön eli WTO:hon ja tämän toivotaan helpottavan suomalaisten yritysten Venäjän markkinoille pääsyä. (Ulkoasiainministeriö 2012.)

Suomen ulkomaankauppa Venäjän kanssa on kehittynyt erittäin myönteisesti vuodesta 1992 lähtien. Poikkeuksia ovat vuodet 1998 ja 1999, jolloin Suomen vienti Venäjälle laski Venäjän ruplan devalvoitumisesta johtuen. Työnjako Suomen ja Venäjän välisessä kaupassa on selkeä. Maat eivät kilpaile toistensa kanssa vaan maiden keskinäinen kauppa täydentää toisiaan. Venäjä tuo Suomeen raaka-aineita ja energiaa, joita Suomessa jalostetaan ja viedään maailmanmarkkinoille. Suomi puolestaan vie Venäjälle menestystuotteitaan kuten matkapuhelimia ja teollisuuskoneita. (Hernesniemi ym. 2005, 22–24.)

Venäjän vientiä aloittaville suomalaisyrityksille löytyy ulkopuolista apua. Suomalais-Venäläinen kauppakamari tarjoaa yrityksille markkinoilletulopakettia, jonka avulla he saavat jalansijaa Venäjän markkinoilla. Paketti rakennetaan yksilöidysti asiakkaan tarpeiden mukaan. SVVK tarjoaa apua mm. logistiikan järjestelyissä, maksuliikenneasioissa, tullausasioissa ja yhteystyökumppanin taustojen ja taloudellisen tilan selvittämisessä. SVVK tarjoaa apua myös messumatkoissa, jotka SVVK järjestää ”avaimet käteen” periaatteella. (SVVK 2012.)

### 3.4 Venäjän WTO jäsenyys

Venäjä on juuri liittynyt maailman kauppajärjestön WTO:n jäseneksi. Jäsenyydellä arvelaan olevan positiivinen vaikutus ulkomaankauppaan, mutta myös uhkakuvia on havaitta-

vissa. Lyhyellä aikavälillä jäsenyyden uskotaan lisäävän maan vientiä. Eniten hyötyvät tuotteet ovat rauta- ja terästuotteet, mineraalilannoitteet sekä tekstiilit. Näissä tuotteissa Venäjän kilpailukyky lisääntyy päämarkkina-alueiden polkumyyntimaksujen poistuessa. Nämä maksut aiheuttavat venäläisille valmistajille vahinkoa jopa 2,5 miljardin dollarin arvosta vuodessa. Nopea vaikutus on myös tullitariffien laskulla. Tariffien lasku mahdollistaa tuontihyödykkeiden halvemmat kuluttajahinnat. Pidemmän aikavälin hyödyksi voidaan laskea mm., että maa pääsee vaikuttamaan WTO:n päätöksentekoon. (Hernesniemi ym. 2005, 102–103.)

Luultavasti suurin WTO-jäsenyyden haitta on se, että peräti 25 % maan budjetin tuloista kertyy tullimaksuista, jotka tulevat laskemaan huomattavasti jäsenyyden myötä. Markkinoiden avaaminen tulee vaikeuttamaan mm. kuljetusvälinetuotannon ja eräiden kevyen teollisuuden yritysten toimintaa ja myös pankki- ja vakuutusalan kilpailu tulee kiristymään. Yleisesti voidaan sanoa, että liittyminen WTO:hon johtanee maahantuonnin ja erityisesti kulutustavaroiden tuonnin kasvuun ja näin venäläisten yritysten markkinaosuudet tulevat laskemaan kotimarkkinoilla. (Hernesniemi ym. 2005, 102–103.)

Suomalaisen metsäteollisuuden kannalta WTO:n vaikutukset pitäisi olla selvät. Kilpailuasema Venäjän markkinoilla paranee, kun useiden tuotteiden tuontitullit alenevat. Paperi- ja kartonkituotteiden viennissä on odotettavissa jopa kymmenien miljoonien euron säästöt tullimaksuissa. Puutuoteteollisuuden viennille avautuu uusia mahdollisuuksia, kun tähän saakka Venäjällä voimassa olleet kotimaista tuotantoa suojaavat tuontitullit laskevat huomattavasti. (Metla 2012.)

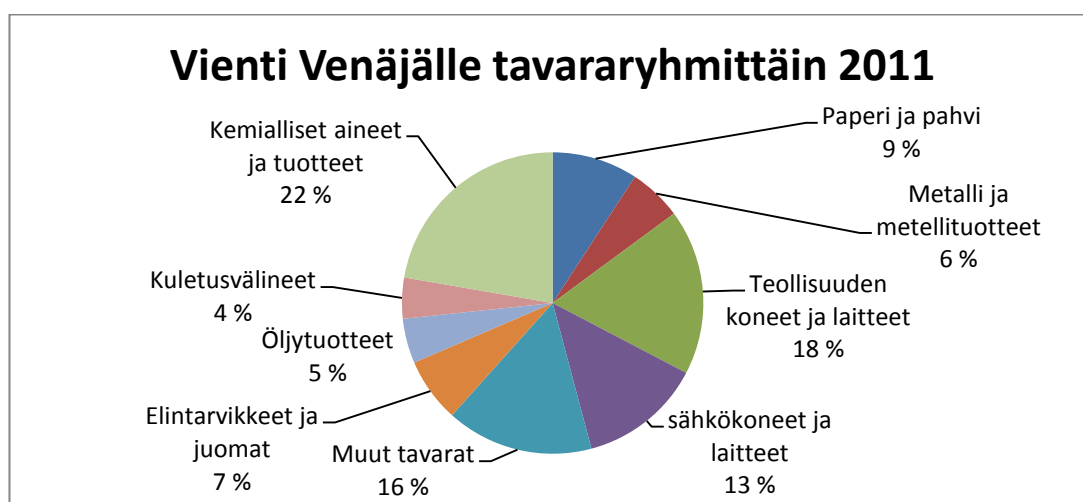
### **3.5 Suomen vienti Venäjälle**

Vienti tarkoittaa EU:n sisällä vapaassa liikkeessä olevien tavaroiden vientiä EU-maiden ulkopuolelle. Yleensä tavarat viedään lopullisesti, tarkoittaen ettei niitä ei ole tarkoitus tuoda takaisin EU:hun. Vienti voi olla myös väliaikaista vietäessä tavaraa esimerkiksi näyttelyä tai esittelyä varten. Väliaikaisesti viedyt tavarat on tarkoitus palauttaa samassa kunnossa EU:hun käytön jälkeen. (Tulli 2013.)

Venäjä oli vuonna 2011 Suomen tärkein ulkomaankauppakumppani kokonaiskauppavaihdon ollessa lähes 18 miljardia. Kokonaiskauppavaihdolla tarkoitetaan viennin ja tuonnin yhteenlaskettua summaa. Viennin arvo Venäjälle vuonna 2011 oli 5,3 miljardia euroa, joka on 13 prosenttia enemmän edellisvuoteen verrattuna. Samana vuonna tärkein vientimaamme oli rahallisesti mitattuna Ruotsi, Venäjän tullessa Saksan jälkeen kolmanneksi (Tulli 2012b.).

Vuoden 2012 alkupuoliskolla Venäjä oli kuitenkin noussut jo Saksan ohi Suomen toiseksi tärkeimmäksi vientimaaksi. Ruotsin ja Saksan vienti oli hiljalleen laskenut eurokriisin myötä, kun taas vienti Venäjälle kohosi ripeää kymmenen prosentin tahtia. Syynä ripeään nousuun pidetään venäläisten arvostusta suomalaisia tuotteita kohtaan sekä kulutuspotentiaalin ja ostovoiman kasvamista. (Pantzar 2012.)

Päävientituotteitamme Venäjälle olivat kemialliset aineet ja tuotteet sekä teollisuuden koneet ja laitteet. Paperi- ja pahvituotteet ottivat haltuunsa 9 prosenttia viennistä eli rahallisesti mitattuna näiden tuotteiden viennin arvo oli noin 500 miljoonaa euroa. Vuonna 2011 lähes kaikkien tärkeiden tavararyhmien vienti oli nousussa lukuun ottamatta metalliteollisuutta, jonka vienti laski peräti 41 prosenttia. (Tulli 2012b.) Alla oleva kuvio 3 selvittää lukijalle Suomen viennin Venäjälle tavararyhmittäin vuonna 2011.



**KUVIO 3.** Vienti Venäjälle tavararyhmittäin 2011. (Tulli 2012a, 33)

Kuljetusmuotojen volyymeistä puhuttaessa laiva- ja maantiekuljetukset nappasivat vuonna 2011 suurimman osan Venäjän vientikuljetuksien määristä. Laivalla toimitettiin 1365 tu-

hatta tonnia tavaraa Suomesta Venäjälle, kun taas rautateitse vain 445 tuhatta tonnia. Maanteitse Suomesta Venäjälle kuljetettiin 1656 tonnia, joten tämä kuljetusmuoto oli eniten käytetty kuljetusmuoto Suomen ja Venäjän välisessä kaupassa vuonna 2011. (Tulli 2011.)

Venäjä tulee varmasti olemaan lähitulevaisuudessakin yksi Suomen tärkeimmistä vientimaista. Maassa on rahaa ja arvostus suomalaisia tuotteita kohtaan on suuri. Eurokriisi heikentää Euroopan maiden ostovoimaa ainakin vielä toistaiseksi, joten katseet suuntautuvat viennin osalta yhä enemmän itäiseen naapuriimme. Uskon myös Venäjän WTO-jäsenyyden tuovan suomalaisille uutta intoa vientiä kohtaan, koska ainakin teoriassa jäsenyyden tulisi helpottaa vientimuodollisuuksia ja antavan lisää jalansijaa ulkomaisille yrityksille Venäjällä.

### **3.5 Venäjänkaupan asiakirjat**

Vaikeudet Venäjän-kaupassa liittyvät tyypillisesti rajanylitys- ja tullausmenettelyihin sekä yleensä raskaisiin viranomaismääräyksiin ja -käytäntöihin ja niiden vaikeasti ennakoitavaan soveltamiseen. Venäjä on myös ollut yhä kiinnostuneempi rajoittamaan ulkomaankauppaa erilaisilla suojatoimilla. Venäjän tulevan WTO-jäsenyyden toivotaan parantavan liiketoiminnan edellytyksiä. (Ulkoasiainministeriö 2012.)

Venäjällä määräykset muuttuvat usein ja se aiheuttaa viejälle usein ongelma tilanteita. Tämän vuoksi viejän tulisi aina sopia ostajan kanssa etukäteen vaadittavista asiakirjoista ja kauppaan liittyvistä muista erityismääräyksistä. Venäjä asettaa tuontirajoituksia eräille tavararyhmille. Erityinen tuontilisenssi vaaditaan tuotteille kuten alkoholi- ja tupakkatuotteille, ydinmateriaaleille, radioaktiivisille aineille, sotatarvikkeille, jalometalleille ja lääkeaineille. (Laivauskäsikirja 2012, 441.)

Kauppalasku laaditaan sopimuksen mukaisesti joko venäjän tai englannin kielellä. Lasku tulee toimittaa ostajalle tämän haluamana kappalemääränä. Laskussa tulee ilmoittaa kaikki tavanomaiset asiat kuten laskun laatimispäivä, myyjän nimi ja osoite, ostajan nimi ja osoite sekä mielellään myös tarkemmat yksityiskohdat kuten faksinumero ja kontaktihenkilö, tavarankuva, alkuperämaa, toimitus- ja maksuehdot, tarkka tavaramääritelmä, tullitariffinimike,

yksikkö- ja kokonaishinnat sekä mahdolliset alennukset ja niiden perusteet. Laskussa ilmoitetaan lisäksi kauppasopimuksen numero ja päivämäärä sekä joissain tapauksissa myös kuljetusta ja tilausta koskevat numerot. Viejä allekirjoittaa laskun ja allekirjoituksen tulisi olla sininen. Luoteis-Venäjän tullitoimipaikat hyväksyvät tulliselvityksen yhteydessä ainoastaan alkuperäiset kauppa- ja proformalaskut, joissa tulee olla kuorman omistajan tai lähettäjän leima ja leimassa ei saa olla minkäänlaisia korjauksia. (Laivauskäsikirja 2012, 441, 442)

Kaikille tullitavaroille vaaditaan alkuperäistodistus. Selvityksenä käytetään yleensä kauppakamarin vahvistamaa alkuperäistodistusta. Ellei todistusta esitetä, Venäjän tulliviranomaisilla on oikeus periä tuontitavaroista kaksinkertainen tulli (Laivauskäsikirja 2012, 442). Alkuperätodistus on määrämuotoinen, sarjanumerolla varustettu lomake johon kuuluu hakemuslomake, jonka viejä allekirjoittaa, alkuperäiskappale, joka lähetetään tavaran mukana vientimaahan ja jäljennöskappale viejän arkistoon (Keskuskauppakamari 2012).

Alkuperäistodistuksen saa helposti lähettämällä hakemuksen sähköpostitse paikalliselle kauppakamarille. Käsittelyn jälkeen hakemuksen voi noutaa kauppakamarilta itse tai vaihtoehtoisesti palkata vaikkapa lähettipalvelun hakemaan sen. Alkuperäistodistuksen hakeminen onnistuu nykyisin myös sähköisesti.

Vietäessä eläinperäisiä tuotteita täytyy ottaa huomioon erityisesti kohdemaan eläinperäisiin tuotteisiin (elävät eläimet, eläimistä saatavat elintarvikkeet ja rehut) kohdistuvat vaatimukset. Venäjä on vaatinut vuoden 2005 alusta sisällöltään ja ulkoasultaan yhtenäisen terveystodistusmallin kaikilta EU:n jäsenmailta. Eläinperäisten tuotteiden terveystodistuksia myöntävät virkaeläinlääkärit. Lisäksi tuotteille suoritetaan eläinlääkärin tarkastus Venäjän puoleisella rajalla ja määrätullissa. (SVKK 2012a.)

Rostehnadzorin (federatiivinen ekologia-, teknologia- ja ydinvalvontalaitos) luvan vaativat paineastiat, bensiini- ja kaasulaitteet, vaaralliseen työhön tarkoitettut laitteet, öljy- ja kai-vosteollisuuden laitteet, nosturit ja hissit. Tuotteiden asentaminen ja käyttöönotto ei ole mahdollista ennen luvan hankkimista, mutta Venäjän tulli ei valvo luvan käyttöä. (SVKK 2012a.)



Tavaraa vietäessä Venäjälle on tavarasta annettava tullille vienti-ilmoitus, koska kaikki EU:n tulli- ja veroalueen ulkopuolelle vietävät tavarat on asetettava vientimenettelyyn. Viejä on vastuussa vienti-ilmoituksen antamisesta. Hän saa halutessaan valtuuttaa asiamiehen, joka on yleensä huolintaliike, antamaan ilmoituksen puolestaan. Viejän on oltava yhteisöön sijoittautunut. Vienti-ilmoituksen avulla vientimaan tulliviranomainen mm. valvoo vietäviin tavaroihin kohdistuvia mahdollisia vientirajoituksia ja -kieltoja, kerää ulkomaankauppaan liittyvää tilastoaineistoa, torjuu terrorismia ja kansainvälistä rikollisuutta, kantaa mahdolliset vientitullit ja valvoo vientitavaran poistumista EU:sta. (Tulli 2013.)

Omasta kokemuksestani voin sanoa, että sähköisen vienti-ilmoituksen tekeminen on melko helppoa kun sen on tehnyt muutaman kerran. Ongelmia ilmenee enemmän jos vienti-ilmoituksen täyttää vahingossa väärin, koska vienti-ilmoituksen korjaaminen oikeanlaiseksi saattaa olla hieman haastavaa tullin melko jäykästä järjestelmästä johtuen. Jos vienti-ilmoituksen antaa huolitsijan eli kuljetusyhtiön hoidettavaksi, tulee heille toimittaa kopiot rahtikirjasta ja kauppalaskusta, koska ilman niitä vienti-ilmoituksen teko ei onnistu. Huolitsija veloittaa vienti-ilmoituksen tekemisestä yleensä noin 50 euroa. Moni suomalainen yritys on ulkoistanut vienti-ilmoituksen tekemisen suoraan huolitsijalle, mutta myös suuri osa yrityksistä hoitaa ilmoituksen laatimisen itse.

#### 4 RAUTATIEKULJETUKSET VENÄJÄLLE

Suomen rautatiehistoria alkaa vuodesta 1853, jolloin aloitettiin ensimmäinen suomalainen rautatieprojekti. Projektin tarkoituksena oli rakentaa raideyhteys Helsingin ja Hämeenlinnan välille. Rakennustyöt aloitettiin vuonna 1857 ja rata saatiin valmiiksi vuoden 1862 alussa. Ensimmäistä yhteyttä Suomen ja Venäjän välille suunniteltiin jo ennen tämän projektin valmistumista, vuonna 1861. Yhteys suunniteltiin välille Helsinki – Riihimäki – Lahti–Kouvola–Viipuri–Pietari. Suomi lainasi Venäjältä projektiin 10 miljardia ruplaa kultana, jonka avulla Suomi aloitti rakennus- ja kunnostustyöt Riihimäen ja Pietarin välillä vuonna 1868. Projekti saatiin päätökseen vuonna 1870 ja näin ensimmäinen rautatieyhteys Suomen ja Venäjän välillä oli saatu rakennettua. (Mäki & Korjus 2009, 51–52.)

Nykyisin maittemme välinen rautatierahtiliikenne on tuontipainotteista. Rahti kulkee neljän eri raja-aseman kautta. Raja-asemat ovat Vartius, Niirala, Imatrankoski sekä Vainikkala. Vainikkalan raja-asema on näistä käytetyin, koska sen kautta kulkee tavaraa enemmän kuin muiden raja-asemien kautta yhteensä. Vainikkalan kautta on olemassa hyvät yhteydet kaikkialle Venäjälle sekä sen kautta kolmansiin maihin. Imatrankoski on avattu lähinnä Venäjältä tapahtuvaa raakapuun tuontia varten, eikä sen kautta kulje juuri mitään muuta. Niirala on avattu kaikelle liikenteelle, mutta se häviää kuljetusmäärissä Vainikkalalle maantieteellisen sijaintinsa vuoksi. Vartiuksen kautta kulkee lähinnä rautapellettiä. Kokonaisuutena katsottuna merkittävimmät tuontituotteet ovat nesteet, raakapuu, erilaiset kemikaalit ja metalliteollisuuden raaka-aineet. Vientituotteita ovat koneet ja laitteet sekä paperi. (Karhunen & Hokkanen 2007, 28-29.)

VR-yhtymän vt. toimitusjohtaja Pentti Saarela näkee paljon potentiaalia uusille vientirautatiekuljetuksille Venäjälle. VR osallistuu uuteen Moskovan alueelle rakennettavaan logistiikkakeskushankkeeseen, jonka tavoitteena on tarjota asiakkaille entistä kokonaisvaltaisempaa palvelua. Logistiikkakeskushankkeeseen osallistumisen kautta palveluvalikoimia on mahdollista laajentaa myös varastointi- ja jakelupalveluihin Moskovassa. Tämä nähdään välttämättömäksi, jotta raideliikenteen osuutta Suomen ja Venäjän välisessä ja Suomen kautta kulkevassa liikenteessä voidaan voimakkaasti lisätä ja kehittää. (VR Group 2013.)

Uusi logistiikkakeskus Belyj Rast tulee sijaitsemaan Moskovan pohjoispuolella hyvien liikenneyhteyksien päässä. Keskukseen siirretään neljä tavara-asemaa Moskovan keskustasta. Venäjän rautatiet RZD on hakenut mittavalle hankkeelle sekä venäläisiä että länsimaisia yhteistyökumppaneita (VR Group 2013.)

#### **4.1 Venäjän rautatiet**

Venäjän rautateilla on maailman toiseksi suurin rataverkosto. Rataverkostoa löytyy 85 200 kilometrin verran, josta 43 100 kilometriä on sähköistetty. Vuosittain radoilla kulkeva rahti vastaa prosentuaalisesti yli 40 % maassa kulkevasta tavaravirrasta. Venäjän rautatiet on yksi maan tuottavimmista yrityksistä nettovoiton ollessa vuonna 2010 78,5 miljardia ruplaa eli 1,9 miljardia euroa. (Russian Railways 2012.)

Venäjän rautatiet RZD on valtion omistama avoin osakeyhtiö. RZD on vahva markkinajohtaja Venäjän rautatiekuljetusmarkkinoilla. Konsernissa on yli miljoona työntekijää. Vuonna 2008 Venäjän rautateiden tavaraliikennevolyymi oli 1,4 miljardia tonnia ja matkustajamäärä 1,4 miljardia matkustajaa. (VR Group 2013.)

Rautatieverkko on Venäjän kaikkein kattavin ja tehokkain kuljetusverkko. Rautatielinjoista tärkein on Trans-Siperian rata, joka kulkee itä-länsisuunnassa yhdistäen Aasian ja Euroopan. Maassa on myös rautatieverkko etelä-pohjois-suunnassa. Rautatieverkoston tärkein solmukohta on maan pääkaupunki Moskova. Muita tärkeitä rautatieliikenteen solmukohtia ovat Pietari, Rostov sekä Krasnodar. Krasnodarista on ratayhteys Mustan meren rannalle Novorossijskiin, jossa sijaitsee Venäjän suurin satama. (Hernesniemi ym. 2005, 36.)

Venäjän rautatiet ovat kärsineet kuitenkin jo pitkään jatkuneista investointien puutteista. Vuoden 2011 heinäkuussa julkaistun Venäjän rautatieyhtiön vuosikertomuksen mukaan rahtiliikenteen keskinopeus oli vain 37 kilometriä tunnissa. Kun tähän lisää vielä asemilla tapahtuvat lastin käsittelyt niin keskinopeudeksi saadaan vain 10 kilometriä tunnissa. (Suomen pankki 2012, 69.)

Pääsyytä hitaaseen vauhtiin ovat vanhat veturit ja infrastruktuurin heikko kunto, joista rautatieyhtiö on itse vastuussa. Vaikeuksia tuottaa myös se, että Neuvostoliiton aikaan rahti-

liikennejärjestelmä luotiin vain yhden operaattorin toimintaa varten. Viime vuosien aikana rahtiliikenne on siirtynyt lähes kokonaan yksityisten operaattorien hoidettavaksi, joita on noin 2000. Tämä on johtanut siihen, että operaattoreiden on vaikea saada kalusto liikku-  
maan joustavasti Venäjän rautatieyhtiön hallinnoimassa järjestelmässä, ja tämä taas johtaa rahtien myöhästymiseen. Lisävaikeuksia tuottaa myös se, että yksityiset operaattorit kuljet-  
tavat ensisijaisesti taloudellisesti kannattavimpia rahteja, ja niitä odotellessaan siirtävät vaunuja mieluummin tyhjinä kuin käyttävät niitä vähemmän kannattavien rahtien kuljetuk-  
seen. Kuluvana vuonna tilannetta on yritetty parantaa eri toimenpitein, mutta tuloksia on vielä mahdoton sanoa. (Suomen pankki 2012, 69.)

Rataverkon rakentamiseen ja sen kunnostukseen aiotaan panostaa tulevina vuosina ja sen arvioidaan maksavan huimat 560 miljardia USD vuoteen 2030 mennessä. Tärkeimmät pe-  
rusparannuskohteet ovat merisatamiin johtavat reitit, sekä Pietarin ja Moskovan välinen nopea junayhteys, mukaan lukien uuden ratalinjan rakentaminen. Muita tärkeitä investoin-  
tikohteita ovat Moskovasta etelään johtavat reitit sekä uusien ratojen rakentaminen Kiinaan ja Pohjois-Siperiaan. (Puolustusministeriö 2008, 69.)

Rahtien viivästykset aiheuttavat taloudellisia menetyksiä yrityksille, joten Venäjän rauta-  
tieyhtiölle esitetään runsaasti korvausvaatimuksia. Korvausvaatimuksia tehtiin vuonna 2011 yli 100 000 kappaletta, ja yhtiö maksoi niiden perusteella korvauksia yhteensä yli 2 miljardia ruplaa eli noin 50 miljoonaa euroa. Hyvänä vertauskuvana Venäjän rautatierah-  
din tehottomuudesta mainittakoon se, että Venäjällä on paljon enemmän vaunukalustoa kuin esimerkiksi Yhdysvalloissa, jossa kuitenkin rataverkko on Venäjää pidempi ja kulje-  
tetun rahdin määrä suurempi. (Suomen pankki 2012, 69.)

Venäjä on rautatiemaa, mutta kuljetuksien organisointi ja ratojen heikko kunto tuntuvat olevan todellisia haasteita. Olen varma, että viivytykset rautatiekuljetuksissa ovat saaneet monet suomalaiset yritykset vaihtamaan kuljetusmuotoa maantiekuljetuksiin, vaikka rauta-  
tiekuljetus voisi periaatteessa olla halvempi vaihtoehto. Tiedän kokemuksesta, että yksi-  
kään yritys ei pitkään katsele jatkuvia kuljetuksien myöhästymisiä. Toimitusvaikeudet vai-  
kuttavat negatiivisesti yrityksen maineeseen ja vaikka syy olisi aina kuljetusyhtiössä, niin ostajaa se ei pidemmän päälle kiinnosta. Uskon kuitenkin, että Venäjällä tehdään koko ajan töitä sujuvamman kuljetusorganisoinnin eteen ja kun samalla myös ratoja kunnostetaan, tilanne varmasti paranee koko ajan.

## 4.2 Kuljetuskapasiteetti

Suomesta on raideyhteys Venäjälle Vainikkalasta, Imatrankoskelta, Niiralasta ja Vartiuksesta. Suomen ja Venäjän välisestä rautatieliikenteestä on sovittu maiden välisessä rautatieyhdyshyönteessä. Venäjän liikenne ei ole Euroopan talousalueen sisäistä kansainvälistä liikennettä. Venäjän rautatieyhdyshyönteessä Suomen rataverkolle pääsyyn on oikeutettu vain VR-Yhtymä Oy. (Rautatiemarkkinoille 2013.)

Kyse on kasvavista markkinoista, joissa suomalaisilla yrityksillä on etunaan yhtenäinen raideleveys, joka idänkaupassa on merkittävä valtti. Suomi-IVY liikenteessä käytetään pääasiallisesti IVY-maiden rautatievaunuja. Vaunuja on yhdeksän erilaista, koska erilaisia käyttötärpeita on paljon. Vaunuilla on kaikilla omat nimet, jotka ovat 2-5 kirjainta pitkiä. Vaunuja ovat Vgk (katettu vaunu), Vok (korkealaitainen avovaunu), Vo (avovaunu), Vof/Vofa (konttivaunu), Vggk (vakiolämpöyksikkö), Vgkak (autovaunu), Vgobo (säiliövaunu), V-tad (Hopper-vaunu) ja Vosk (suurkuormavaunu). (VR Transpoint 2010a, 1.)

Venäjän rautatielogistiikkapalveluita tarjoaa moni itsenäinen logistiikkayritys ja he käyttävät kuljetuksissaan yllä mainittuja vaunuja. Yksi näistä yrityksistä on John Nurminen, joka tarjoaa asiakkailleen Venäjän rautatiekuljetuksia päivittäin. Kuljetuskapasiteettia siis löytyy ja yritykset tarjoavat kuljetuksien ohella myös hyvät oheispalvelut kuten vaunuseuranta mahdollisuuden, tullaus - ja huolintapalvelut, terminaalipalvelut ja noutopalvelut. Terminaalipalveluilla tarkoitetaan lastausta, purkausta, siirtokuormauksia ja kotimaan kuljetuksia.

Suomen ja Venäjän välinen rautatielogistiikka tulee paranemaan, koska maaliskuussa 2010 aloitti kaupallisen toimintansa Freight One Scandinavia Oy (FOS), joka toimii osakkaidensa VR-Yhtymä Oy:n ja venäläisen OAO PGK:n palvelujen myyntikanavana Suomen, Venäjän ja Ivy-maiden välisessä rahtiliikenteessä. Yhtiön vahvuutena on ennen kaikkea OAO PGK:n vaunukaluston mittava arsenaali, joka tulee nyt paremmin suomalaisyritysten käyttöön idänkaupan liikenteessä. Uuden myyntikanavan toiminnan eräänä kulmakivenä on, että se pystyy tarjoamaan Venäjän liikenteessä mittavan vaunukaluston asiakaskunnalleen. Venäläisen OAO PGK:n kalusto käsittää noin 200 0000 vaunua, joiden kunto – ja soveltuvuus tarkastetaan ennen Suomeen lähetystä. Näin asiakas saa parhaiten kuljetustarpeeseensa sopivan vaunukaluston. (Transport News 2010, 3.)

### 4.3 Venäjän rautatiekuljetusten asiakirjat

Itäisessä yhdysliikenteessä käytetään nk. rautateiden yhdysliikenne-rahtikirjaa. Rautatierah-tikirja on kuljetussopimuksesta laadittava viisiosainen dokumentti. Nämä osat ovat: rahti-kirja vastaanottajalla, matkakirja määrärautatielle, matkakirja lähetysrautatien raja-  
asemalle, matkakirja lähetysasemalle ja rahtikirjan kaksoiskappale lähettäjälle. Tämän li-  
säksi rahtikirjasta on otettava kopio Suomen ja Venäjän tulleja varten. Rahtikirjoissa käy-  
tettävät kielet ovat suomi ja venäjä. (Karhunen & Hokkanen 2007, 122–123.)

Lähettäjän tulee luetella kaikki rahtikirjaan liittämänsä asiakirjat (mm. vientilupa, tulli-,  
eläinlääkintä-, kasvinsuojelu-, terveys- ja muiden viranomaismääräysten edellyttämät asia-  
kirjat, sertifikaatit, erittelyt, rahtikirjan lisälehdet) ja merkitä niiden lukumäärää. (VR  
Transpoint 2010b.)

Muut asiakirjat ovat periaatteessa samat kuin kumipyöräkuljetuksissa. Viejän on aina teh-  
tävä vientiselvitys kuljetukselleen. Sen hän voi tehdä joko itse tai antaa huolitsijan tehdä  
sen puolestaan. Kauppalaskukin on myös pakollinen asiakirja, koska ilman sitä ei myös-  
kään vientiselvitys onnistu. Muita vaadittavia dokumentteja voivat olla tapauksesta riippu-  
en mm. laatu- ja alkuperätodistus.

### 4.4 Incoterms 2010 Venäjän rautatiekuljetuksissa

Rautatiekuljetukset ovat Venäjän kuljetuksissa sitä vartenotettavampi vaihtoehto mitä  
kauemmaksi tavaraa viedään. Myyjän kannalta helpoimmalta kuulostavaa EX Works lau-  
seketta suositellaan Venäjän rautatiekuljetuksissa vältettävän siihen liittyvän veroriskin  
takia. Verotarkastuksen osuessa kohdalle puuttuvien asiakirjojen takia voi yritys saada  
todella suuret mätkyt. Tästä johtuen varsinkin aloittelijalle suositeltavampaa on käyttää  
FCA ehtoa, jossa myyjän vastuulla on vientiselvitys, joka varmistaa tarvittavien asiapape-  
reitten jäämisen yritykseen verottajaa varten. (Suomalais-Venäläinen kauppakamari 2011.)

FCA ja Ex Works toimituslausekkeet eivät kuitenkaan ole kovenevassa kilpailutilanteessa  
aina riittävän hyviä ratkaisuja, koska muut toimituslausekkeet kuten DAP ovat asiakasys-  
täväisempiä ja näin ollen parantavat kilpailu-asemia. Kehittyneessä kaupassa suositellaan

perustettavan Venäjälle maahantuojaksi oma tytäryhtiö ja käyttämään DDP-toimitusehtoa. (Alho ym. 2007, 113.)

Ongelmia Venäjän rautatiekuljetuksissa saattaa syntyä silloin kuin kauppasopimuksessa on yksinkertaisesti unohdettu sopia jostain. Venäläinen osapuoli saattaa allekirjoittaa jonkin toimituslausekkeen, vaikkei kunnolla tuntisi edes sen sisältöä ja näin omaa vastuutaan. Toimitusajan määrittelyyn kannattaa myös kiinnittää huomiota, koska IVY-maiden rautateillä viivästykset ovat enemmän kuin yleisiä ja viivästykset joutuu aina jompikumpi osapuoli maksamaan. (Suomalais-Venäläinen kauppakamari 2010.)

## 5 KVALITATIIVINEN TUTKIMUS

Kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus on luonteeltaan kokonaisvaltaista tiedon hankintaa, jossa aineisto kootaan luonnollisissa, todellisissa tilanteissa. Tutkimuksessa suositaan ihmistä tiedonkeruun lähteenä ja kohdejoukko valitaan tarkoituksenmukaisesta. Tutkijan tavoitteena on paljastaa odottamattomia seikkoja ja tämän vuoksi aineiston monitahoinen ja yksityiskohtainen tarkastelu on tärkeää. Tutkimuksessa suositaan metodeja, joissa tutkittavien omat näkökulmat ja ääni pääsevät esille. Tällaisiksi metodeiksi luetaan mm. teema-haastattelu, osallistuva havainnointi ja ryhmähaastattelut. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 155.)

Tehdyn tutkimuksen tulee olla pätevä eli validi. Tutkimuksen pätevyys muodostuu tutkimusmenetelmän kyvystä mitata sitä, mitä tutkimuksessa mitataan. Pätevässä tutkimuksessa ei saisi olla systemaattisia virheitä. Esimerkiksi kysymyksiin ei saa jäädä tulkinnanvaraa, jolloin haastateltava voi ymmärtää kysymykset väärällä tavalla. Tämän takia validiutta tulisi tarkastella jo tutkimuksen suunnitteluvaiheessa. Tämä tarkoittaa mm. käsitteiden, perusjoukon ja muuttujien tarkkaa määrittelyä. Aineisto tulee kerätä huolellisesti ja haastattelukysymykset tulisi asettaa niin, että ne kattavat koko tutkimusongelman. (Vilka 2005, 161.)

Tutkimuksen tulee olla myös luotettava eli reliaabeli. Reliaabeli tutkimus tarkoittaa tutkimuksen toistettavuutta, eli samat tulokset toistuvat tutkijasta riippumatta. Tässä täytyy toki muistaa, että pitkien aikojen kuluessa tutkimusten luotettavuudet kärsivät. Myös maantieteelliset erot vaikuttavat tuloksiin. Esimerkiksi tuhat vuotta sitten tehty reliaabeli tutkimus Japanissa ihmisten harrastuksista poikkeaisi tuloksillaan kovasti nykyaikana suoritettusta tutkimuksesta Suomessa. (Vilka 2005, 161.)

Laadullisen tutkimuksen luotettavuutta parantaa tutkijan tarkka selostus tutkimuksen toteuttamisesta. Tutkijan on syytä kertoa tarkasti kaikista tutkimuksen vaiheista. Aineiston tuottamisen olosuhteet olisi kerrottava selvästi ja totuudenmukaisesti. Esimerkiksi haastattelututkimuksessa kerrotaan olosuhteista, joissa aineisto kerättiin. Samoin voidaan mainita haastatteluun käytetty aika, mahdolliset häiriötekijät, virhetulkinnat haastattelussa ja myös tutkijan oma tulkinta tilanteesta. (Hirsjärvi ym. 2009, 217.)



Kvalitatiivisella eli laadullisella tutkimusmenetelmällä toteutetussa tutkimuksessa tutkimusaineistoa voi kerätä monella eri tavalla. Usein tutkimusaineistoksi valitaan ihmisten kokemukset puheen muodossa, jolloin siis tutkimusaineisto kerätään haastatteluina. Haastattelu tai syvähaastattelu ei kuitenkaan ole sama asia kuin laadullinen tutkimusmenetelmä, vaan se on vain yksi monista aineiston keräämisen tavoista laadullisessa tutkimusmenetelmässä. Tavanomaisesti tutkimushaastatteluja tehdään yksilöhaastatteluina, mutta tutkimuksen tavoitteista riippuen haastattelua voi soveltaa myös ryhmähaastatteluun. Yksilöhaastattelu soveltuu henkilön omakohtaisten kokemusten tutkimiseen kun taas ryhmähaastattelu jonkun yhteisön kokemusten tutkimiseen. (Vilka 2005, 100-101.)

Työssä on tarkoitus käyttää tutkimusmenetelmänä teemahaastattelua. Tuomen ja Sarajärven (2006) mukaan tämän haastattelun etu on ennen kaikkea joustavuus. Haastattelijalla on mahdollisuus toistaa kysymys, oikaista väärinkäsitys, selventää ilmausten sanamuotoja ja käydä keskustelua tiedonantajan kanssa. Haastattelun etuna pidetään myös sitä, että kysymykset voidaan esittää siinä järjestyksessä kuin tutkija katsoo aiheelliseksi. Tärkeintä haastattelussa on saada mahdollisimman paljon tietoa halutusta asiasta. Haastattelun onnistumisen kannalta on suositeltavaa, että haastateltava saa kysymykset etukäteen, jolloin hän voi perehtyä niihin etukäteen. Käytännössä tämä onnistuu parhaiten silloin kuin haastattelusta sovitaan.

Laadullisen tutkimusmenetelmän haastattelumuodot ovat lomakehaastattelu, teemahaastattelu ja avoin haastattelu. Näistä teemahaastattelu lienee yleisimmin käytetty tutkimushaastattelun muoto. Teemahaastattelusta käytetään myös nimitystä puolistrukturoitu haastattelu. Teemahaastattelun tavoitteena on poimia keskeiset aiheet ja teema-alueet, joita haastattelussa olisi välttämätöntä tutkimusongelmaan vastaamiseksi käsitellä. (Vilka 2005, 101-102.)

Tutkimuksen tulisi lisätä myös tutkittavien ymmärrystä asiasta. Tutkimushaastatteluun osallistujat eivät ole siis vain tietolähteitä, vaan myös heille pitäisi jäädä haastattelusta jotain käteen. Haastattelijan tehtävä on huolehtia, että haastattelu sujuu asetettujen teemojen sisäpuolella. Haastattelijan tulisi viimeiseen asti välttää kysymyksiä joihin voi vastata kyllä tai ei. (Vilka 2005, 103-105.)

## 6 TULOKSET

Valitsin työhöni kuusi eri haastateltavaa, joiden avulla tarkoitukseni oli saada mahdollisimmin kattavaa tietoa Suomen ja Venäjän välisistä rautatiekuljetuksista. Strategiani oli löytää yrityksiä, jotka käyttävät kuljetuksia ja vastapainoksi yrityksiä, jotka ovat heidän rahdintarjoajiaan. Onnistuin löytämään haastateltavat henkilöt yllättävän helposti, koska en saanut ainuttakaan kieltävää vastausta haastattelupyyntöihin. Tästä iso kiitos asianomaisille eli henkilöille, joita haastattelin. Myös strategiani onnistui hyvin, koska löysin kaksi rahteja käyttävää yritystä sekä neljä rahdin tarjoajaa.

Osa haastatteluista suoritettiin kasvokkain eri puolilla Suomea ja osa olosuhteiden pakosta sähköisten viestimien avulla. Onneksi jälkimmäinenkin tapa on nykylaitteilla helposti toteutettavissa. Kaikki haastateltavat olivat todella asiantuntevia, joten koko haastattelu prosessi oli näin ollen myös itselleni mieluinen projekti. Haastattelut kestivät tapauksesta riippuen viidestätoista kahteenkymmeneenviiteen minuuttiin. Tämä oli mielestäni varsin sopiva aika haastatteluille, vaikkakin muutaman haastateltavan kanssa keskustelimme epävirallisesti vielä pitkiä aikoja haastatteluiden jälkeen. Itse haastatteluille oli kuitenkin jonkinlainen aikaraja vedettävä. Haastateltavista viisi antoi luvan käyttää sekä omaa, että yrityksensä nimeä työssäni ja vain yksi haastateltavista halusi esiintyä anonymina.

### 6.1 Haastatellut henkilöt

Walki Oy on kansainvälinen konserni, jolla on tehtaita eri puolilla maailmaa, esim. Saksassa Venäjällä, Puolassa ja Kiinassa. Suomessa yrityksellä on kaksi tehdasta, joista toinen on Pietarsaareissa ja toinen Valkeakoskella. Yritys valmistaa paperipohjaisia pakkausmateriaaleja mm. paperi- sekä elintarviketeollisuudelle. Henkilöstöä yrityksellä on noin tuhat, joista nelisensataa on Suomessa. Koko Walki konsernin vuotuinen liikevaihto on noin 300 miljoonaa euroa. Kumpikin Walkin kotimaan tehtaista toimittaa tuotteitaan Venäjälle, mutta tällä hetkellä vain Valkeakoski käyttää rautatiekuljetuksia toimitusmuotona. Venäjän rautatiekuljetuksista Valkeakosken tehtaalla on kokemusta vuodesta 1964 lähtien. Tämän vuoksi etsin haastateltavan henkilön Valkeakoskelta enkä Pietarsaaresta. Haastattelemani henki-

lö Walkilla oli Elena Kauranen, joka toimii yrityksessä Sales Coordinatorina ja hoitaa Venäjän vienti rautatiekuljetuksien tilaukset.

Oy Rauanheimo Ab on Kokkolassa toimiva satamaoperaattori. Yrityksen toimintoihin kuuluvat huolintapalvelut, ahtaustoiminta ja laivanselvityspalvelut, joten Rauanheimoa voidaan kutsua omalla alallaan täyden palvelun taloksi. Yrityksen kautta tulee Venäjältä rautapellettiä, joka lähtee jatkamaan matkaansa laivoilla. Muualta maailmasta tulee taas laivoilla alumiinidioksidia, joka jatkaa matkaansa rautateitse Venäjälle. Yrityksen asiakkaat ovat siis metalli-alan yrityksiä, joille Rauanheimo tarjoaa kuljetuksiin liittyviä palveluitaan. Yritys on tarjonnut Venäjän rautatiekuljetuspalveluita 1980-luvun loppupuolelta lähtien, joten kokemusta on kertynyt. Rauanheimolta haastattelin Pauliina Saarta, joka toimii yrityksessä transitosihteerinä. Hän hoitaa yrityksessä Venäjän transitoliikenteen rautatiekuljetuksia ja laivoja.

Nurminen Logistics Services kuuluu Nurminen Logistics konserniin ja sen palveluihin kuuluvat rautatiekuljetukset, huolinta ja lisäarvopalvelut ja transitologiikka. Lisäksi yhtiössä on erikseen Nurminen Hevi Oy joka on keskittynyt erikois- ja raskaskuljetuksiin kymipyörillä. Työntekijöitä heillä on Suomessa, Venäjällä ja Baltian maissa. Kokonaishenkilöstömäärä on 341 ja liikevaihto viime vuonna oli 48 miljoonaa euroa. Heidän rautatielogistiikkaliiketoimintayksikkönsä toimii Venäjän ja Iyvyn sisäisessä liikenteessä ja Venäjän rajan ylittävässä liikenteessä. Yritys omistaa myös itse rautatiekalustovaunuja Pietarin yhtiönsä kautta. Yrityksellä on asiakkaita monelta eri toimialalta. Kokemusta Venäjän rautatiekuljetuksista yrityksellä on aina sotakorvauksien toimittamisesta asti. Nurmiselta haastattelin Marjut Ahlqvistia, joka toimii yrityksen Key Account Managerina, erityisosaamisalueena rautatiekuljetukset.

VR yhtymä on tarjonnut rautatielogistiikkapalveluita jo yli puoli vuosisataa sekä Suomessa että Venäjällä. Konserni tarjoaa rautatiekuljetuksien ohella myös kumipyöräkuljetuksia. Yrityksen palvelut ovat Suomessa, mutta osakkuusyhtiöitten kautta he voivat tarjota kuljetuspaketin vaikkapa Moskovaan tai mihin vaan Venäjälle tai toisinpäin. VR:n kautta kulkee vuosittain Venäjälle tavaraa noin miljoona tonnia, kun taas toisinpäin Venäjältä Suomeen määrä on huomattavasti suurempi – noin 10 miljoona tonnia. Volyymillisesti yksittäisistä tuotteista puhuttaessa VR vie Suomesta Venäjälle kiskoilla eniten paperia. Toisin-

päin, eli Venäjältä Suomeen yritys kuljettaa eniten raakapuuta sekä erilaisia nesteitä, kuten öljyä ja kaasua. Yrityksen historia Suomen ja Venäjän välisistä rautatiekuljetuksista on helppo tiivistää muutamaan sanaan – se on pidempi kuin kellään muulla. VR:ltä haastattelin Ari-Pekka Tynystä, joka toimii palvelupäällikkönä idän rautatiekuljetuksissa. Tässä tapauksessa itä tarkoittaa Venäjää ja Ivy maita.

Yritys x on globaali paperin, kartongin, sellun, sahatavaran tuottaja. Suomi on vielä tällä hetkellä yrityksen suurin tuotantomaa, mutta tulevaisuus näyttää Suomen osalta haastavalta ja uudet investoinnit suuntautuvatkin lähinnä Kaukoitään ja Etelä-Amerikkaan. Suomesta Venäjälle yritys toimittaa tällä hetkellä lähinnä paperia ja kartonkia, mutta selluakin on toimitettu pienissä määrin ja sen kysyntä tuntuu olevan nousujohteista. Venäjän rautatiekuljetuksista yrityksellä on kokemusta noin kymmenisen vuotta kun puhutaan suurien volyymien kuljettamisesta.

Freight One Scandinavia on VR Groupin ja JSC Freight One eli PGK:n tasaosuuksin omistama yhteisyritys. Lukijalle selvennykseksi, että JSC Freight One eli PGK on Venäjän suurin rautataeoperaattori. Freight One Scandinavia tarjoaa kokonaisvaltaisia vienti- ja tuonti ja transitokuljetuksia Suomen, Venäjän ja Ivy-maiden alueella. Yritys on suhteellisen nuori, koska se on perustettu vasta kolme vuotta sitten. Freight One Scandinavialta haastattelin Anssi Laakkosta, joka toimii yrityksen toimitusjohtajana.

## **6.2 Haastattelujen jakaminen kahteen ryhmään**

Tarkoitukseni oli jakaa haastateltavat yritykset kahteen eri ryhmään. Ensimmäinen ryhmä oli Venäjän rautatiekuljetuksia käyttävät yritykset, eli rahtien ostajat. Tähän ryhmään kuuluivat Walki Oy sekä yritys x. Heidän avullaan sain selville hieman yrityksiä yleistä kiinnostusta Venäjän markkinoita kohtaan, syitä siihen miksi rautatiekuljetusta käytetään kuljetusmuotona, tietoa rautakuljetuksien luotettavuudesta, kommentteja Venäjän byrokratiasta, tietoa vaunukaluston kunnosta sekä teknisiä tietoja Venäjän rautatiekuljetuksiin liittyen. Tälle haastatteluryhmälle esitettiin yhteensä 25 haastattukysymystä (LIITE 1).

Toiseen haastatteluryhmään kuuluivat operaattorit ja rahdin tarjoajat, eli yritykset jotka tarjoavat palvelujaan haastatteluryhmä ykköselle. Tähän ryhmään kuuluivat VR, Nurminen Logistics, Freight One Scandinavia sekä Oy Rauanheimo Ab. Heiltä sain tietoa rautatiekuljetuksien tulevaisuuden näkymistä yleisesti, Venäjän rautatiekuljetuksien haasteista, kuljetuksia käyttävien yritysten segmentistä, haastateltavien yritysten tarjoamista palveluista Venäjän puolella, rautatiekuljetusten rahtihinnoista, tietoja vaunujen rajanylityksistä, rata-verkon kunnosta Suomen ja Venäjän puolella, vaunujen kunnosta ja Venäjän WTO:hon liittymiseen liittyvistä asioista. Tälle haastatteluryhmälle esitettiin yhteensä 28 haastattelukysymystä (LIITE 2).

### 6.2.1 Kuljetuksia käyttävien yritysten haastattelut

Kuljetuksia käyttävien yritysten kohdalla minua kiinnosti ensimmäiseksi tietää näkevätkö he Venäjän kiinnostavana kauppakohteena. Henkilö x:n vastaus oli odotetunlainen, hänen mielestään Venäjä ja myös sen taustamaat kiinnostavat kovasti:

No totta kai, se on naapurimaa ja lähellä ja haasteellinen markkina kiinnostaa kovasti. Niin Venäjä kuin Venäjään liittyvät taustamaat. (Henkilö x, 2013.)

Kaurasen kohdalla vastaus oli samantyylinen ja haastateltava kertoi lisäksi Venäjän olevan tonnimääräisesti Walkin toiseksi tai kolmanneksi suurin vientimaansa. (Kauranen, 2013.)

Halusin selvittää miksi he käyttävät rautatiekuljetuksia kuljetusmuotona Venäjän kuljetuksissa. Henkilö x mainitsi pääsyyksi asiakaslähtöisyyden ja joustavuuden isoissa kuljetusmäärissä. Hän mainitsi myös helppouden sekä lastauksessa että purussa:

No siihen, siihen on useita syitä. Ensimmäinen on asiakaslähtöisyys, jotta sen asiakkaan kanssa katotaan ne ää tarpeet ja toimitaan asiakkaan tarpeitten mukaan ja, ja silloin yleisesti ottaen tärkeimmistä syistä on kustannukset että halvinta mahdollista kuljetusmuotoa siinä pyritään käyttämään ja se riippuu just sitten toimitus etäisyyksistä että jos toimitaan niin että toimitetaan siinä on aina tietynlainen raja että milloin rautatie voittaa kumipyörän tai päinvas-toin. Minkälaisista määristä puhutaan että isoissa määrissä rautatie on joustavampi kuin auto jo sitte autoilla helposti tulee niinkun ruuhkautumisia isoissa määrin niin kuin lastaus-ja purkupäässä. (Henkilö x, 2013.)

Kauranen nosti esiin mm. pitkät välimatkat sekä ja asiakkaan vaatimukset:

No tässä on mm. suurimmat syyt se että asiakas sijaitsee aika kaukana Suomesta ja välissä muutamia muut valtiot, sen takia ja sitten joskus täällä on asiakkaan vaatimus ja sitten se voi olla rahtihintakysymys. (Kauranen, 2013.)

Itsellenekin oli selvää, että rautatiet sopivat parhaiten suuremmille volyymeille, mutta en tiennyt sitä, että asiakas saattaa joskus vaatia toimituksen toimitettavan rautateitse. Henkilön x kommentti ruuhkautumisesta isoissa määrissä on mielestäni melko osuva. Rautatievaunuja voi lastata kokonaisen päivän ajan, mutta autojen lastausaika on vain noin puoli-toista tuntia ja se aiheuttaa helposti ruuhkautumista tehtaitten lastausalueilla.

En tiennyt tarkasti kuinka rautateitse Venäjälle toimitetut toimitukset menevät asiakkaan ovelle asti.

Henkilö x selvitti asian minulle hyvin ja kertoi toimintatapoja olevan erilaisia:

Siinä on, siinä on hyvin vaihtelevia toimintatapoja et se riippuu hyvin paljon asiakkaan fasilititeetistä ja mikä se asiakas on. Onko se asiakas loppukäyttäjä, silloin harvemmin asiakkaalla on rautatieyhteyttä ja he ottaa sen jonnekin tullauspisteeseen tavaran ja toimittaa siitä sitten tullauspisteestä rautatieasemalle vaunun ja toimittaa autolla eteenpäin. Sitten on paljon esimerkiksi tukkureita jolla on menee niinku varastoon asti kiskot et toimitetaan perillä asti. (Henkilö x, 2013.)

Kauranen kertoi Walkilla olevan vain yksi toimintatapa:

Mmm no täytyy sanoa että se on aikalailta asiakkaan ihan ovelle, koska yleensä heidän tullivarastot sijaitsevat joko ihan tehtaiden alueilla tai sitten aika lähellä. (Kauranen, 2013.)

Minua kiinnosti mitä operaattoreita Walki ja yritys x käyttävät rautatiekuljetuksiinsa. Tiesin operaattoreita olevan monia mutten kuitenkaan tiennyt niistä oikeastaan mitään muuta tässä vaiheessa. Kauranen kertoi Walkin käyttävän vain yhden operaattorin palveluita:

Rautatierahti ja rautatievaunu bukkaukset on keskitetty sellaisella kuin Scandinavian, mikä se nyt on nykyisin nimeltään Scandinavian Freight One,

ovat muuttaneet nimensä vähän aikaa sitten, eikun se on Freight One Scandinavia se nimi. (Kauranen, 2013.)

Henkilö x puolestaan kertoi, että he käyttävät monen operaattorin palveluita:

No meillä on tänä päivänä hyvin, hyvin laaja operaattorikanta että me käytetään useemman operaattorin vaunuja. (Henkilö x, 2013.)

Halusin selvittää, mitä mieltä yritykset ovat Venäjän byrokratiasta liittyen kuljetuksiin ja bisnekseen yleensä. Kaurasen mielestä ainakaan kuljetuksiin ei liity byrokratiaa (Kauranen, 2013).

Henkilön x vastaus oli taas hieman erilainen, mutta osasin myös odottaa tämäntyyppistä vastausta:

No siis Venäjän bisnekseen liittyy aina paljon byrokratiaa mutta totta kai se on myös se jotta pikkusen se on niinkun koko ajan järkevöityny. On, onhan siinä bisneksessä yleisesti kuin rautatiehommassa niin on kyllä ja ja yks tietysti on se haasteellisuus näitten tullausten kanssa että jouvutaan niinkun joskus tekemään ketunlenkkejä ja jouvutaan käymään tullauspisteessä ja lisää aina kustannuksia sitten. (Henkilö x, 2013.)

Minua kiinnosti tietää minkä verran aikaa Venäjän rautatiekuljetuksien tilaukseen tulee varata aikaa. Henkilö x antoi minulle tähänkin todella hyvän ja kattavan vastauksen. Nyrkkisääntönä voidaan pitää, että jos vaunun tilaa kolme viikkoa aiemmin lastausta niin silloin sen varmasti saa sille päivälle kun haluaa:

Sekin vähän vaihtelee mutta sanotaan semmone nyrkkisääntö että jos pystyy kolme viikkoa aiemmin varaamaan sen vaunun niin silloin sen hyvin todennäköisesti saa silloin kun on tilannu mutta sanotaan että semmonen kymmenen päivää on vielä semmonen että siihen moni operaattori kuitenkin normaalioloissa pystyy, mutta aina ei oo enää takuuta jos niinku viikkoo aikasemmin tilaat vaunun, ei oo takuita että aina sen saa. (Henkilö x, 2013.)

Kaurasen vastaus oli samantyyppinen:

...Vaunutilanne rajalla, jos on vapaita vaunuja ja sitten ne tulee muutamassa päivässä. Ja jos ei ole niin sitten sanotaan sitten kahdessa viikossa suurin piirtein. (Kauranen, 2013.)

Halusin selvittää, mitä mieltä haastateltavat ovat Suomen ja Venäjän välillä liikkuvien vaunujen kunnosta. Tämä kysymys on mielestäni tärkeä, koska halusin saada selville sen ovatko rahdin ostajat ja tarjoajat samoilla linjoilla vaunujen kunnosta. Henkilö x:n mielestä standardi kalusto on erittäin huonossa kunnossa, mutta hyvää kalustoakin löytyy:

Kyllä se näin on että, jotta se on vähä, vähän niinkun sellanen jotta standardi kalusto on erittäin huonossa kunnossa että tässä on kaiken kaikkiaan käynny niin että kalusto on yksityistetty pitkälti, jotta on paljon tullu yksityisiä vaunun tarjoajia ja tarjoaa vaunuja. Ne on osittain Suomalaisia, osittain Venäläisiä, osittain Baltian operaattoreita joilla on omaa yksityistä vaunukalustoa ja se on hyväkunnosta kalustoa ja sitte on ihan vanhaa perinteistä Venäjän rautateitten vanha kalusto joka on todella huonossa kunnossa tai vaihtelevassa kunnossa että sielläkin voi olla yksittäisiä hyviä yksilöitä mutta, mutta hyvin vaihtelevaa siinä mielessä. (Henkilö x, 2013.)

Oma käsitykseni asiasta oli aika samanlainen. Vaunukaluston kunto tulee koko ajan paremmaksi, mutta vanha venäläinen kalusto voi olla jopa todella huonossa kunnossa. Kymipyöräkuljetuksissa auto jätetään kylmästi lastaamatta, jos kaluston kunto ei miellytä. Asia ei varmastikaan ole yhtä yksinkertainen rautatiekuljetuksia koskien, koska korvaavaa vaunua ei luultavasti ole saatavissa yhtä nopeasti kuin autoa kumipyöräkuljetuksissa. Yleensä ensimmäiseksi kuitenkin priorisoidaan se, että asiakas saa tilatun tavaran sovitun aikataulun mukaan.

Minua askarrutti mitä mieltä yritykset ovat rautatierahdinnoista verrattuna muihin kuljetusmuotojen hintoihin. Kaurasen vastaus oli nopea ja yksinkertainen:

Ää, aika huonosti. (Kauranen, 2013.)

Henkilö x antoi vastauksensa jo kun kysyin Venäjän rautatiekuljetuksien ongelmista ja haasteista. Hänenkin mielestä kustannukset ovat korkeat ja ne ovat nousseet koko ajan:

Noo totta kai niinku kaikessa niin kustannukset että jos kerran sitä historiasta katotaan viis vuotta taaksepäin niin hyvin jyrkästi nousu ja siellä on niinku monta rahastajaa tietysti. Se on yks, kustannusten nousu. (Henkilö x, 2013.)

Halusin selvittää Venäjän rautatiekuljetuksien suurimmat ongelmat ja haasteet. Henkilö x:n mielestä kustannukset olivat yksi niistä, mutta muitakin haasteita löytyi:



... Sitten niinku lead time on semmonen et tänä päivänä sillä myös kilpailaan, se on niinku, pitää saada parannettua sitä toimintaa et saadaan lead time kuntoon ja tietynlainen toimitusvarmuus ja sitten niinku tämmönen seurattavuus että missä ne vaunut on, jotta niinku se on tärkeä tietää että niinkun koko ajan pystyy seuraamaan tämmönen vähän niinku GPS autossa, että missä sun tavara on ja millon se on perillä. (Henkilö x, 2013.)

Kauranen nosti esiin kilpailun puutteen ja antoi hieman risuja VR:n toiminnalle. Hän oli maininnut minulle jo aiemmin haastattelun aikana, että VR ei välttämättä hae lastattuja vaunuja heti pois heidän lastausalueeltaan, vaan siihen voi mennä parikin päivää:

Äää, no kuten mä mainitsin, VR:n toiminta on ainakin jos ajattelee meidän asiakkaamme ja meidän lupauksemme että me toimitamme silloin ja silloin, toimitukset, toimitusaikataulut ja sitten kun kun kuten mä äsken mainitsin tulee kilpaileva yritys sitten rautatietoiminta voi harkita enemmän kuin autokuljetukset, koska kuten tiedät autokuljetukset paljon riippuvaisia myöskin Venäjällä esimerkiksi polttoainehinnoista, joka ei ole stabiilia, toistaiseksi rautatiekuljetussa ei mitään ongelmia kuin vaunun saanti, ei siinä paljon sellaisia ratkaisevia hintalisiä ole. (Kauranen, 2013.)

Ennen haastatteluja tiesin, että Venäjälle menevät rautatiekuljetukset vaativat yhdysliikenerahtikirjan, mutta muista asiakirjoista minulla ei ollut varmuutta, koska tietoa oli vaikea löytää mistään. Henkilö x antoi tähänkin minulle myös tähän hienosti selvennystä. Vaaditut dokumentit ovat oikeastaan samat kuin kumipyöräkuljetuksissa, mutta rahtikirja on hieman erilainen. Hän mainitsi myös Venäjän puolella tehtävästä uudesta rahtikirjasta, joka ei sinänsä vaikuta suomalaisten yritysten toimintaan, vaan rahtikirjan teko on Venäjän rautateitten vastuulla:

Se mutta niinkun puhutaan kansainvälisestä rautatierahtikirjasta jolla niinkun Suomesta lähdetään ja sitten Venäjän puolella tehdään uus rahtikirja sitten kun rajaa ylitetään että se on niinkun Venäjän rautatiet tekee sitten oman rahtikirjansa siellä. Se ei näy niinku tälle puolelle millään tavalla, se tapahtuu sillä puolella. Ainoastaan miten se saattaa näkyä niin jos siellä joku tekee inhimillisen virheen ja kopioi jotai tietoja, sinetin numeron tai jonkun muun virheellisesti niin se vaunu saattaa pysähtyä ja sit se tulee vasta tiedoks et tämmönenkin toiminta tehdään siellä kun se vaunu pysähtyy ja joudutaan korjaamaan esimerkiks se Venäläinen rahtikirja. Sit tietysti toimituksiin aina liittyy, ei niinkän vähän rautatiedokumentointiin vaan Venäjän asiakas dokumentointiin totta kai nää normaalit dokumentit, pitää olla kauppalasku, vientiselvitys ja asiakkaasta riippuen niin erilaisia sertifikaatteja. Nää on varmaan tuttuja juttuja. (Henkilö x, 2013.)

Venäjän vienti on kohteesta riippuen enemmän tai vähemmän paperisotaa, joten halusin myös tietää, aiheuttavatko mahdolliset virheet dokumenteissa suuria ongelmia. Henkilö x:n mielipide oli selkeä ja odotetunlainen - dokumentteja laadittaessa pitää olla tarkka, koska virheet aiheuttavat viivästyksiä ja kustannuksia:

No joo kyllä se vaunu pysähtyy aina ja, ja hyvin herkästi jopa palautetaan Suomen puolellekin ja, jos, jos ninkun on virheitä niin se aiheuttaa viivästyksiä ja kustannuksia. (Henkilö x, 2013.)

Olin kuullut ja lukenut tapauksista, joissa toimitusehdon tulkinta on aiheuttanut suomalaisen myyjän ja venäläisen ostajan välillä epäselvyyksiä toimitettaessa rautateitse. Henkilö x:llä ei kuitenkaan ollut kokemusta tällaisesta:

No sanotaan nyt että ei isosti sillä tavalla että aina niinkun kaupassa on tällaisia jostakin tulee tää toinen osapuoli on ymmärtänyt tai ymmärtää eri tavalla kuin toinen osapuoli tai ei ymmärrä ollenkaan mutta niinkun ei, ei mitään niinkun merkittäviä juttuja. Kyllä niinkun näin yleisesti ottaen niin on kaupanteko on niille tuttua meidän asiakkaille ja, ja kyllä ne tietää toimituslaukkeet. (Henkilö x, 2013.)

## 6.2.2 Rahdintarjoajien haastattelut

Toiseen haastatteluryhmään kuuluivat VR, Rauanheimo, Nurminen Logistics sekä Freight One Scandinavia. Nämä yritykset toimivat operaattoreina Suomen ja Venäjän välisissä rautatiekuljetuksissa.

Ensimmäiseksi halusin saada selville, minkälaiset yritykset ovat näiden yritysten asiakkaita. Selvää minulle oli, että ainakin isot teollisuusyritykset, mutta halusin tarkkan vastauksen, koska kyseessä saattoi olla muunkinlaisia yrityksiä. Vastausten perusteella Raunheimo on keskittynyt vain yhteen tuoteryhmään, mutta Nurminen Logistics ja Freight One Scandinavia toimivat laajemmin erilaisten tuotteiden parissa. VR on taas oma lukunsa, koska se toimii vaununvetäjänä kaikessa Suomen ja Venäjän välisessä rautatieliikenteessä. Tämän vuoksi heidän asiakaskuntansa voi olla laidasta laitaan.

Tynys kertoi VR:n asiakaskuntaan kuuluvan suuret teollisuusyritykset ja huolitsijat:

Suuret teollisuusyritykset suoraan tai sitte ne voi olla myöskin huolitsijoita. Eli periaatteessa nää kaks segmenttii vois niinku sanoo tolleen karkeesti. (Tynys, 2013.)

Laakkosen mukaan heidän asiakaskuntansa jakaantuu kahden eri teollisuuden-alan yrityksiin:

Vientimarkkinoilla Suomalainen paperiteollisuus ja metalliteollisuus johtuen meidän kalustotyypeistä... (Laakkonen, 2013.)

Ahlqvist puolestaan kertoi Nurminen Oy:llä olevan asiakkaita laidasta laitaan:

Meillä on ihan, ihan kaikenlaisia yrityksiä, vienti-tuonti asiakkaita, Venäjän sisäisiä asiakkaita ja ihan mitä nyt vaan voi kuvitella olevan... Vähemmän elintarvikkeiden kanssa ollaan tekemisissä mutta, mutta niitäkin ollaan sekä viety että tuotu. (Ahlqvist, 2013.)

Kun taas Saari kertoi Raunheimon asiakkaiden olevan vain yhdeltä toimi-alalta:

Suuret metalli-alan yritykset, jotka vie tai tuo raaka-aineita, elikkä bulkkia. (Saari, 2013.)

Minua kiinnosti tietää onko haastatelluilla yrityksillä palveluita asiakkailleen Venäjän puolella, esimerkiksi varastointipalveluita. Saari ja Laakkonen kertoivat ettei heillä niitä ole (Saari, Laakkonen, 2013). Nurminen logistics:illa oheispalveluita löytyy omien yhteistyökumppaneitten kautta:

Kyllähän meillä on, on kuten tässä aikasemminkin sanoin mehän ollaan myös Venäjän sisäisessä liikenteessä eli tarjotaan myös siellä puolella kaikenlaisia logistiikka palveluja. Sinänsä meillä ei omaa varastointi tilaa, terminaalitilaa siellä oo, mutta sekin järjestyy sitten yhteistyökumppaneitten kautta. (Ahlqvist, 2013.)

Tynys kertoi meneillään olevasta projektista joka saattaa mahdollistaa juuri esimerkiksi varastointipalvelut muutaman vuoden päästä:

Ei me tällä hetkellä varastointipalveluita Venäjällä tarjota, mutta meillä on Venäjän rautateitten logistiikkayhtiön kanssa oikeesti tällä hetkellä ollu Venäjän puolella pari vuotta projekti menossa ja tää on varmasti tulevaisuutta

elikkä jos kahen vuoden päästä kysyisit tätä kysymystä niin saatta olla että tarjotaan jo. Mutta se ei ole sitten suoraan meidän nimissä vaan luultavasti jonkun osakkuusyhtiön kautta. (Tynys, 2013.)

Minua kiinnosti kovasti minkälaisina yritykset näkevät rautatiekuljetuksien tulevaisuuden näkymät yleisellä tasolla. Yleinen näkemys oli se, että kuljetusmuoto säilyttää vähintään nykyisen asemansa tulevaisuudessa, mutta myös pieniä kasvun mahdollisuuksia nähtiin.

Ahlqvist arveli kasvun tapahtuvan mahdollisesti jossain muualla kuin Suomessa:

No kyllähän ne tulee kasvamaan mun näkemyksen mukaan, en tiedä tuleeko Suomessa kasvamaan, mutta, mutta yleensä ottaen muualla. (Ahlqvist, 2013.)

Laakkosen vastaus oli lyhyt ja yksinkertainen:

En nyt usko sen loppuvan ainakaan. (Laakkonen, 2013.)

Saari oli toiveikas tulevaisuuden suhteen Suomen osaltakin:

Kyllä mä luulen että rautatieliikenne säilyttää asemansa ja mahdollisesti jopa vahvistaa niitä et meillä tällä VR rakentaa sitä kaksoisraidetta tohon niin sehän mahdollistaa enemmän jo sitä liikennettä esimerkiksi tuonne pohjoisen suuntaan sieltä Vartiuksen rajanylityspaikalta ja tuota se o tietenkkin ekologisempi ja tällaiselle bulkki tavaralle edullisempi vaihtoehto kuin kumipyöräliikenne, mutta niinkun Venäjän kanssa tämä niinku infrastruktuuri on vähän mitä se on niin sinne on helpompi mennä. (Saari, 2013.)

Tynyksen arvio tulevaisuudesta oli varovasti positiivinen:

No varmasti isojen tavaravirtojen osalta niin no vähintääkin neutraali, mut ehkä myönteisen positiiviset. Nythän meillä on ollu näitä niinku miten sitä sanotaan että eletään tällaisia aikoja ja niitä on nyt sitten tosissaan eletty jo monta vuotta. (Tynys, 2013.)

Jatkoksi edelliselle kysymykselle halusin saada selville mitkä ovat haastateltavien näkemykset Suomen viennistä Venäjälle tulevaisuudessa. Tässä on selvä jatkumo, jos on tavaraa mitä kuljettaa, silloin myös rautatiekuljetukset saanevat omansa kuljetettavista määristä. Kysyin samalla tulevatko kuljetusmäärät kasvamaan.

Saari antoi vastauksen lähinnä omaan transitoliikenteen kannalta:

...se on nyt vähän semmonen trendi niinku että ainakin nuo transito kuljetusten määrät niin niistä me joudutaan kyllä taistelemaan noitten Baltian satamien kanssa. Eli ensinnäkin niin niillä on niinku, siellä on vähemmän jäärajoituksia, tänne on vaikeempi tulla ja tuota sieltä se voi olla edullisempi reitti tulla Baltian kautta. (Saari, 2013.)

Ahlqvistin mukaan tämänhetkinen tilanne ei ole ihanteellinen, mutta uskoa tulevaisuuteen löytyi:

Okei, no just nyt ollaan semmosessa tilanteessa et taloudellinen tilanne on vähä joka paikassa hiipuvaa et, et ollaan sellasessa vähän, vähän kinkkisessä tilanteessa, mutta kyllä sekin kunhan tää talous piristyy niin rupee kasvamaan... Kyllä, kyllä ne tulee kasvamaan et meidän yritys käyttää nimitystä lähes rajaton markkina. Venäjä on rautatie maa. (Ahlqvist, 2013.)

Laakkosen vastaus oli hieman päinvastainen:

...Suomesta lähtevän rahdin kasvuun en usko, saattaa jopa pienentyä... (Laakkonen, 2013.)

Kun taas Tynys kertoi näkymien olevan lievästi myönteiset:

No, en mä tohon osaa muuta sanoa kuin et lievästi myönteiset että tota Suomihan on aina ollu niinku Paasikiviki sanoi että maantieteellisten tosiasioitten tunnustaminen on viisauden alku niin tähän se on se realiteetti, että kun me täs kyljes ollaan niin sitä kauppaa varmasti tullaan käymään. (Tynys, 2013.)

Suomen ja Venäjän välinen liikenne ei ole pelkästään maidemme omaa vientiä ja tuontia vaan Suomi toimii myös kauttakulkumaana muiden maiden kauppatararalle. Puhutaan siis ns. transitoliikenteestä. Kysyin onko transitoliikenteen merkitys suuri Suomen ja Venäjän välisissä rautatiekuljetuksissa. Ahlqvist kertoi heillä olevan erikseen oma liiketoimintayksikkönsä transitologistiikalle jonka pääbisnes alue on kuitenkin Baltiassa (Ahlqvist, 2013). Rauanheimo taas toimii lähes 100 prosenttisesti pelkästään transiton parissa (Saari, 2013).

Tynys kertoi lyhyesti ja ytimekkäästi vastauksen siihen onko transitoliikenteen merkitys suuri:

No yhdellä sanalla vastaten on. (Tynys, 2013.)

Laakkonen jatkoi samoilla linjoilla:

Meidän yhtiön kannalta kyllä. (Laakkonen, 2013.)

Halusin selvittää mitkä ovat haastateltavien mielestä Venäjän rautatiekuljetuksien haasteita. Kuljetuksia käyttävät yritykset pitivät ongelmina lähinnä toimitusvarmuutta, vaunujen seurattavuutta sekä VR:n toimintaa.

Ahlqvist piti ongelmana lähinnä Venäjällä tapahtuvia uusia määräyksiä, joista ei Suomeen aina parhaalla mahdollisella tavalla kerrota:

No, siellä, siellä tota niin saattaa, asiat asiat tota niin aika nopeastikin muuttua, tulla uusia määräyksiä ja niistä ei sitten kovin paljon välttämättä ennakkoon tiedoteta. (Ahlqvist, 2013.)

Saari oli samoilla linjoilla ja lisäsi haasteiksi myös rajanylityspaikat:

No rajanylityspaikat tai sillä tavalla että tuolla niinkun se niitten läpimenokky, montako junaa päivässä voi mennä läpi se on noissa rajanylityspaikoissa haaste ja sitten tietysti tää kun siellä muuttuu ne vaatimukset ja tulee näitä uusia sääntöjä että nyt on päätetty noin tai näin niin kaikki uudet säännökset ja tuommoiset niin ne on semmoisia mitkä vaatii semmosta niinkun joustamista ja mukautumista meiltä. (Saari, 2013.)

Tynys kertoi haasteellisinta olevan se kuinka kuljetus saadaan rautatieterminaalista perille asiakkaan pihaan asti:

...Mut se jos mennään esimerkiksi sekalaiseen tavarahan ja vaikka siihen paperiin niin tota yks haaste mikä on yks haaste mihin on tultu ja mihin mäkin olen tullu aikasemmin myyntipuolella niin on se että rautatiekuljetus useimmiten päättyy sinne rautatieterminaalihin. Ja sitkun asiakas kuitenkin haluaa sen tavarahan sinne omaan terminaalihin tai tuotantolaitokseen niin tää pätkä sii-

tä rautatieterminaalista sinne asiakkaan varastoon on se missä kohtaa me ei olla niin joustavia kuin esimerkiksi kumipyörät... (Tynys, 2013.)

Edellisen kysymyksen jatkoksi halusin selvittää mitkä asiat ovat heidän mielestään Venäjän rautatiekuljetuksien hyviä puolia.

Saari nosti esille toimitusvarmuuden ja sopivuuden isoille kuljetusmäärille:

Jaa, no niinkun mä sanoin niin se sopii tuommoiselle bulkki tavaralle ja se hän ois ihan älytöntä rekkarallia kuljettaa sellaisia tonnimääriä niin kuin kuljetetaan rautateitse, äää se on varma mun mielestä, se on turvallinen, kyl mä sanoisin et se on niinku semmoinen varma turvallinen ja suhteellisen turvallinen sen perillepääsyn kannalta. (Saari, 2013.)

Ahlqvist jatkoi samoilla linjoilla, mutta kertoi muitakin hyviä puolia:

No tietysti onhan siinä se, tää volyyymi asia et, että sinne saadaan lähes kolme traileria mahtumaan yhteen, yhteen tota niin katettuun vaunuun. Ja, jaja sillä etenkin Venäjällä niin sillähän pääsee, pääsee pitkälle ja se infra on kunnossa Venäjällä, rautatie, rautatiet ja ne toimii ja, ja rajanylitykset on sujuvia jos verrataan autoliikenteeseen, että ei oo, ei oo sellasta ruuhkaa rajalla. (Ahlqvist, 2013.)

Kumpikin vastaajista kertoi siis joustavuuden isoille volyyymeille Venäjän rautatiekuljetuksien hyväksi puoleksi. Mielenkiintoista oli se, että toinen vastaajista vastasi rajanylitysten olevan yksi Venäjän rautatiekuljetuksien haasteista ja toinen vastapainoksi sen olevan yksi kyseisten kuljetuksien hyvistä puolista.

Minua kiinnosti haastateltavien mielipiteet siitä kuinka kilpailukykyisiä rautatierahtihinnat ovat muihin kuljetusmuotoihin nähden. Rahteja käyttävien yritysten mielipiteet olivat, että hinnat ovat korkeat ja nousseet koko ajan.

Saaren mielipide oli se, että rahtihinnat ovat kilpailukykyiset kun puhutaan suurista kuljetusmääristä:

äää, tässä on varmaan niinku taas se että riippuu niistä kuljetettavista määristä, jotain kovin pientä ei kannata sillon sillon siinä tulee että sanotaan pari hullua konttia, tai muutama vaunullinen niin sillon se on huono vaihtoehto

mutta se voi silti olla muuten se paras vaihtoehto, mutta että tuota, suuret erät niin sillan se on ehdottomasti kilpailukykyinen. (Saari, 2013.)

Ahqvistin mielestä kuljetettava matka ratkaisee sen, kuinka kilpailukykyiset rautatierahdit hinnat ovat:

No kyllähän se on tota ihan selvä asia että et mitä kauemmaks mennään niin sitä, sitä kilpailukykyisemmäksi rautatiet muuttuu ja sitten kun tietyt alueet on niin sinne ei muuten pääsekkään kuin kiskoilla, mutta lähi lähialue on, on ihan selkeesti kymipyörä-alue, että tonne Moskovaan, Moskovaan asti ja jopa vähän enemmänkin itään, mutta sit jos on säännöllistä liikennettä ja massatavaraa, esimerkiks paperia, niin, niin sillan tota meilläkin on säännöllistä liikennettä esimerkiks Pietariin. (Alqvist, 2013.)

Laakkosen mielestä taas rahdit hinnat eivät ole kilpailukykyisiä kotimaan sisällä, mutta Venäjälle mentäessä asia on eri:

Venäjän osuudella ehdottomasti ja Suomen sisällä niin heikosti. (Laakkonen, 2013.)

Tynys taas oli Saaren kanssa samoilla linjoilla:

No yleisvastauksena että on, eli mitä suurempi se kuljetusmäärä on niin sitä, sitä tuota kilpailukykyisempi se hinta on. Et siinä on niinku selkee, selkee formula olemassa. (Tynys, 2013.)

Näkisin, että tämän kysymyksen kohdalla sekä kuljetuksia käyttävät, että niitä tarjoavat yritykset ovat kumpikin oikeassa. Rahdit hinnat ovat varmasti kalliituneet, kuten rahteja käyttävät yritykset kertoivat, mutta silti suuria määriä kuljetettaessa tämä kuljetusmuoto voittaa esim. kymipyöräkuljetuksen. Laakkosen kommentti kotimaan sisäisten kuljetuksien heikosta kilpailukykyvyydestä on myös varmasti totta, koska kuljetusmatkat kotimaan sisällä jäävät auttamatta liian lyhyiksi soveltuakseen taloudellisesti tälle kuljetusmuodolle.

Kysyin keitä tai mitä asioita rahdit tarjoajat näkevät kilpailijoinaan omalla alallaan.

Tynyksen ja VR:n kohdalla varsinaisia kilpailevia yrityksiä ei tällä hetkellä edes ole ja aika näyttää tuleeko niitä edes:



No toistaseks ollaan rautatiekuljetuksissa yksin vetopalveluja tarjoamassa. Kilpailu on avautumassa ja lähivuodet näyttää, tai tulevat vuodet että tuleeko niitä operaattoreita. Niitähän on Suomessa perustettu. Se on varmasti pitkä prosessi että aika näyttää. Sit on tietysti tiettyjä kuljetusmuotoja joissa sitten kumipyörät on meille sitten kilpailija. Et ei sitä paperia pelkästään rautateitse oo menny sinne Pietariin ja Moskovaan, sitähan menee myöskin kumipyörillä. (Tynys, 2013.)

Saari nosti esille kilpailevien yritysten nimiä:

No esimerkiksi FOS eli Freight One Scandinavia ja sitten Nurminen Logistics järjestää sinne kuljetuksia, ne nyt tulee ainakin ensinnä mieleen... (Saari, 2013.)

Kun taas Ahlqvist nosti esiin kumipyöräkuljetukset:

No jos aatellaan tätä äskeistä että kun puhutaan kumipyöristä ja rautatieliikenteestä niin kyl kumipyörät rupee, rupee tota niin kirimään tosta Moskovasta jo tonne idemmäks että aikasemmin Moskova oli ihan selkee raja, että sillon tota siitä itään rautatiekuljetukset oli se ainoa oikee järkevä mutta, mutta tota ei oo enää, enää että kumipyörällä mennään enemmän vielä kauemmaks. (Ahlqvist, 2013.)

Minua askarrutti mitä mieltä haastateltavat ovat rataverkon kunnosta Suomessa ja Venäjällä. Oma tietoni oli, että rataverkko on varsinkin Venäjällä suhteellisen huonossa kunnossa.

Ahlqvist mainitsi kuitenkin sen olevan suhteellisen hyvässä kunnossa koska rautatiet ovat Venäjälle elintärkeät:

No Suomessahan ollaan jatkuvasti saatu uutisia että rajaverkko ei oo hirveen hyvässä kunnossa, mutta nopeeta liikennöintiä joillekin paikoille että, että sehän on rapistumassa kovaa vauhtia mutta toki VR pitää noita päätarjonta ihan kohtuullisessa kunnossa... No tietysti kuten sanoin että Venäjä on rautatiemaata että kyllä ne pitää sitä rataverkkoo, verkko elintärkeänä ittelleen, että 90 prosenttia Venäjän rahtiliikenteestä kulkee kiskoja pitkin että kyllä se on ihan, ihan kohtuullisessa kunnossa siellä. (Ahlqvist, 2013.)

Saari antoi ymmärtää, että myös Suomen puolella on korjattavaa:

Venäläisestä rataverkosta mä en osaa sillä tavalla sanoa, tiedän että tuossa rajanpinnassa tuolla niinkun Vartiuksen rajanylityspaikan jälkeen niin on tota

siellä on tiettyjä rajoituksia junan pituuden ja painon suhteen, mutta tuota kylähän meidän Suomen puolellakin rataverkostossa on korjattavaa et joka vuosi melkein niitä liikenne rajoituksia on routavaurioitten ja korjaustöitten takia et se on tietysti yks haaste silloin kun viellä kesällä liikkuu suuret volyymit. (Saari, 2013.)

Tynyksen vastaus tähän kysymykseen oli varsin neutraali. Hän sanoi, ettei ole ehkä paras henkilö vastaamaan kysymykseeni, mutta lisäsi samalla, että kunto kummassakin maassa on ihan ok. Hän myös kertoi Venäläisten tekevän perusparannuksia koko ajan ja toivoi Suomessakin niitä tehtävän. (Tynys, 2013.)

Halusin myös selvittää mitä haastateltavat ovat mieltä vaunukalustosta joka liikkuu Suomen ja Venäjän välillä. Esitin kysymyksen yleisellä tasolla, tarkoitus ei ollut laittaa ketään arvostelemaan omia vaunuja jos sellaisia löytyi, koska esimerkiksi Ahlqvist kertoi heillä olevan yli tuhat omaa vaunua (Saari, 2013). Rahteja käyttävien yritysten yleinen mielipide oli että vanhat vaunut ovat todella huonossa kunnossa, mutta hyvää kalustoakin löytyy.

Saari jatkoi samoilla linjoilla kuljetuksia käyttävien yritysten kanssa:

Äää, mehän käytetään näissä meidän transitokuljetuksissa niin mehän käytetään Venäläisiä vaunuja yksinomaan ja tuota sanotaan niin että, että tuota siellä on nyt uusi uusitan nyt koko ajan sitä vaunustoa, eli tuota noissa tuommoisissa Vog vaunuissa niin niissä on ja paljon tosi hyväkuntosia semmosia uusia ihan viime vuosina rakennettuja, mutta sitten on näissä niinku Vtad vaunuissa, tämmösissä hopperi vaunuissa niin niissä on kyllä niinku välillä tosi vanhaa kalustoa että niissä on vikoja ja on vuotoja ja on ruostumista ja semmoista... (Saari, 2013.)

Ahlqvistkin kertoi erikuntoisia vaunuja löytyvän:

...Keski-ikä viijestätoista kolmeenkymmeneen kahteen vuoteen suurinpiirtein ja sitten sitä voi tuota tuotaniin käyttöiän pidennystä hakea Venäjällä. Venäläinen kalusto on aika ikääntynyttä suurimmalta osaltaan, mutta esimerkiksi mejän, mejän kalusto, me ollaan semmosella listalla että kun arvioidaan operaattoreiden vaunukalustoo uusimmasta vanhimpaan niin myö ollaan siinä listalla seittemäntenä. Elikkä seittemänneks uusinta kalustoo. (Ahlqvist, 2013.)

Tynyksen mukaan vaunukalusto on ihan hyväkuntoinen:

Ihan hyväkuntoinen vaunukalusto. Yhdysliikennesopimuksessa määrätty ja ja meidän tila on yhä se ja sama että Suomalaisella kalustolla ei ajeta Venäjälle, mutta sen sopimuksen, yhdysliikennesopimuksen, yls käytetään lyhennettä niin sillä perusteella ja sen pohjalla kulkee Venäjälle tai Ivy-maihin rekisteröityjä vaunuja. Katettuja vaunuja, konttivaunuja, mitä vaan vaunuja. (Tynys, 2013.)

Tynys siis myös samalla selvitti, että suomalaisella kalustolla ei ajeta Venäjälle, vaan yhdysliikennesopimuksen mukaan käytössä ovat venäläiset vaunut. Kysyin häneltä myös onko mahdollisuuksista käyttää suomalaisia vaunuja keskusteltu. Hän kertoi, että asia on ollut esillä silloin tällöin, mutta käytännön kysymys on tarvitseeko niin olla. (Tynys, 2013.)

Venäjän liittymisen maailman kauppajärjestöön WTO:hon arveltiin helpottavan ulkomais-ten yritysten kaupankäyntiä Venäjälle. Halusin kuulla olivatko haastateltavat asiasta samaa mieltä. Vastaukset antoivat selvän kuvan, ettei vaikutuksia ainakaan vielä ole millään tavalla havaittavissa.

Ahlqvistin, Saaren, Tynyksen ja Laakkosen vastukset olivat lähes identtisiä. Heistä kukaan ei ollut havainnut mitään muutoksia Venäjän WTO:hon liittymisen jälkeen. Vastaukset olivat mielestäni aika yllättäviä, koska uskoin vaikutuksien näkyvän ainakin jollain tavalla. Tietenkin voi olla totta, että jos vaikutuksia joillekin näkyy, niin ne näkyvät yrityksille jotka tekevät suoraa bisnestä Venäläisten kanssa.

Lopuksi halusin tietää kuinka kuljetuksen tilaus käytännössä menisi jos haluaisin lähettää Pietarsaaresta Pietariin 100 tonnia pakkauspaperia. Ahlqvistin mukaan ensin selvitettäisiin onko meillä ylipäätään kiskot omalle tehdasalueelle. Tämä ongelma oli helposti ratkaistu, koska kuvitteellisesti ne nyt löytyvät. Tämän jälkeen hän antoi lisää selvennystä kysymykseeni:

Sitten mä kysysin tullinimikettä ja sitten te ilmeisesti lastaisitte myös vaunut ja sitten sitä määrä-aseman koodia. Ja ja onko sitten kyseessä jatkuvaa vai ihan vaan pelkästään tämmönen sadan tonnin erä ja sitten lähtisin sen tullinimikkeen perusteella selvitteleen sitä rahtihintaa. Kalusto on ihan selvää kun on tommosesta paperista kyse että ei edes tarvii miettiä että rautateille minkälaiseen vaunuun se laitetaan. (Ahlqvist, 2013.)

Tämän jälkeen kysyin kuinka nopeasti kuljetus olisi mahdollista saada perille, jos kiire on kova. Sain osuvan ja hauskan vastauksen.

No sit mää sanosin että tilaa auto pihaan... Niin rautatiekuljetuksissahan vaunut ei seiso missään taksitolpalla... Että me puhutaan sellasesta kahen viikon tilausajasta ja sitteku te ootte vielä siellä Pietarsaassa niin Suomen puolen rautatieliikenne ei mitään sellasta nopeeta liikennettä että mekun ollaan ite tässä, mie istun Vainikkalan rajalla niin tähän meille tulee vaunu tänään ja lähteekin jopa tänään ja se että VR sitä kuljettaa Suomessa niin se saattaa ottaa hämmästyttävän monta päivää. (Ahlqvist, 2013.)

Vaunun tilausprosessi olisi siis melko helppoa. Luulen kuitenkin, että pelkästään yhden 100 tonnin erän lähetys ei olisi kovin kannattavaa, mutta jos kyseessä olisi jatkuva toiminta, niin rahtihintakin olisi paljon alhaisempi ja näin ollen rautatiekuljetuksen käyttö voisi tulla kyseeseen. Kuljetusajan kannalta tilanne on paljon parempi lähempänä itärajaa toimiville yrityksille. Länsi-Suomesta vedettävien vaunujen veto-aika kotimaan puolella on mielestäni turhan pitkä. Toivottavasti tähän asiaan tulee parannusta tulevaisuudessa, jotta toimitusajat saataisiin kaikille järjelliseksi.

### 6.3 Tuloksien yhteenveto

Seuraavan sivun taulukkoon vedän yhteen haastattelutulokset taulukon muodossa. Taulukossa on kerrottu Suomesta Venäjälle rautateitse menevien vientikuljetuksien heikkoudet ja vahvuudet haastattelujen perusteella.

Haastattelujen perusteella vahvuuksiksi nousivat Suomen ja Venäjän logistinen naapuruus ja Venäjän kasvava ostovoima, joka antaa yrityksille uusia mahdollisuuksia Venäjällä. Yhdenäinen raideleveys on myös ehdoton valtti. Vahvuuksien joukkoon menevät myös lastauksen jouhevuus, rajanylityksien helppous, vähäiset tapaturmat sekä transiton positiivinen merkitys vientikuljetuksille.

Ehdottomiksi heikkouksiksi nousivat kalliit kuljetuskustannukset, vaikea kilpailutilanne muita kuljetusmuotoja vastaan sekä pitkät toimitusajat. Pitkiin toimitusaikoihin vaikuttaa pitkälti vaunujen hidas veto Suomen sisällä. Kuljetuksia käyttävät yritykset antoivat risuja myös toimitusvarmuudelle. Paperi on suurin yksittäinen Suomesta Venäjälle rautateitse

kuljetettava artikkeli. Sen kysynnän hiipumisen vuoksi kuljetusvolyymit eivät luultavasti ainakaan kasva.

Kaluston ja rataverkon kunto jakoivat mielipiteet. Huonokuntoista vaunukalustoa on olemassa, mutta niiden kanssa ei tarvitse olla tekemisissä, jos tietää mistä vaununsa tilaa. Rataverkon kunto on sekä Suomessa että Venäjällä laimeasti sanottuna hyvä, mutta varsinkin Venäjällä kunnostustöihin panostetaan lähitulevaisuudessa paljon rahaa. Byrokratiaa Venäjällä edelleen on, mutta vähemmän kuin ennen. Yritykset ovat haastattelujen perusteella löytäneet tavan pärjätä byrokratian kanssa.

**TAULUKKO 3.** Suomesta Venäjälle menevien rautatiekuljetuksien vahvuudet ja heikkoudet.

	Vahvuus	Heikkous	Neutraali
Maitten logistinen sijainti	x		
Venäjän ostovoima	x		
Raideleveys	x		
Kilpailu muita kuljetusmuotoja vastaan		x	
Kuljetuskustannukset		x	
Vientituotteet		x	
Kaluston kunto			x
Rataverkon kunto			x
Lastaus	x		
Rajanylitykset	x		
Tapaturma-alttius	x		
Byrokratia			x
Transito	x		
Operaattoreiden ammattitaito	x		
Toimitusvarmuus		x	
Toimitusaika		x	

## 7 POHDINTA

Suomi on maa, jossa välimatkat voivat olla pelkästään oman maan sisällä pitkät. Suomi kuitenkin logistisesti osaava maa, joten toimitukset hoituvat kotimaisilta osajilta vaivatta. Kun kotimaan kauppa ei enää riitä ja katseet suuntautuvat ulkomaille, tulee monelle varmasti ensimmäiseksi mieleen naapurimaa Venäjä ja sen rajattomat markkinat 140 miljoonalla kuluttajallaan. Kauppa Venäjälle on jo pitkään ollut noususuhdanteista ja mikään ennusmerkki ei kerro suhdanteen kääntymisestä, päinvastoin. Venäjä on myös logistisesti ajateltuna sopivalla paikalla, koska se on rajanaapurimaa ja ostovoimaltaan suurimmat kaupungit Pietari ja Moskova ovat vielä suhteellisen lähellä rajaa.

Työni tarkoitus oli selvittää kuinka rautatiekuljetukset Suomesta Venäjälle toimivat. Kohderyhmäksi otin suuret teollisuusalan yritykset, koska he ovat kuljetuksien pääkäyttäjiä. Kansainvälisessä rautatierahtiliikenteessä yleisenä haasteena nähdään raideleveyden vaihtelevuus eri maissa. Suomessa ja Venäjällä raideleveys on kuitenkin sama, joten se antaa meille hyvät mahdollisuudet kuljetuksiin kiskoilla. Suomen ja Venäjän kaupankäynti kiskoilla on kuitenkin melko tuontipainotteista, koska vuosittain Venäjältä Suomeen tuodaan noin 10 miljoonaa tonnia tavaraa. Suomen vienti rautateitse Venäjälle taas on vain noin miljoona tonnia vuodessa, joten erot ovat suuret, kuten Ari-Pekka Tynys minulle haastattelun aikana totesi.

Venäjän kuljetuksissa kumipyörät ovat selvästi rautatiekuljetuksien suurin kilpailija. Rautatiekuljetuksien yleiseksi ongelmaksi nousee se, että se ei sovellu pienille tavaramäärille. Ainoastaan suuria massoja on taloudellisesti kannattavaa toimittaa tällä toimitusmuodolla. Venäjälle lastattava rekka voi ottaa kuormakseen maksimissaan 21 tonnia, kun yhteen junavaunuun voi lastata yli 60 tonnia. Silti arvelisin olevan kannattavampaa lähettää kolme rekkaa kuin yksi junavaunu, jos kyseessä on yksittäinen lähetys. Eri asia on, jos toiminta on jatkuvaa. Nämä ovat myös kuljetussopimuksellisia asioita. Jokainen yritys tekee omat kuljetussopimuksensa, joissa määritellään kuljetuksien hinta. Hinnat saadaan sitä alemmaksi, mitä isompia määriä vuosittain lähetetään.

Venäjän rautatiekuljetuksien yhdeksi ongelmaksi on muodostumassa myös Venäjän paraneva tie-infrastruktura. Marjut Ahlqvist kertoi haastattelussani kuinka Moskova oli ennen

selkeä raja maantiekuljetuksille ja siitä idemmäksi kuljetukset hoidettiin vain rautateitse. Nyt teitten parannuttua idemmäksi pääsee myös maanteitse ja tämä tietenkin syö entisestään rautatiekuljetuksien määriä, koska maantiekuljetukset saavat varmasti oman osuutensa myös pidemmän matkan kuljetuksista.

Länsisuomalaiset yritykset ovat myös huonossa asemassa, koska Suomen sisäinen liikenne on hidasta ja näin ollen suuri osa kuljetusajasta menee jo siihen, että VR saa vedettyä vaunut yrityksen ratapihalta raja-asemalle. Toivon, että tähän olisi joskus tulossa parannusta, koska toimitusaika on nykyisin tärkeä asia, ja kukaan ei varmastikaan halua kuluttaa aikaa siihen, että vaunua ei saada kotimaassa vedettyä rajalle asti.

Suurin Suomesta Venäjälle kiskoilla kuljetettava tavararyhmä on paperi. Paperin kysyntä on heikentynyt vuosi vuodelta ja monet suomalaiset paperintuottajat ovat joutuneet lopettamaan toimintansa tai siirtäneet tuotantoa muualle maailmaan. Jos ja kun sama trendi jatkuu, heijastuu se myös rautatiekuljetuksiin. Määrät putoavat ja näin ollen rahdintarjoajat ovat luultavasti pakotettuja nostamaan hintojaan, koska kuljetettavaa ei ole tarpeeksi. Kysymys kuuluu mitä saada korvaavaksi kuljetettavaksi?

Venäjällä muuttuvat säännökset ja määräykset aiheuttavat myös omat ongelmansa rautatiekuljetuksille. Luulisin kuitenkin, että tämä on enemmän operaattoreiden ongelma, koska kukaan rahteja käyttävistä yrityksistä ei nostanut haastatteluissa tätä ongelmaa esille. Ongelmiksi nostettiin myös vaunujen seurattavuus ja se, kuinka tuote saadaan asiakkaan ovelle asti. Kummatkin ovat tärkeitä asioita sekä kuljetuksia käyttäville yrityksille, että operaattoreille. Operaattoreiden on kehitettävä palveluitaan koko ajan ja kiinnitettävä tällaisiin asioihin paljon huomiota pitääkseen asiakkaansa tyytyväisenä. Koko kuljetuspaketti on mielestäni saatava nykypäivänä yhden operaattorin kautta ja näinhän se muutaman operaattorin kohdalla jo onkin.

Toimitusnopeus on koko ajan kasvava kilpailuvaltti ja valitettavasti tässäkin asiassa rautatiekuljetus ei ole parhaimmillaan. Esimerkiksi suuret paperiteollisuuden yritykset yrittävät päästä eroon turhasta varastoinnista, koska varastossa makaavat tuotteet sitovat pääoman varastoon omalta osaltaan. Tämän vuoksi pyritäänkin toimintaan, jossa varaston

kiertonopeus on äärimmäisen lyhyt. Tähän toimintamalliin maantiekuljetukset ovat selvästi parempi ja nopeampi toimitustapa kuin rautatiet.

Työni teoria-osan mukaan venäläisillä operaattoreille on vaikeuksia saada vaunut liikku-  
maan jouhevasti Venäjän puolella. Kukaan haastattelemistani henkilöistä ei kuitenkaan  
maininnut sanallakaan tästä asiasta. Ehkä asiaan on tullut parannusta viime aikoina tai sit-  
ten kukaan ei halunnut tahrata venäläisten yhteistyökumppaneittensa mainetta? Toivon  
mukaan parannusta on Venäjällä tapahtunut, se olisi myös meidän rautatieviennille suuri  
edistysaskel.

Rataverkon kunto on sekä Suomessa, että Venäjällä siedettävässä kunnossa. Parannuskoh-  
teita löytyy, mutta parannuksia myös koko ajan tehdään. Venäjä on panostamassa rata-  
verkkoonsa seuraavan viidentoista vuoden aikana huimat 560 miljoonaa USA:n dollaria.  
Panostus on mielestäni kannattava koska lähes 90 % maan sisäisestä rahdista kulkee kis-  
koilla. Suomessa ei vastaavista panostuksista kuule, mutta sinänsä rautatiet eivät ole meille  
yhtä tärkeät kuin Venäjälle

Rautatiekuljetuksilla on myös omat hyvät puolensa. Suurin hyvä puoli on tietenkin sopi-  
vuus isoille volyymeille. Lastauksen ja purun suhteen se on asiakasystävällisempi kuin  
maantiekuljetukset. Lastausaikaa on ainakin vuorokauden verran kun taas maantiekuljetuk-  
sissa lastauksen on tapahduttava lähes välittömästi auton saavuttua pihaan. Soveltuvuus  
pidemmille matkoille on myös rautatiekuljetuksien ehdoton valtti. Otetaan esimerkkinä  
taas 100 tonnia paperia, joka pitäisi lähettää Suomesta vaikkapa Vladivostikiin (kts. kartta  
sivulla 15). Päivänselvää tällaisessa tapauksessa on, että rautatiet on paras vaihtoehto.

Lähes jokainen haastatteleman henkilö oli myös sitä mieltä, että vaunujen rajanylitys on  
sujuvaa. Oma johtopäätökseni on siis, että tässä asiassa rautatiekuljetus voittaa maantiekul-  
jetuksen koska maantiekuljetuksissa rekkajonot ovat melko yleisiä. Yksi haastateltavista  
henkilöistä nosti esiin myös toimitusvarmuuden. Hän vertasi tässäkin asiassa maantiekulje-  
tuksiin. Heillä oli ollut tapaus, jossa rekka oli jossain vaiheessa syttynyt palamaan. Täl-  
lasita ei rautateitse ole tapahtunut, ainakaan heille. Muistan itsekin tapauksen, jossa las-  
taamassa käynyt venäläinen auto ajoi siltaan pian lastauksen jälkeen Suomen puolella. Täl-  
laisia tapaturmia tuskin kiskoilla paljoa nähdään.



Venäjä on tunnettu byrokratiastaan, mutta Venäjän rautatiekuljetuksissa byrokraattisuus ei tunnu olevan ongelma. Uskon sen johtuvan siitä, että meillä Suomessa on kaikissa suurissa yrityksissä ammattitaitoiset henkilöt hoitamassa byrokratian kiemuroita. Vientidokumentit eivät ole suomalaisille ongelma, vaikka niitä suhteettoman paljon Venäjän viennissä välillä vaaditaankin. Oletukseni ennen haastatteluja oli myös, että toimitettaessa rautateitse kannattaa toimitusehdon valintaan kiinnittää erityistä huomiota, koska venäläinen osapuoli ei aina välttämättä tiedä vastuutaan. Tämän lähes kaikki haastattelemiini henkilöt tyrmäsivät täysin – Venäjälläkin osataan siis tehdä bisnestä ja toimitusehdot ovat heille tuttuja.

Mutta mitä kaiken tämän pohdinnan takana on? Missä tilassa Venäjän rautatiekuljetukset tänä päivänä ovat? Venäjän markkinat vetävät koko ajan enemmän ja enemmän, joten siinä mielessä potentiaalia myös rautatiekuljetuksille pitäisi olla. Lähetysmäärät ovat kuitenkin viennin osalta melko pieniä, varsinkin verrattuna tuontiin. Transitotavara on monelle operaattorille elinehto, mutta kotimaan viennistäkin olisi mielestäni potentiaalia saada rautateille isompi siivu. Operaattoreiden ammattitaidosta asiat eivät jää kiinni, koska selvitykseni perusteella Suomessa on osaavia operaattoreita, jotka hoitavat kuljetukset asiakkailleen varmasti ja luotettavasti.

Rahtihinnat ja vaunujen veto-aika kotimaassa ovat mielestäni suurimmat ongelmat sille että rautatiet eivät enempää kotimaisia asiakkaita Venäjän vientiin. Hintojen nousu olisi saatava kuriin ja toivottavaa olisi myös, että VR saisi tulevaisuudessa kilpailijan tai kilpailijoita. Tällöin vaunun veto yrityksen pihasta rajalle saataisiin mielestäni nopeammaksi ja se antaisi myös länsisuomalaisille yrityksille paremman mahdollisuuden toimittaa tavaran sa rautateitse Venäjälle.

## LÄHTEET:

Ahlqvist, M 2013. Key Account Managerin haastattelu, Nurminen Logistics.

Alho A, Esilä V, Filppula O, Islamov R, Kaasalainen J, Kairo I, Karhu P, Koponen T, Kuusela O, Lumijärvi E, Matilainen T, Matinpalo I, Moijanen M, Pajalin A, Rinne U, Ruohonen V, Teräväinen E, Tiri M, Vainio M 2007. Venäjän liiketoiminnan perusopas. Helsinki: J-Paino Oy.

Finpro 2010. Venäjän maaraportti. Pdf-dokumentti. Saatavissa: <http://www.finpro.fi/NR/rdonlyres/BFA9AB54-3A27-43C4-BB72-C9C82D55FB89/13350/Russia0820192.pdf> Luettu 17.11.2010.

Hernesniemi H, Auvinen S, Dudarev G 2005. Suomen ja Venäjän logistinen kumppanuus. Helsinki: Taloustieto Oy.

Hirsjärvi S, Remes P, Sajavaara P 2009. Tutki ja kirjoita. Hämeenlinna: Tammi.

If 2012. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://www.if.fi/web/fi/yritysassiakkaat/vakuutuksemme/incoterms/pages/default.aspx> Luettu 9.8.2012.

Karhunen J, Hokkanen S 2007. Kansainväliset tavarakuljetukset. Jyväskylä: Gummerus.

Karrus, K. 2001. Logistiikka. 3. painos. Porvoo: WSOY.

Kattilakoski 2012. Venäjältä tärkein kauppakumppani. Saatavissa: <http://www.kp24.fi/uutiset/teemat/1483/311107/Keskipohjanmaa-Ven%C3%A4j%C3%A4st%C3%A4-t%C3%A4rkein-kauppakumppani> Luettu 9.8.2012

Kauranen, E 2013. Sales Coordinatorin haastattelu, Walki Oy Valkeakoski.

Keskuskauppamari 2012. Euroopan yhteisön yleinen alkuperäistodistus. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://www.keskuskauppamari.fi/Palvelut/Ulkomaankaupan-asiakirjat/Alkuperatodistus> Luettu 9.8.2012.

Laakkonen, A 2013. Toimitusjohtajan haastattelu, Freight One Scandinavia Helsinki.

Laivauskäsikirja 2012.

Legendtour 2013. Trans-siberian-railway. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://www.legendtour.ru/eng/russia/trans-siberian-railway/about.shtml> Luettu 15.3.2013

Liikennevirasto 2013. Rautatiet. Www-dokumentti. Saatavissa:  
<http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikenneverkko/rautatiet> Luettu 9.8.2013.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2012a. Www-dokumentti. Saatavissa:  
<http://www.lvm.fi/uutinen/4110754/ulkomaankaupan-logistinen-toimivuus-suomessa-maailman-karkiluokkaa> Luettu 1.10.2013

Liikenne- ja viestintäministeriö 2012b. Www-dokumentti. Saatavissa:  
<http://www.lvm.fi/web/fi/uutinen/-/view/4110754> Luettu 9.8.2012.

Metla 2012. Venäjän WTO-jäsenyyden vaikutukset metsäsektoriin Suomessa ja Venäjällä. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://www.metla.fi/uutiskirje/metsatalous-ja-yhteiskunta/2012-03/uutinen-3.htm> Luettu 18.6.2013

Mäki H, Korjus J 2009. Railways, as an innovative regional factor. Helsinki: University of Helsinki.

Mäkelä T, Mäntynen J 1998. Kuljetukset logistiikan osana. Tampere: Tampereen teknillinen korkeakoulu.

Mäkelä T, Mäntynen J, Vanhatalo J 2005. Logistiikka ja kuljetusjärjestelmät. Tampere: Juvenes-Print TTY.

Pantzar, M. 2012 Venäjä noussut suomen toiseksi tärkeimmäksi vientimaaksi. Www-dokumentti. Saatavissa:  
[http://yle.fi/uutiset/venaja\\_noussut\\_suomen\\_toiseksi\\_tarkeimmaksi\\_vientimaaksi/6369286](http://yle.fi/uutiset/venaja_noussut_suomen_toiseksi_tarkeimmaksi_vientimaaksi/6369286) Luettu 12.4.2013

Pohjola 2011. Www-dokumentti. Saatavissa:  
<https://www.pohjola.fi/pohjola?cid=331420490&srcpl=3> Luettu 9.8.2012.

Puolustusministeriö 2008. Haasteiden Venäjä. Pdf-dokumentti. Saatavissa:  
[http://www.defmin.fi/files/1232/Haasteiden\\_Venaja.pdf](http://www.defmin.fi/files/1232/Haasteiden_Venaja.pdf) Luettu 4.3.2013

Rautatiemarkkinoille 2013. Yhdysliikenne. Www-dokumentti. Saatavissa:  
<http://www.rautatiemarkkinoille.fi/yhdysliikenne> Luettu 1.2.2013

Ritvanen V, Koivisto E 2007. Logistiikka Pk-yrityksissä. Helsinki: WSOY

Russian Railways 2012. Www-dokumentti. Saatavissa:  
[http://eng.rzd.ru/staice/public/rzdeng?STRUCTURE\\_ID=4](http://eng.rzd.ru/staice/public/rzdeng?STRUCTURE_ID=4) Luettu 9.8.2012.

Soisalon-Soininen, J. 2012. Www-dokumentti. Saatavissa :

<http://www.taloussanommat.fi/liikenne/2012/12/19/veolia-haluaa-suomen-raiteille-paatoksia-ei-kuulu/201244092/12> Luettu 31.1.2013

Suomalais-Venäläinen kauppakamari 2010. Millä ehdoilla tavaran Venäjälle toimittaisit? Www-dokumentti. Saatavissa:

[http://www.finruscc.fi/svkk/uutisia\\_svkk\\_n\\_toiminnasta/milla\\_ehdoilla\\_tavaran\\_venajalle\\_toimittaisi.html](http://www.finruscc.fi/svkk/uutisia_svkk_n_toiminnasta/milla_ehdoilla_tavaran_venajalle_toimittaisi.html) luettu 18.11.2010.

Suomalais-Venäläinen Kauppakamari 2011. Www-dokumentti. Saatavissa:

[http://www.svkk.fi/tietoa\\_venajasta/sertifiointi\\_ja\\_viranomaisasiakirjathttp://www.vrgroupraportti.fi/files/vr\\_ar2011/pdf/VRGROUUP\\_toimintakertomus\\_tilinpaatos\\_2011.pdf](http://www.svkk.fi/tietoa_venajasta/sertifiointi_ja_viranomaisasiakirjathttp://www.vrgroupraportti.fi/files/vr_ar2011/pdf/VRGROUUP_toimintakertomus_tilinpaatos_2011.pdf) Luettu 18.12.2012

Saari, P 2013. Transitosihteerin haastattelu, Rauanheimo Oy Kokkola.

Suomalais-Venäläinen kauppakamari 2012. Www-dokumentti. Saatavissa:

[http://www.svkk.fi/palvelut/asiantuntijapalvelut/vienti-ja\\_liiketoimintaneuvonta/venajan\\_kaupan\\_vasta-alkajat/](http://www.svkk.fi/palvelut/asiantuntijapalvelut/vienti-ja_liiketoimintaneuvonta/venajan_kaupan_vasta-alkajat/) Luettu 10.8.2012.

Suomen kuljetusopas 2010. Rautatiekuljetukset. Www-dokumentti. Saatavissa:

<http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/rautatiekuljetukset/> Luettu 17.11.2010.

Suomen pankki 2012. Bofit viikkokatsaus. Pdf-dokumentti. Saatavissa:

<http://www.suomenpankki.fi/bofit/seuranta/viikkokatsaus/vuosikirjat/Documents/iv12.pdf> Luettu 15.10.2013

Tuomi J, Sarajärvi A 2002. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Jyväskylä: Gummerus

Tulli 2011. Ulkomaankaupan kuljetukset 2011. Pdf-dokumentti. Saatavissa:

[http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/tilastot/kuljetukset/kuljetukset11/liitteet/2012\\_M07.pdf](http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/tilastot/kuljetukset/kuljetukset11/liitteet/2012_M07.pdf) Luettu 15.8.2013

Tulli 2012a. Ulkomaankauppatilastot. Pdf-dokumentti. Saatavissa:

[http://www.tulli.fi/fi/suomen\\_tulli/ulkomaankauppatilastot/grafiikkaa/liitteet/Kuviot\\_2011FI.pdf](http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/grafiikkaa/liitteet/Kuviot_2011FI.pdf) Luettu 9.8.2012

Tulli 2012b. Suomen ja Venäjän välinen kauppa. Www-dokumentti. Saatavissa:

<http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/katsaukset/maat/venaja12/index.html> Luettu 9.8.2012.

Tulli 2013. Mitä on vienti? Www-dokumentti. Saatavissa:

<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/index.jsp> Luettu 1.2.2013.

Turtola, I. 2013. Monopoli henkilöliikenteessä saatta murtua. Www-dokumentti. Saatavissa: [http://yle.fi/uutiset/vrn\\_monopoli\\_henkiloliikenteessa\\_saattaa\\_murtua\\_-\\_komission\\_esitys\\_pian\\_julki/6462243](http://yle.fi/uutiset/vrn_monopoli_henkiloliikenteessa_saattaa_murtua_-_komission_esitys_pian_julki/6462243) Luettu 31.1.2013

Turun ammatti-instituutti 2006. Kuljetus- ja logistiikka-ala. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://www.turku.fi/public/default.aspx?nodeid=10365&culture=ru-RU&contentlan=1> Luettu 1.2.2013.

Turun Yliopisto 2012. Logistiikka. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://www.tse.fi/FI/yksikot/laitokset/jaaineet/log/Pages/default.aspx> Luettu 9.8.2012.

Transport news 2010. Rautatierahti Venäjälle ja IVY-maihin tehostuu. Pdf-dokumentti. Saatavissa: <http://www.transportnews.fi/toukokuu2010.pdf> Luettu 17.11.2010.

Tynys, A-P 2013. Idän rautatiekuljetuksien palvelupäällikön haastattelu, VR yhtymä.

Ulkoasianministeriö 2012. Maatiedosto Venäjä. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://formin.finland.fi/public/default.aspx?nodeid=18156&contentlan=1&culture=fi-FI> Luettu 9.8.2012.

Vilkka H 2005. Tutki ja kehitä. Keuruu: Otavan kirjapaino Oy.

Venäjän Federaation Suurlähetystö Suomessa 2010. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://www.rusembassy.fi/FLinformRosspravinfo.htm> Luettu 9.8.2012

VR Group 2013. VR syventää logistiikkayhteistyötä Venäjällä. Www-dokumentti. Saatavissa: [http://www.vrgroup.fi/fi/vakiolinkit/VR-konsernitiedottaa/news\\_651.html](http://www.vrgroup.fi/fi/vakiolinkit/VR-konsernitiedottaa/news_651.html) Luettu 10.8.2013.

VR Transpoint 2010a. Idän liikenteen vaunut. Pdf-dokumentti. Saatavissa: [http://www.vrtranspoint.fi/attachments/newfolder\\_5/5uLyr95bP/Vaunukuvasto\\_Ita.pdf](http://www.vrtranspoint.fi/attachments/newfolder_5/5uLyr95bP/Vaunukuvasto_Ita.pdf) Luettu 21.10.2013

VR Transpoint 2010b. Rautatielogistiikka/asiakkaan-opas. Www-dokumentti. Saatavissa: [http://www.vrtranspoint.fi/index/rautatielogistiikka/asiakkaan-opas\\_4/kuljetusasiakirjat/itaisen-liikenteen-rahtikirja/tulostettava-ohje.html](http://www.vrtranspoint.fi/index/rautatielogistiikka/asiakkaan-opas_4/kuljetusasiakirjat/itaisen-liikenteen-rahtikirja/tulostettava-ohje.html) Luettu 5.12.2010.

YLE Uutiset 2012. Venäjän talous kärsii halventuneen öljyhinnan takia. Www-dokumentti. Saatavissa: [http://yle.fi/uutiset/venajan\\_talous\\_karsii\\_halventuneen\\_oljyhinnan\\_takia/6149078](http://yle.fi/uutiset/venajan_talous_karsii_halventuneen_oljyhinnan_takia/6149078) Luettu 9.8.2012.

YLE 2012. Www-dokumentti. Saatavissa: [http://beta.yle.fi/vr/#pendolino\\_pettaa](http://beta.yle.fi/vr/#pendolino_pettaa) Luettu 9.8.2012

**TUTKIMUSKYSYMYKSET**

1. Yrityksen ja haastateltavan nimi?
2. Haastateltavan henkilön toimenkuva yrityksessä?
3. Lyhyt yritysesittely (toimiala jne.)
4. Onko kyseessä vienti vai tuontituominta?
5. Minkälaisia tuotteita toimitatte Venäjälle
6. Monenko vuoden kokemus yrityksellä on Venäjän rautatiekuljetuksista?
7. Näettekö Venäjän kiinnostavana kauppakohteena?
8. Minkä takia käytätte rautatiekuljetusta kuljetusmuotona?
9. Koetko rautatiekuljetuksen luotettavana kuljetusmuotona Venäjälle, onko rahdeissa viivästyksiä?
10. Kuinka toimitus asiakaan ovelle asti toimii Venäjän puolella?
11. Liittyykö kuljetuksiin Venäjälle paljon byrokratiaa?
12. Minne päin Venäjää toimitatte tavaraa ja mitä rajanylityspaikkaa käytätte?
13. Menevätkö vaunujen rajanylitykset jouhevasti?
14. Mitä operaattoria käytätte?
15. Montako päivää aiemmin kuljetukset tulee tilata?
16. Montako päivää toimitusaika keskimäärin on?
17. Ovatko rahtihinnat kilpailukykyisiä muihin kuljetusmuotoihin nähden?
18. Mitä asiakirjoja Venäjän rautatiekuljetukset vaativat?
19. Aiheuttavatko mahdolliset virheet asiakirjoissa isoja ongelmia, vai ovatko ne helposti korjattavissa?
20. Mitä mieltä olet vaunukalustosta joka liikkuu Suomen ja Venäjän välillä?
21. Minkälaisia eriä on mahdollista / kannattavaa lähettää rautateitse?
22. Onko teillä aikomus jatkaa kuljetuksia rautateitse, näettekö tällä kuljetusmuodolla tulevaisuutta?
23. Mitkä asiat näette rautatiekuljetuksien ongelmina / haasteina?
24. Hyvät puolet?
25. Onko toimitusehdon tulkinnan kanssa tullut ongelmia Venäläisen osapuolen kanssa?

**TUTKIMUSKYSYMYKSET**

1. Yrityksen ja haastateltavan nimi?
2. Haastateltavan toimenkuva yrityksessä?
3. Lyhyt yritysesittely
4. Millä tavalla toimintanne on kytköksissä Venäjän rautatiekuljetuksiin?
5. Onko kyseessä vienti- vai tuontitoiminta?
6. Minkälaiset yritykset ovat asiakkaitanne?
7. Monenko vuoden kokemus yrityksellä on Venäjän rautatierahtikuljetuksista?
8. Minkälaisia tuotteita kuljettatte Venäjälle?
9. Tarjoatteko palveluita Venäjän puolella, esim. varastointipalvelut?
10. Koetko Venäjän erityisen byrokraattisena maana?
11. Minkälaisia asiakirjoja Venäjän rautatiekuljetukset vaativat?
12. Mitkä ovat mielestänne rautatiekuljetuksien tulevaisuuden näkymät?
13. Minkälaisena näet Suomen vientitoiminnan tulevaisuuden Venäjälle yleisesti?
14. Mitkä asiat näet Venäjän rautatiekuljetuksien haasteina? Hyvät puolet?
15. Mitkä asiat näet rautatiekuljetuksien hyvinä puolina verrattuna muihin kuljetusmuotoihin?
16. Ovatto rahtihinnat kilpailukykyisiä muihin kuljetusmuotoihin nähden?
17. Ketkä ovat kilpailijoitanne Venäjän rautatiekuljetuksiin liittyen?
18. Aiheuttavatko rajanylitykset ongelmia / viivästyksiä rautatierahdille?
19. Miten kuvailisit rataverkon kuntoa Suomessa ja Venäjälle?
20. Miten koet Venäjän liittymisen WTO:hon, onko se tuonut helpotusta toimintaan?
21. Teettekö yhteistyötä Venäläisten operaattoreiden kanssa?
22. Minkälaista se on?
23. Onko Transito liikenteen merkitys suuri Venäjän kuljetuksissa?
24. Minkälainen vaunukalusto Suomen ja Venäjän välillä kulkee?
25. Onko kalusto hyväkuntoinen?
26. Mikä on yleisimmin käytetty toimitusehto Venäjän rautatiekuljetuksissa?
27. Aiheuttaako toimitusehdon tulkinta koskaan ongelmia suomalaisen myyjän ja venäläisen ostajan välillä?
28. Mitä toimitusehtoa tulisi välttää?

