

Do svidanija, transito

Autojen maantiekuljetukset Venäjälle vuosina 2007–2009

LAHDEN AMMATTIKORKEAKOULU
Liiketalouden ala
Liiketoiminnan logistiikan koulutusohjelma
Opinnäytetyö
Ilona Marjamaa
Kevät 2010

Lahden ammattikorkeakoulu
Liiketoiminnan logistiikan koulutusohjelma

MARJAMAA, ILONA:

Do svidaniija, transito
Autojen maantiekuljetukset Venäjälle
vuosina 2007–2009

Liiketoiminnan logistiikan opinnäytetyö, 71 sivua, 1 liitesivu

Kevät 2010

TIIVISTELMÄ

Tämä opinnäytetyö käsittelee Suomen kautta Venäjälle maantiekuljetuksien suuntautuvaa autojen transitoliikennettä. Tutkimuksen lähtökohtana ovat muutokset vuosina 2007–2009 sekä eri reittien ja kuljetusmuotojen arviointi.

Tutkimusongelmina oli selvittää siirtyäkö maantiekuljetuksista muihin kuljetusmuotoihin, säilyykö Suomen transitoreitti kilpailukykyisenä sekä selvittää Suomen kautta kulkevan transitoreitin vahvuudet, heikkoudet, uhat ja mahdollisuudet (SWOT-analyysi).

Työn teoreettinen osuus koostuu Venäjän transitoliikenteessä tapahtuneista muutoksista, niiden seurauksista sekä Suomen transitoreitin kanssa vaihtoehtoisten reittien arvioinnista. Lisäksi tutkitaan muiden kuljetusmuotojen, rautatie- ja merikuljetusten, osuutta ja soveltuvuutta autojen kuljetuksiin. Työssä kuvataan pääpiirteissään autojen toimitusketju myyjältä ostajalle. Työssä tarkastellaan myös Venäjän oman politiikan ja kansainvälisen talouskriisin vaikutuksia transitoliikenteeseen. Lisäksi tarkastellaan Suomessa toteutettujen toimenpiteiden, suunniteltujen hankkeiden sekä satamalakon vaikutusta.

Tutkimusmenetelminä opinnäytetyön kvalitatiivisessa osuudessa käytettiin osallistuvaa havainnointia sekä Venäjän transitoliikenteen parissa työskentelevien henkilöiden haastatteluja.

Transitoliikenteen määrä riippuu eniten Venäjän taloudellisen tilanteen kehittymisestä. Huolimatta kiristyneestä kilpailusta erityisesti Baltian maiden reittien kanssa sekä Venäjän mittavista satamahankkeista, transitoliikennettä riittänee Suomeen tulevaisuudessakin, mikäli toimintaedellytykset turvataan.

Avainsanat: kauttakulkuliikenne, kuljetus, logistiikka, Venäjä

Lahti University of Applied Sciences
Degree Programme in Business Logistics

MARJAMAA, ILONA:

Do svidanija, transito
Road Transit Traffic of Cars to Russia
During 2007-2009

Bachelor's Thesis in Business Logistics, 71 pages, 1 appendix

Spring 2010

ABSTRACT

This thesis deals with road transit traffic of cars to Russia via Finland. The research problem is to examine the changes in the volume of road transit traffic between 2007 and 2009 and evaluate other transit routes and means of transport.

The purpose of this thesis was to explore whether road transit traffic is losing its appeal to other means of transport or will Finland's transit route keep its competitiveness. Furthermore, the study will explore the transit route through Finland based on a SWOT analysis, i.e., the strengths, weaknesses, opportunities and threats.

The theoretical part of the study focuses on the changes of the volume of transit traffic to Russia, its consequences and the evaluation of other transit routes. Additionally, the study examines rail and sea transport, their usage, and their suitability for car transportation. The supply chain of cars from merchant to the customer is also explained. Furthermore, the effects of political decisions made in Russia as well as the effect of the international financial crisis on transit traffic are explored. Also, the effects of the stevedore strike, the actions and the projects of Finnish officials are discussed.

The research methods used in this qualitative study were participant observation, and interviews of people working in the transit traffic industry.

The volume of transit traffic depends mostly on Russia's economic development. Regardless of the ever accelerating competition, especially with the Baltic routes, and Russia's extensive construction of new ports, it can be assumed that there will be enough transit traffic for Finland as well, if certain preconditions are met.

Keywords: transit traffic, transport, logistics, Russia

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	1
1.1	Tutkimuksen rajaus, tutkimusongelmat ja tavoitteet	3
1.2	Teoreettinen viitekehys ja tutkimusmenetelmät	7
1.3	Opinnäytetyön rakenne	9
2	MAANTIETRANSITO	11
2.1	Transitoliikenteen merkitys	13
2.2	Idän rekkaralli	15
2.3	Auton toimitusketjun kuvaus	19
3	VAIHTOEHTOISET KULJETUSMUODOT	22
3.1	Rautatie	25
3.2	Meritie	29
4	VAIHTOEHTOISET REITIT	33
4.1	Via Baltica	35
4.2	Saksa–Puola	38
4.3	Trans–Siperia	40
5	MENETETTY TILAISUUS VAI UUDEN AJAN ALKU?	42
5.1	Tuontitulleja ja Ust Lugan uhka	43
5.2	Suomi kontillaan	45
6	ASiantuntijoiden Näkökulma	48
6.1	Transitoreitin tulevaisuus ja satamalakon vaikutukset	49
6.2	Maantiekuljetukset	51
6.3	Rautatiekuljetukset	52
6.4	Suorat merikuljetukset Venäjälle	53
6.5	Vaihtoehtoisten reittien käyttö	54
7	YHTEENVETO	56
	LÄHTEET	63
	LIITTEET	71

1 JOHDANTO

Kauttakulkukuljetukset eli transitokuljetukset ovat kuljetuksia toisen maan alueen kautta kolmanteen maahan. Tavaroita, jotka kulkevat transitokuljetuksin, ei osteta eikä tullata kauttakulkumaassa eikä niitä tilastoida ulkomaankaupaksi. Suomen transitokuljetukset muodostuvat kahdesta päävirrasta, itä- ja länsitransitosta. Länsitransito on Venäjän tuotantolaitoksista Suomen kautta määrämaihin kulkevaa tavaravirtaa, mihin yleisimmin sisältyvät rautatiekuljetukset Suomen satamiin, joista laivakuljetukset edelleen määrämaihin. Itätransito on lähtömaista Suomen kautta Venäjälle kulkevaa tavaravirtaa, missä yleisimmin käytössä on laivakuljetukset Suomen satamiin, joista maantiekuljetukset Venäjälle. (Widgren, Kaitila & Arkonsuo 2000, 43,47.) Suomen kautta Venäjälle kulkevasta tavaramäärästä yli puolet on arvotavaraa kuten autoja, koneita ja elektroniikkaa. Venäjältä Suomen kautta edelleen määrämaihin kuljetetaan eniten malmeja, rikasteita ja kemikaaleja. (Posti, Ruutikainen, Haapakangas & Tapaninen 2009, 50, 52.)

Venäjän ulkomaankaupan riippuvuus transitokuljetuksista korostui erityisesti Neuvostoliiton hajoamisen jälkeen tärkeiden satamien jäädessä entisiin neuvostotasavaltoihin. Venäjälle jäi käyttöönsä aikaisemmasta satamakapasiteetistaan alle puolet ja kiristyneet suhteet mm. Baltian maihin ovat vähentäneet niiden houkuttelevuutta kansainvälisissä kuljetuksissa. Itämeren alueen satamista vain Kaliningradin ja Pietarin lähiympäristön satamien jääminen Venäjälle Neuvostoliiton hajoatessa on korostanut Suomen asemaa ja merkitystä kauttakulkumaana. (Widgren ym. 2000, 11.)

Opinnäytetyön tarkoituksena on tutkia Suomen kautta Venäjälle maantiekuljetuksien suuntautuvaa autojen transitoliikennettä vuosina 2007–2009, sillä autojen kuljetukset ovat olleet yksi näkyvimmistä transitoliikenteen muodoista ja tähän liikennealueeseen taantuman tuomat muutokset ovat olleet

näkyvästi havaittavissa. Viimeistään siinä vaiheessa, kun itärajalta asuvien kotien ikkunoista ei näkynyt kuukausiin muuta kuin kilometrien autorekkajonot ja venäläiset kuskien holtiton ajotapa aiheutti onnettomuuksia, nousi autojen transitoliikenne otsikoihin. Syksyllä 2008 Suomen satamat alkoivat olla muutamassa viikossa ääriään myöten täynnä Venäjälle kuljetettavia autoja ja vuonna 2009 liikenne oli lähes täysin pysähtynyt. Työn teoriaosuus painottuu pääosin vuosien 2007–2009 aineistoon, mutta käytännön osuus ulottuu havaintoihin myös vuodelta 2010.

Venäjän markkinoiden avautuessa maasta on tullut yhä riippuvaisempi ulkomaankaupasta, kuljetuksista sekä pääomien liikkumisesta muun maailman välillä.

2000-luvun alku oli Venäjällä vakaata talouskasvun aikaa ja lainsäädännön muutoksilla vaikutettiin maan talouteen, vaikka politiikan suuntaviivoista, erityisesti julkishallinnon ja talouden keskinäisistä kytköksistä, käydään edelleen keskustelua. (Tiri 2007, 20–21.) Venäjän ulkomaankaupan kasvu on ollut niin voimakasta, ettei maan logistista infrastruktuuria ole kyetty kehittämään ulkomaankaupan kasvua vastaavaksi (Posti ym. 2009, 8).

Transitoliikenteellä on Suomelle sekä kansantaloudellinen että työllistävä vaikutus, minkä takia taantuman myötä tapahtuneet muutokset ovat tuoneet Venäjän kauttakulkumaana toimimiselle uusia haasteita.

Ennen kansainvälistä talouskriisiä Venäjän ja Suomen välinen tavaraliikenne kasvoi noin 20–30% vuodessa. Vuonna 2008 Venäjä nousi Suomen tärkeimmäksi kauppakumppaniksi sekä viennissä että tuonnissa ohi Saksan ja Ruotsin. (Tullihallitus 2009a.) Erityisesti autojen maantiekuljetusten määrät Suomen kautta Venäjälle kasvoivat 2000-luvulla aina vuoteen 2008 asti autotransiton arvon lähes kaksinkertaistuessa joka vuosi, sillä Venäjän automarkkinat eivät kyenneet vastaamaan voimakkaasti kasvavaan kysyntään. Vuonna 2006 Suomen kautta Venäjälle kuljetettiin 530 000 autoa, kun vuonna 2008 luku oli noussut jo yli 700 000 autoon. (Tullihallitus 2007, Tullihallitus 2009b.)

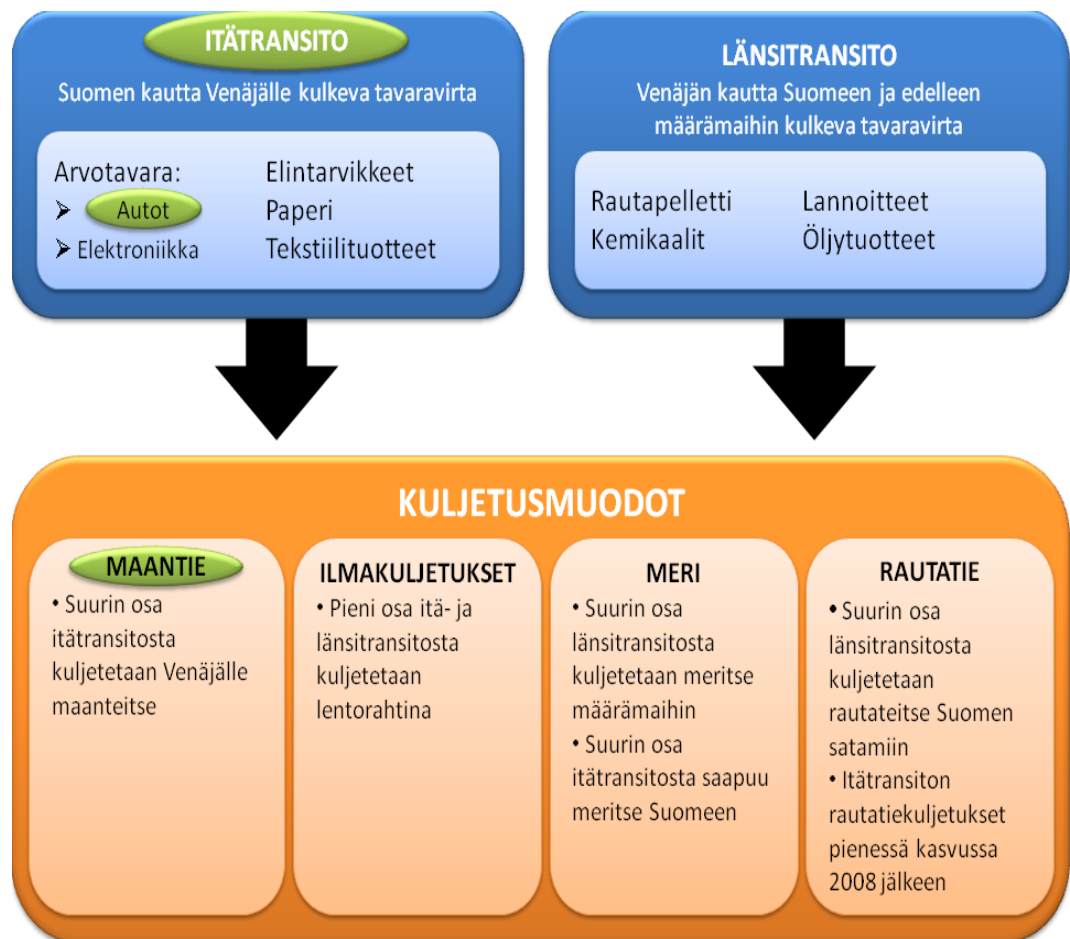
Opinnäytetyö toteutetaan toimeksiantona Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry:lle ja nimensä ”Do svidaniya, transit” se on saanut Kauppalehden elokuussa 2009 julkaistusta artikkelista, jossa arveltiin autorekkajonojen olevan jopa historiaa talouskriisin ja Venäjän oman politiikan seurauksena. Kansainvälisten autotehtaiden avatessa toimipisteitään Venäjällä ja massiivisten satamahankkeiden myötä transitoliikenteelle saatetaan sanoa lopullisesti ”do svidaniya”, venäjäksi ”näkemisiin”.

Suomen asemaa kauttakulkumaana, vaihtoehtoisia reittejä sekä autojen kuljetuksia on tutkittu aikaisemmin useissa julkaisuissa. Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) on tutkinut Suomen transitoreittiä julkaisussaan EU:n ja Venäjän liikenneyhteyksien nykytila ja kehitysnäkymät (2005). Myös Elinkeinoelämän tutkimuslaitoksen (ETLA) Liikenne- ja viestintäministeriölle tehdyssä raportissa Suomen ja Venäjän logistinen kumppanuus (2005) esitellään transitoliikenteen kehitystä, Suomen kilpailuasemaa ja sen tuomia mahdollisuuksia. Vaihtoehtoisia reittejä ja autojen kuljetuksia on tutkittu Lappeenrannan teknillisen yliopiston yhteydessä toimivan Pohjoisen ulottuvuuden tutkimuskeskuksen (NORDI) raportissa TRAKET-transitoketjujen kilpailukyky (2007) ja Turun yliopiston Merenkulku- alan koulutus- ja tutkimuskeskuksen (Merikotka) raportissa Elintarvikkeiden vienti, autojen ja arvotavaran transitto Venäjälle (2007). Uusinta tutkimustietoa transitoliikenteestä ja lisäarvopalveluista on esitetty niin ikään Merikotkan julkaisussa TRALIA-Transitoliikenteen lisäarvopalvelut (2009).

1.1 Tutkimuksen rajaus, tutkimusongelmat ja tavoitteet

Venäjän 2000-luvun alun voimakkaan talouskasvun aikana tulotason nousu vaikutti erityisesti autokauppaan, joka näkyi Suomessa maantiekuljetuksin Venäjälle vietävien autojen määrän kasvussa. Koko transitoliikenne huomioon ottaen tutkimus rajataan koskemaan itätransitoa. Suomen ja Venäjän välillä kulkee monen-

laista tavaravirtaa, itätransitossa eniten arvotavaroita ja länsitransitossa rautapellettiä ja kemikaaleja. Rajaan tutkimukseni ainoastaan autoihin, jotka lasketaan arvotavaroihin. Kulutushyödykkeenä auto heijastaa voimakkaasti Venäjän talouskasvussa tapahtuvia muutoksia ja sopii näin tarkastelun kohteeksi. Kuljetusmuodot ovat keskittyneet itätransitossa lähinnä maantiekuljetuksiin ja länsitransitossa rautatiekuljetuksiin. Pieni osa itä- ja länsitransitosta kulkee lentorahtina ja suurin osa tavaravirroista saapuu Suomeen ja lähtee Suomesta meritse. Tutkimus rajataan koskemaan autojen maantiekuljetuksia ja niissä tapahtuneita muutoksia. Autoteollisuudella on myös aikaisemmin ollut merkittävä rooli Venäjän talouskehityksessä, ja juuri autojen kuljetukset ovat olleet yksi näkyvimpiä maantietransiton muotoja Suomessa. Rajaukset on esitetty kuviossa 1, jossa vihreällä pohjalla tarkasteltavat kohteet.



Kuvio 1. Tutkimuksen rajaus

Transitoliikenteen määrä on ennenkin reagoinut herkästi taloudelliseen tilanteeseen ja ostovoiman muutoksiin. Venäjän vuoden 1998 valuuttakriisin seurauksena maantietransiton määrä laski noin 60 %. (Widgren ym. 2000, 51.) Nykypäivänä ostovoiman aleneminen on vaikuttanut transitoliikenteeseen vähintään yhtä paljon kuin 90-luvun lopussa, milloin transitoliikenne loppui lähes täysin. Taantuman myötä katosivat rekkajonot ja autojenkuljetusautot, mutta katosivatko autojen kuljetukset Venäjälle lopullisesti?

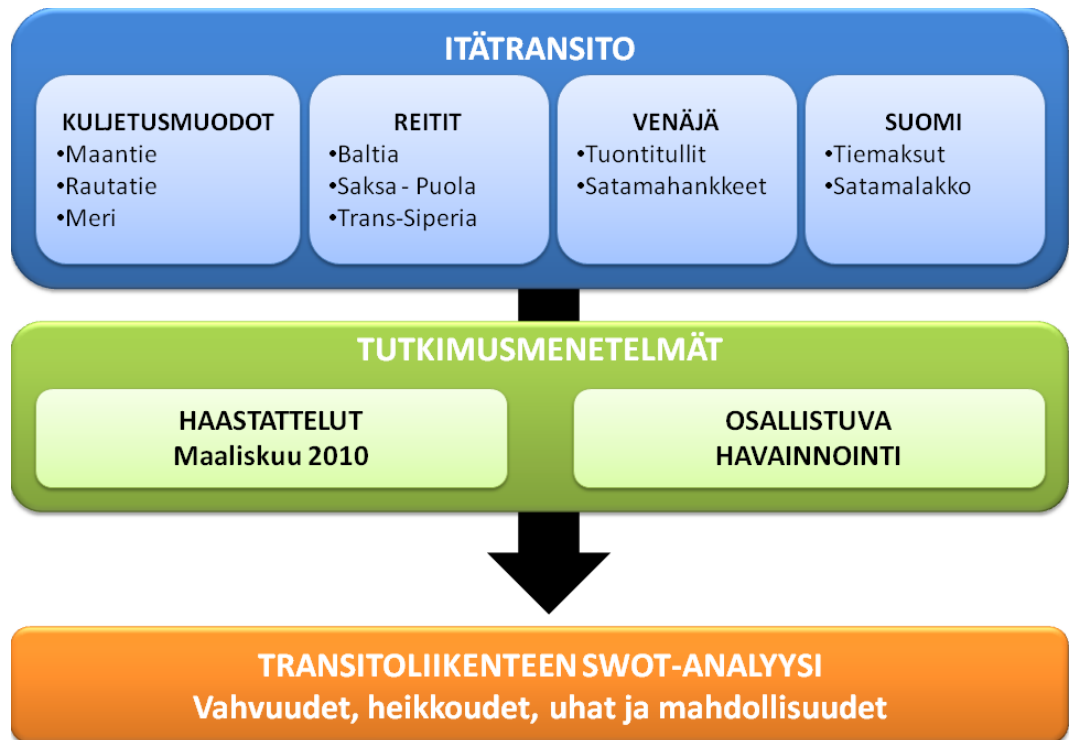
Suomen vahva logistinen osaaminen ja reitin turvallisuus ovat aikaisemmin olleet avainasemassa valittaessa kuljetusreittiä Venäjälle, sillä suurin osa autojen kuljetuksista on hoidettu Suomen satamista maantiekuljetuksin Venäjälle. Onko mahdollista, että tulevaisuudessa siirrytäänkö muihin, kilpailukykyisempiin, ympäristöystävällisempiin ja nopeampiin kuljetusmuotoihin?

Venäjän liikennestrategian yhtenä tavoitteena on, että noin 85 % ulkomaankaupasta kulkee Venäjän omien satamien kautta vuoteen 2020 mennessä (Hernesniemi, Auvinen & Dudarev 2005, 42). Venäjä omassa strategiassaan suunnittelee hallitsevansa itse omaa tuontiaan, mihin se mittavilla hankkeillaan ja suurilla investoinneilla pyrkii. Tosin taantuman tuomat vaikeudet ovat keskeyttäneet tai viivästyttäneet useita hankkeita esimerkiksi uudessa, nopeasti kasvavassa Ust Lugan satamassa Itämeren alueella. Suomen satamien tyhjentyessä viimeisistäkin Venäjälle vietävistä autoista, herää kysymys, siirtyvätkö kuljetukset muille reiteille? Mitkä ovat Suomen kannalta huomattavimmat kilpailevat reitit? Jos muut reitit eivät ole tähän mennessä horjuttaneet Suomen asemaa kauttakulkumaana, voivatko ne olla sitä tulevaisuudessa?

Transitoliikenteellä ja logistiikan lisäarvopalveluilla on Suomessa merkittävä työllistävä vaikutus. Opinnäytetyön tarkoituksena on kartoittaa Suomen transitoreitin vahvuudet, heikkoudet, uhat ja mahdollisuudet. SWOT-analyysin vahvuudet ja heikkoudet ovat sisäisiä asioita, uhat ja mahdollisuudet ulkopuolelta tulevia asioita. (Meretniemi & Ylönen 2009, 34.) Tarkoitus selvittää horjuuko Suomen asema

kauttakulkumaana? Voidaanko transitoliikenteelle todellakin sanoa lopullisesti ”do svidanija”?

Tutkimuksen tavoitteeseen, transitoliikenteen SWOT-analyysiin ja Suomen reitin kilpailukyvyn arviointiin, pyritään tarkastelemalla neljää eri osa-aluetta. Ensimmäisenä tarkastellaan maantiekuljetuksille vaihtoehtoisia kuljetusmuotoja, joita ovat rautatiekuljetukset ja suorat merikuljetukset Venäjän omiin Itämeren satamiin. Toisena tarkastellaan Suomen reitille vaihtoehtoisia reittejä, joita ovat Baltian maiden reitti, Saksa-Puola-reitti sekä Trans–Siperian rata. Kolmantena tarkastellaan Venäjän oman politiikan, kuten tuontitullien ja satamahankkeiden sekä kansainvälisen talouskriisin vaikutuksia transitoliikenteeseen. Neljäntenä tarkastellaan Suomessa toteutettujen toimenpiteiden, kuten ajokieltojen, suunniteltujen hankkeiden, kuten tiemaksujen sekä satamalakon vaikutusta. Tutkimusmenetelmänä käytettiin kvalitatiivista tutkimusta, joka suoritettiin haastattelemalla Venäjän transitoliikenteen parissa työskenteleviä henkilöitä. Toisena menetelmänä käytin osallistuvaa havainnointia, sillä liikenteenhoitajan työni kautta olen päivittäin tekemisissä autotuonnin ja transitoliikenteen kanssa. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2005, 152). Opinnäytetyön tavoitteet on esitetty kuviossa 2. Tutkimusmenetelmistä on kerrottu tarkemmin seuraavassa alaluvussa.



Kuvio 2. Opinnäytetyön tavoitteet

1.2 Teoreettinen viitekehys ja tutkimusmenetelmät

Tutkimuksen teoriaosuus pohjautuu useiden eri alojen transitoliikenteestä ja kuljetuslogistiikasta tekemiin tutkimuksiin, selvityksiin ja asiantuntijakirjoituksiin sekä Suomen ja Venäjän välistä liiketoimintaa, taloussuhteita ja logistiikkaa käsitteleviin teoksiin.

Ensisijaisina lähteinä käytetään Meriturvallisuuden ja -liikenteen tutkimuskeskuksen (Merikotka) tutkijoiden ja tutkimusryhmien sekä Lappeenrannan teknillisen yliopiston Pohjoisen ulottuvuuden tutkimuskeskuksen (NORDI) julkaisuja. Lisäksi tutkimus pohjautuu Liikenne- ja Viestintäministeriön (LVM) sekä Elinkeinoelämän tutkimuskeskuksen (ETLA) julkaisuihin. Lisäksi lähdeaineistona on käytetty Tullin tilastoja. Toissijaisina lähteinä käytetään talous- ja logistiikkalehti-

en ajankohtaisia artikkeleita ja asiantuntijakirjoituksia nykytilanteesta ja tulevaisuudesta.

Tutkimusmenetelmänä käytetään kvalitatiivista haastattelututkimusta, jonka lähtökohta on todellisen elämän kuvaaminen ja sen tarkastelu kokonaisvaltaisesti. Tämä tarkoittaa, että tiedonhankinta on koottu todellisissa tilanteissa. Laadullisen tutkimuksen menetelminä on käytetty myös osallistuvaa havainnointia. (Hirsjärvi ym. 2005, 152.)

Tutkimusta varten haastattelin maaliskuussa 2010 kuutta Venäjän transitokuljetusten parissa työskentelevää henkilöä. Kahta työntekijää haastattelin kuljetusliike Victor Ekiltä: merenkulkuosaston operatiivista päällikköä sekä Hangon aluekonttorin johtajaa. Lisäksi haastattelin ajoneuvologistiikan palveluihin erikoistuneen SE Mäkinen Logisticsin Venäjän-kuljetusten päällikköä sekä VR-yhtymän myyntijohtajaa. Myös transitoreitin tunnettuutta edistävän yrityksen Straightway Finland ry:n toiminnanjohtaja oli haastateltavana. Lisäksi haastattelin yhtä laivanvarustamon edustajaa, joka haluaa pysyä nimettömänä. Haastattelut suoritettiin maaliskuussa 2010 sähköpostitse yhtä lukuun ottamatta, joka toteutettiin avoimena haastatteluna.

Yhtenä lähteenä käytän myös omaa havainnointiani, sillä olen saanut viime vuodet seurata aitiopaikalta autojen maantietransitoa Venäjälle päivittäisessä työssäni. Aloitin työskentelyn keväällä 2007 Oy Shipek Ab:ssa, joka on vuonna 1885 perustetun kuljetusalan yrityksen, Victor Ekin, tytäryhtiö. Shipek Oy toimii norjalaisen laivanvarustamon Höegh Autolinersin sekä amerikkalaisen huolitsijan A.T.I. Usa Inc:n agenttina Suomessa ja hoitaa mm. kuorma-autojen, henkilöautojen ja veneiden tuontia Yhdysvalloista Helsinkiin ja Kotkaan.

Shipek Oy on erikoistunut Ro-Ro ja High and Heavy -lastien vienti- ja tuontikuljetuksiin. Ro-Ro-kuljetuksissa lasti kuljetetaan laivaan pyörillä eikä lastaamisessa tarvita nosturia. High and Heavy -kuljetusten lasti on normaalia painavampaa ja suurta, joka voi vaatia lastaukseen erikoiskalustoa. Yli 90 % yrityksen kautta toimitetuista kulkuneuvoista ajetaan Suomen satamien kautta edelleen Venäjälle lo-

pullisen asiakkaan toimesta. Suurin osa asiakkaistani on venäläisiä yksityishenkilöitä, mistä johtuen autojen kuljetuksiin liittyvien muodollisuuksien selvittäminen on arkipäivää. Liikenteenhoitajan työni kautta olen kohdannut transitoliikenteeseen liittyvät muutokset, ongelmat ja haasteet kaikkein konkreettisimmillaan näiden kolmen vuoden aikana.

1.3 Opinnäytetyön rakenne

Opinnäytetyö jaetaan seitsemään päälukuun. Ensimmäinen luku koostuu johdannosta, jossa selvitetään aiheen rajaus, tutkimusongelmat, tavoitteet, teoreettinen viitekehys, käytetyt tutkimusmenetelmät sekä tutkimuksen rakenne.

Teoriaosuuden toisessa pääluvussa selvitetään transitoliikenteen peruskäsitteitä ja tavaravirtojen rakennetta. Lisäksi käsitellään itätransiton merkitystä Suomelle, tärkeimpiä satamia sekä kuljetusreittejä ja -muotoja. Luvussa 2.2 arvioidaan Venäjän ulkomaankaupan kasvun heijastumista transitoliikenteeseen sekä autojen kuljetusmäärien lisääntymisen sekä nopean laskemisen keskeisiä syitä vuosina 2007–2009. Pääluvun kaksi viimeisessä alaluvussa kuvataan pääpiirteissään auton toimitusketju valmistajalta Euroopan satamien kautta Suomeen ja edelleen Venäjälle loppuasiakkaalleen.

Kolmannessa luvussa käsitellään autojen kuljetuksiin soveltuvia maantiekuljetuksille vaihtoehtoisia kuljetusmuotoja. Niitä ovat rautatiekuljetukset sekä merikuljetukset suoraan Venäjän omiin satamiin. Tarkastelun ulkopuolelle on jätetty Venäjän Mustanmeren satamat, sillä ne ovat keskittyneet raaka-aineiden kuljettamiseen eivätkä ole kilpailukykyisiä autojen kuljetuksissa. Luvussa tarkastellaan näiden kuljetusmuotojen etuja, haittoja, ongelmia ja mahdollisuuksia.

Neljännessä luvussa käsitellään Suomen reitin kannalta vaihtoehtoisia reittejä. Näitä reittejä on valittu tarkasteltaviksi kolme. Ensimmäinen on Baltian maiden kautta kulkevat reitit, joissa kaikkia kolmea maata, Viroa, Latviaa ja Liettuaa, tar-

kastellaan reittien samankaltaisuuden vuoksi yhtenä kokonaisuutena. Toiseksi on valittu Saksa-Puola reitti ja kolmanneksi Trans–Siperian rata. Luvussa tarkastellaan näiden kolmen reitin mahdollisuutta kilpailla autojen kuljetuksissa, etuja, haittoja ja tulevaisuuden näkymiä.

Viidennessä luvussa kartoitetaan autojen transitoliikenteessä tapahtuneiden muutosten taustoja. Muutokset on jaettu kahteen osaan. Ensimmäisessä alaluvussa käsitellään Venäjän poliittisten päätösten tuomia muutoksia, kuten tuontitullien, päästörajojen sekä Venäjän oman Liikennestrategian mukanaan tuomia muutoksia. Lisäksi käsitellään kansainvälisen talouskriisin seurauksena tapahtuneita muutoksia, kuten kysynnän ja kulutuksen laskua. Toisessa alaluvussa käsitellään Suomessa toteutettujen toimenpiteiden, suunniteltujen hankkeiden sekä satamalakon vaikutusta transitoliikenteen määrään.

Haastattelujen avulla saatu asiantuntijoiden näkökulma esitellään kuudennessa luvussa. Tässä luvussa selvitetään kvalitatiivisen kyselytutkimuksen rakenne ja esitellään haastateltavien yritykset. Haastattelujen sisältö on ryhmitelty viiteen osa-alueeseen, jokainen omaksi alaluvukseksi: transitoreitin tulevaisuuteen, maantie- rautatie ja merikuljetuksiin sekä vaihtoehtoisten reittien käyttöön.

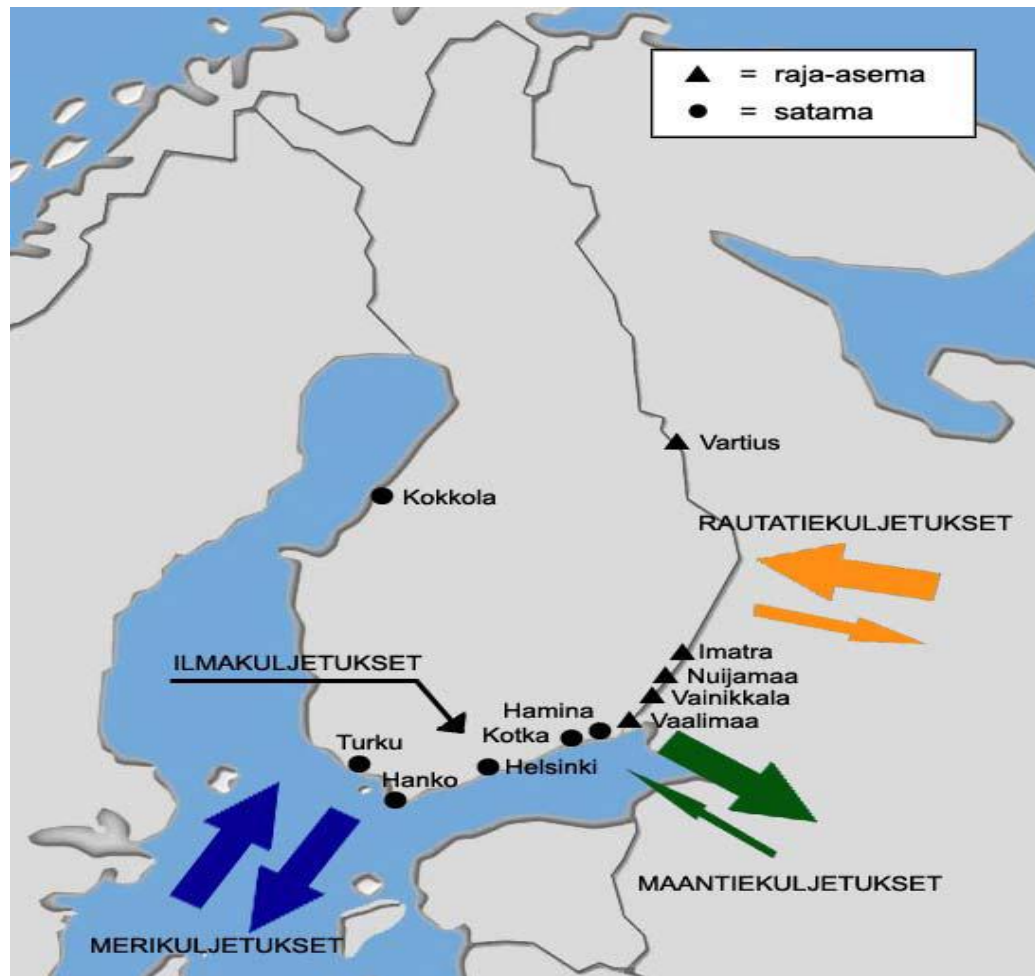
Seitsemännessä luvussa esitellään transitoliikenteen SWOT-analyysi ja tutkimuksen pohjalta tehdyt johtopäätökset. Luvussa arvioidaan myös opinnäytetyön onnistumiseen vaikuttaneita tekijöitä sekä ehdotetaan jatkotutkimusideaa.

2 MAANTIETRANSITO

Venäjän ulkomaankaupan nopea kasvu ja siirtyminen markkinatalouteen jatkuivat Neuvostoliiton hajoamisen jälkeen ja edelleen 2000-luvulla. Se on tarkoittanut yhä kasvavia tavaravirtoja Venäjän ja muuan maailman välillä. Venäjän ulkomaankaupan kehitys on ollut niin huomattavaa, että maan omaa logistista infrastruktuuria, kuten satamia ja kuljetusväyliä ei ole pystytty kehittämään vastaamaan kasvavia tavaramääriä. Tämä on heijastunut myös EU:n ja Venäjän yhdistävän reuna-
valtion, Suomen, kautta kulkeviin tavaramääriin. Venäjän ulkomaankaupan logistiikasta on tullut merkittävää liiketoimintaa, missä Suomi on toiminut hyvin merkittävässä osassa. (Hernesniemi ym. 2005, 15, 18–19.) Tätä Venäjän-kaupan osaamista Suomen kannattaisi tuoda esille esim. EU:ssa.

Kauttakulkukuljetukset eli transitokuljetukset ovat kuljetuksia toisen maan alueen kautta kolmanteen maahan. Transitokuljetuksin kulkevia tavaroita ei osteta eikä tullata kauttakulkumaassa eikä niitä myöskään tilastoida ulkomaankaupaksi. Suomen transitokuljetukset muodostuvat kahdesta päävirrasta, itä- ja länsitransitosta. Länsitransito on Venäjän tuotantolaitoksista Suomen kautta määrämaihin kulkevia tavaravirtoja ja itätransito on lähtömaista Suomen kautta Venäjälle kulkevaa tavaravirtaa. (Widgren ym. 2000, 43, 47.)

Suomeen tavaravirrat saapuvat Euroopan satamista pääasiassa merikuljetuksin Turun, Hangon, Helsingin, Kotkan, Haminan ja Kokkolan satamiin. Niistä tavaravirrat siirtyvät suurimmaksi osin maantiekuljetuksin Venäjälle. Venäjältä Suomeen saapuvat tavaravirrat taas kulkevat pääosin rautateitse satamiin, joista merikuljetuksin edelleen määrämaihin. Pieni osa itä- ja länsitransitosta kuljetetaan lentorahtina. (Widgren ym. 2000, 47.) Tämä jako kuljetusmuotojen ja satamien välillä johtuu mm. kuljetettavien tavaroiden laadusta, arvosta sekä ja lähtö- ja määräpaikasta (Kuvio 3.)



KUVIO 3. Suomen transitoliikenteen rakenne sekä transitokuljetusten kannalta tärkeimmät satamat ja raja-asemat. (Widgren ym. 2000)

Suomen vahvuksina ovat vahva logistinen osaaminen, pitkät perinteet Venäjän kaupassa sekä tehokas infrastruktuuri, mikä on ohjannut erityisesti tiettyjä tavaravirtoja, kuten arvotavaroita, kulkemaan Suomen kautta (Lautso, Venäläinen, Leh-to, Hietala, Jaakkola, Miettinen & Segercrantz 2005, 56–57).

Suomen kautta kulkee yli 15 % Venäjän ulkomaankaupan tuonnin arvosta (Posti ym. 2009, 170). Suomen transiton arvo on pienempi Venäjän tullin vastaaviin tilastoihin verrattuna, minkä uskotaan johtuvan kaksoislaskutuksesta. Kaksoislaskutuksessa tavara tullataan Suomessa ulos oikealla hinnalla, mutta tuodaan Venä-

jän tulliin väärennetyllä ostotodistuksella ja tulliluokituksella, jotta tavarasta voi maksaa pienemmän tuontitullin. (Märkälä & Jumpponen 2007, 49.)

Maantieteellinen läheisyys Venäjän suurimmille markkinoille, Pietariin ja Moskovaan on toiminut yhtenä liikenteen kasvun mahdollistavana tekijänä. Myös Suomen omat vienti- ja tuontikuljetukset sekä tiheä linjaliikenneverkosto Euroopan tärkeimpiin satamiin ovat mahdollistaneet kasvavan liikenteen. (Lautso ym. 2005, 56). Vaikka maailmanlaajuinen taantuma on vähentänytkin Venäjän ulkomaankaupan tavaramääriä ja kuljetustarvetta toistaiseksi, se tuskin tulee olemaan pysyvää. Venäjän kulutuskysynnän uskotaan vähitellen kääntyvän nousuun ja sen myötä tuonnin kasvavan vuoteen 2011 mennessä. (BOFIT Venäjä-ennuste 2009–2011.) Tulevaisuudessa mahdollinen Venäjän Maailman kauppajärjestö WTO:n jäsenyys lisäisi osaltaan tuontitavaroiden määrää ja sitoisi Venäjän tärkeämmäksi osaksi maailman taloutta (Hernesniemi ym. 2005, 18).

Suomen ohella myös muut maat, kuten Baltian ja Keski-Euroopan maat ovat mukana kilpailemassa Venäjän ulkomaankaupan kuljetuksista, mikä asettaa Suomen kilpailukyvyyn säilymiselle haasteita. Seuraavassa tarkastellaan itätransiton merkitystä Suomelle.

2.1 Transitoliikenteen merkitys

Vuoden 2009 toisen varustamobarometrin mukaan yli 70 % vastaajista arvioi, etteivät transitokuljetukset Suomen reitillä palaudu enää lamaa edeltäneisiin lukemiin. Suurimpana syynä tähän nähtiin olevan sekä Venäjän oman politiikan että Venäjän kaavailemat kuljetuksia koskevat määräykset. (Sundberg 2009, 26.) Jotta transitoliikenteen kilpailukyky säilytettäisiin eivätkä tulevaisuuden näkymät olisi aivan näin synkkiä, on tehtävä pitkän tähtäimen suunnitelmia. Itätransitolla on Suomelle tärkeä merkitys.

Transitoliikenteellä on ensinnäkin merkittävä kansantaloudellinen vaikutus. Se työllistää Suomessa erityisesti huolintaliikkeitä, laivanvarustamoja ja satamaoperaattoreita. Transitoliikenteen arvioidaan työllistävän noin 3000 henkeä ja tuovan yrityksille 300–400 miljoonan euron liikevaihdon. (Mansukoski 2009.) Tosin laman seurauksena alalta on kadonnut satoja työpaikkoja. Erityistä merkitystä sillä on Kymenlaakson alueelle, jonka satamien kautta pääosa itään päin suuntautuvasta transitoliikenteestä kulkee (Hernesniemi ym. 2005, 33).

Suomen vientiteollisuuskin hyötyy transitoliikenteestä, koska se saa vientikuljetuksiin edullisesti kontteja. Transitoliikenteen vähentymisen myötä Suomen vientiteollisuus on kärsinyt jopa konttipulasta. Transitoliikenteestä saadut hyödyt ovat olleet toistaiseksi haittoja suurempia.

Liikenteen melu ja ilmansaasteet sekä liikenneturvallisuusriskit saivat kuitenkin viranomaiset pohtimaan transitoliikenteen määrän rajoittamista ja liikenteen sujuvuuden parantamista erilaisin toimenpitein. Vaikka julkisuudessa puhuttiinkin transitoliikenteen haittojen minimoimisesta, sillä oli suora vaikutus liikenteen määrään. Näistä toimenpiteistä ja suunnitelmista kerrotaan tarkemmin luvussa 5.2. Seuraavaksi käsitellään autojen osuutta itätransitosta 2000-luvulla.

2.2 Idän rekkaralli

Suomen ja Venäjän välinen kauppa on kasvanut tasaisesti koko 2000-luvun. Hyvä työllisyystilanne, tulojen nopea nousu ja yksityisen luotonannon kasvu nostivat yksityisen kulutuksen määrää Venäjällä. (Solanko 2009.) Tämän myötä myös automarkkinat lähtivät nopeaan kasvuun, koska kuluttajilla oli enemmän rahaa käytettävissä (Sergeeva 2007, 16).

Autojen tuonti Venäjälle kaksinkertaistui vuosien 2003 ja 2006 välillä, kun voimakkaaseen kulutuskysyntään ei pystytty kotimaisin tuotannon keinoin vastaamaan. Autokannan arvioitiin nousevan vuoteen 2010 mennessä 24 miljoonasta 31 miljoonaan. Venäjän kansantalouden mittavan rakennemuutoksen myötä yksittäinen kulutus muodostaa suuren kysyntäerän. Tulojen kasvun, työllisyyden parantumisen ja tulevaisuuden varmojen näkymien ansiosta venäläiset kuluttajat uskalsivat ottaa lainaa, jota luottoehtojen vapautumisen ja pankkilainsäädännön uudistusten myötä oli helposti saatavilla. Vuonna 2006 eri rahoitusmuotoja hyödyntäen ostettiin 40–50 % autoista. (Sergeeva 2007, 14, 16, 20–21, 43.)

Automarkkinoiden nopea kasvu ei ollut ainoastaan vahvistuneen ostovoiman seurausta. Myös kuluttajien asenteiden katsottiin muuttuneen: kotimaisen sijaan ostettiin mieluummin ulkomainen auto ja asuntojen korkeat hinnat saivat kuluttajat sijoittamaan rahansa mm. autoon. Poliittinen vakaus ja talouspoliittiset uudistukset saivat kuluttajat uskomaan elintason nousuun jatkossakin, jolloin arvokkaiisiin kulutushyödykkeisiin kulutettiin enemmän rahaa. (Sergeeva 2007, 10, 16.)

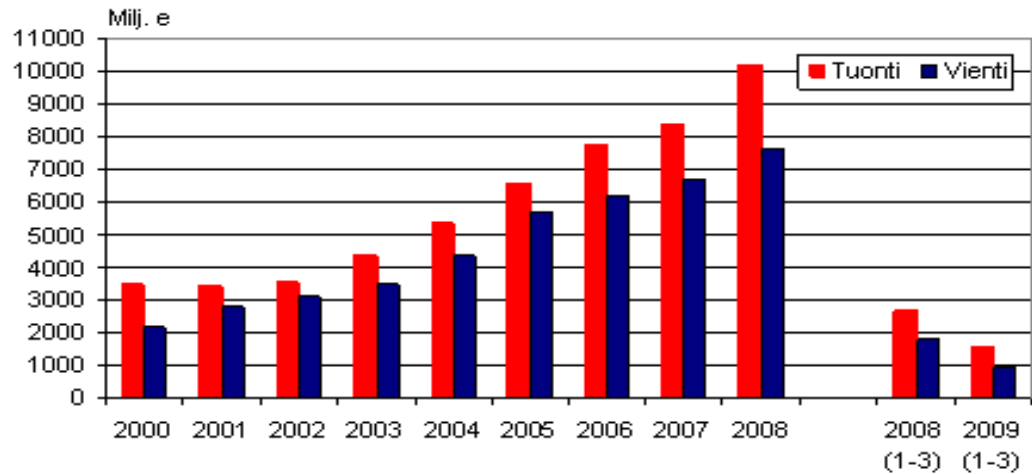
Venäjän kolme myydyintä ulkomaista automerkkiä vuonna 2006 olivat Ford, Hyundai ja Toyota (Sergeeva 2007, 23). Kotkan Hietasen sataman kuva on samalta vuodelta 2006, jolloin autojen kuljetusmäärät alkoivat lisääntyä nopeasti. Hietasen satama on Hangon sataman ohella yksi tärkeimmistä autojen tuontisatamista (Kuva 1.)



KUVA 1. Hietasen autoterminaali (Kotkan satama Oy 2006)

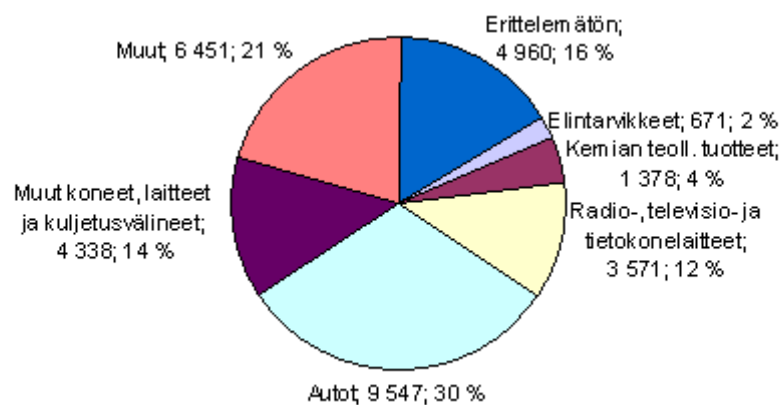
Kuvio 4 havainnollistaa Suomen ja Venäjän välistä kasvavaa kaupankäyntiä 2000-luvulla. Autot nousivat vuonna 2007 viennin tärkeimmäksi tavararyhmäksi.

Vuonna 2008 sekä tuonti että vienti kasvoivat 8 %, joista vientiä kasvattivat erityisesti teollisuuden koneet ja laitteet sekä autot. Loppuvuodesta 2008 transitokuljetusten määrä väheni niin huomattavasti, erityisesti vähentyneiden autokuljetusten takia, että koko vuoden kasvu oli loppujen lopuksi vain 3 %. (Tullihallitus 2008, Tullihallitus 2009b).



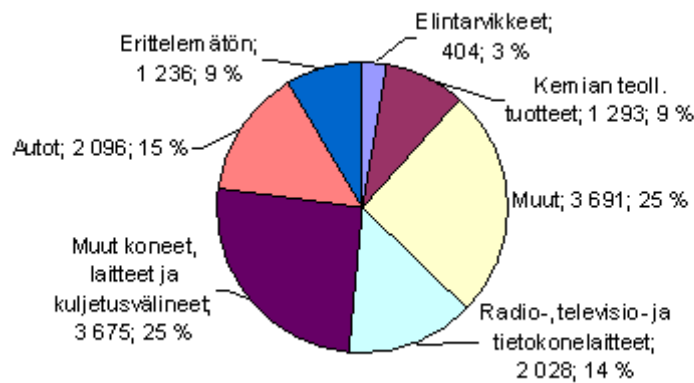
Kuvio 4. Suomen ja Venäjän välinen kauppa 2000–2009 (Tullihallitus 2009)

2000-luvulla aina vuoteen 2008 asti autojen transiton arvo lähes kaksinkertaistui joka vuosi. Toimialoittain tarkasteltuna autojen osuus maantietransitosta viennissä itään vuonna 2005 oli 22 %, jonka arvo oli 4887 miljoonaa euroa. Vuonna 2008 osuus oli kasvanut 30 %:iin ja tavaran arvo kasvanut lähes puolella, ollen jo 9547 miljoonaa euroa (Kuvio 5). Merkittäviä muutoksia alkoi näkyä vuonna 2008, jolloin huhti-kesäkuussa autojen osuus oli vielä huomattavan suuri, kokonaisuudessaan 37 %, arvoltaan 2886 miljoonaa euroa ja loka-joulukuussa se oli laskenut jo 24 %:iin ja 1760 miljoonaa euroon. (Tullihallitus 2006, Tullihallitus 2009b.)



Kuvio 5. Maantietransito: vienti itään toimialoittain v. 2008 (milj.euroa) (Tullihallitus 2009b)

Yhteensä vuonna 2008 Suomen kautta itään vietiin 785 000 autoa. Tämän lisäksi yksittäin satamista ajettiin noin 68 000 autoa. (Posti ym. 2009, 154.) Vielä loka-kuussa 2008 määrän odotettiin nousevan miljoonaan autoon, mutta tästä tavoitteesta jäätin loppujen lopuksi kauas (Kiuru 2008). Sinä vuonna muutokset autojen kuljetusmäärissä olivat siis nopeita ja huomattavia. Määrät jatkuivat edelleen laskemistaan ja vuonna 2009 autojen osuus koko maantietransitosta oli 15 % kun se edellisenä vuonna oli ollut 30 % (Kuvio 6).



Kuvio 6. Maantietransito: vienti itään v. 2009 tavararyhmittäin (milj. euroa)
(Tullihallitus 2010)

Joka tapauksessa vuoden 2009 viimeisellä neljänneksellä autojen kuljetusmäärissä oli huomattavissa pientä, joskin ei merkittävää kasvua, vaikka edellisen vuoden lukemiin jäätin kauas. Koko transitoliikenteen arvo laski huomattavasti vuonna 2009 erityisesti vähentyneiden autojenkuljetusten seurauksena. (Tullihallitus 2010.)

2.3 Auton toimitusketjun kuvaus

Seuraavassa esitellään pääpiirteissään auton kuljetusketju valmistajalta Euroopan satamien kautta Suomeen ja edelleen Venäjälle loppuasiakkaalleen.

Auto- ja muilla arvotavara-aloilla valmistaja valitsee yleensä kuljetusreitit. Valmistaja yhdessä maahantuojan kanssa päättää reitin lisäksi varustamosta ja satamista sekä autokuljetuksista. Koko toimitusketju riippuu maahantuojan ostoehdoista. Maahantuojana voi toimia isompi jälleenmyyjä tai tehdas, jotka päättävät mitä reittiä pitkin autot ostetaan Suomen satamiin. (Ruutikainen & Tapaninen 2007, 49–50.)

Autoja tuodaan Venäjän markkinoille lähinnä Kaukoidästä ja Yhdysvalloista. Autot kuljetetaan valtamerilaivoilla Länsi-Euroopan satamiin. Yhdessä autolaiivassa voidaan kuljettaa jopa 6000 autoa kerralla. Suurin autosatama Euroopassa on Saksan Bremerhaven. Muita kuljetusmääriltään merkittäviä autosatamia ovat Belgian Zeebrügge ja Antwerpen. (Kuvio 7). Kuljetusaika esim. Yhdysvaltojen Baltimorresta Bremerhaveniin on noin kaksi viikkoa.



Kuvio 7. Auton toimitusketjun kuvaus ulkomaiden satamista Eurooppaan

Euroopassa autot jälleenlaivataan Suomeen kuljetettaviksi pienemmillä syöttöliikennealuksilla eli feedereillä. Tärkeimmistä Länsi-Euroopan satamista on säännölliset, viikoittaiset yhteydet Suomen satamiin. Kuljetusaika on noin neljä päivää. Suomen satamissa autot puretaan laivasta ja siirretään välivarastoitavaksi satama-alueen autoterminaaleihin. Suomen suurimmat autosatamat ovat Hangon Vapaasatama ja Kotkan Hietanen. Hangossa on yli 110 ja Kotkassa 90 hehtaaria kenttätalaa autoja varten. Myös Helsingin Vuosaaren sataman ja Haminan kautta kulkee paljon autoja.

Autot ovat venäläisen maahantuojan tai tehtaan omistuksessa ja vastuulla niin kauan, kunnes ne saadaan myytyä eteenpäin. Taantuman seurauksena kysyntä laski Venäjällä ja Suomen satamien autokentät täyttyivät myymättä olevista, jatkokuljettusta odottavista autoista vuoden 2008 lopulla. Myös Euroopan satamat alkoivat ruuhkaantua autoista. Satamissa toimivat huolintaliikkeet huolehtivat autojen kuljettamiseen tarvittavien dokumenttien hoidosta. Suomen satamista autot kuljetetaan pääasiassa venäläisten kuljetusliikkeiden toimesta autonkuljetusrekoilla maanteitse Venäjälle. Osa kuljetetaan rautateitse tai ajetaan yksitellen joko lopullisen asiakkaan tai hänen valtuuttamansa henkilön toimesta. Pieni osa jälleenlaivataan meritse (Kuvio 8.)



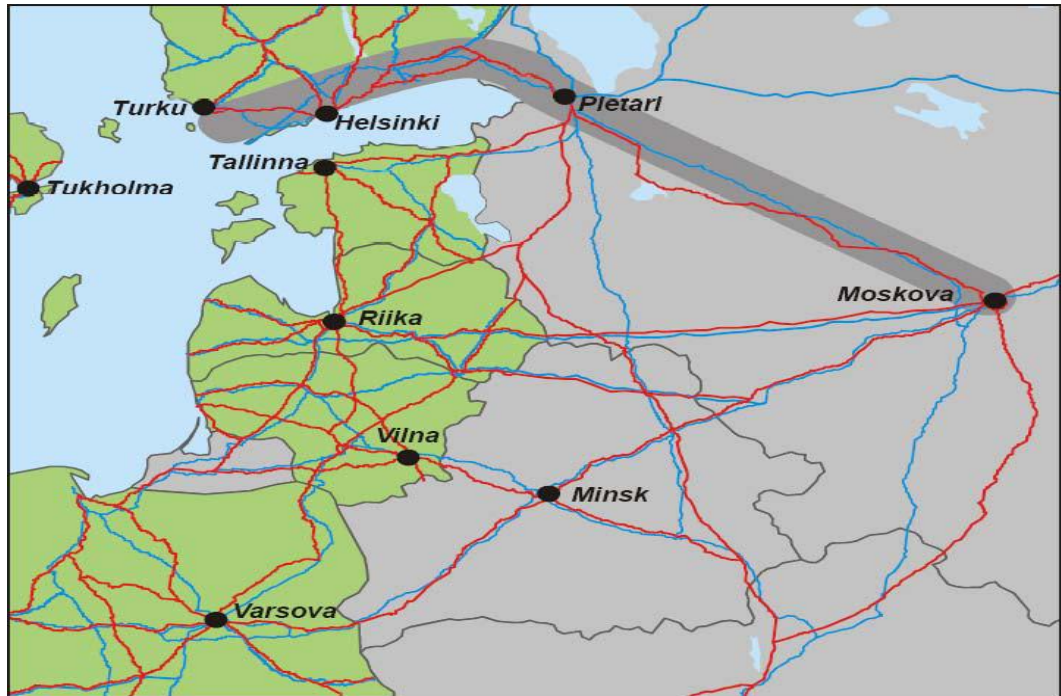
Kuvio 8. Auton toimitusketjun kuvaus Euroopasta Suomen kautta Venäjälle

3 VAIHTOEHTOISET KULJETUSMUODOT

Itätransiton kuljetusmuodoissa on tapahtunut merkittäviä muutoksia vuosien 1997–2005 aikana, jolloin rautatiekuljetukset ovat vähentyneet huomattavasti maantiekuljetusten kasvattaessa osuuttaan. Meritransiton määrä on pysynyt 2000-luvulla lähes ennallaan, mikä on osoitus siitä, että transitotavaraa on kulkenut Suomen reitin sijasta Trans–Siperian rataa pitkin. Kuljetukset Suomen satamista Venäjälle tapahtuvat pääasiassa maanteitse, mistä venäläiset kuljetusyrietykset kuljettavat noin 95 %. (Märkälä ym. 2007 18–20.)

Autoja voidaan kuljettaa valtamerilaivoissa Ro-Ro-kuljetuksin tai konteissa. 40 jalan kontin pituus on 12,4 m, leveys 2,4 m ja korkeus 2,5 m. Yhdessä kontissa voidaan kuljettaa kolmesta neljään autoa. 40 jalan konttiin voidaan lastata kolme autoa, kun autot ajetaan kasettiin, ns. rautatelineeseen, joka nostetaan kontissa pystyyn. Yhteen konttiin mahtuu silloin kolme autoa. Pituussuunnassa konttiin mahtuu myös kaksi autoa alas ja kaksi ylös telineitä välissä käyttäen.

Suomen satamista on säännöllinen linjaliikenneverkosto tärkeimpien Skandinavian ja Länsi-Euroopan satamien kautta Etelä-Eurooppaan ja muihin maanosiin (Lautso ym. 2005, 56). Venäjälle reitti Suomen satamista kulkee liikennekäytävä 9 pitkin, joka muodostuu Helsingin ja Vaalimaan välissä olevasta E18-valtatiestä sekä rautatiestä Pietariin ja edelleen Moskovaan (Posti ym. 2009, 45). Suomen transitoliikenteen pääsatamat ovat Hamina, Hanko, Helsinki, Kokkola, Kotka, Turku. Tavararyhmittäin kuljetukset ovat keskittyneet eri satamiin: arvotavara Kotkan, Haminan ja Helsingin kautta itään; autot Hangon, Kotkan ja Haminan kautta itään; projektikuljetukset Kotkasta ja Haminasta itään; kemikaalit ja lannoitteet Kotkan ja Haminan kautta länteen; kuivabulkki, eli irtonaisena kuljetettava kuiva massatavara, Kokkolasta länteen. (Kuvio 9) (Ruutikainen, Inkinen & Tapaninen 2006, 11.)



KUVIO 9. Suomen satamien transitoreitin päälinja. (LVM 2005)

Venäjän ostovoimasta 80 % on sijoittunut viiden miljoonan asukkaan Pietarin ja kymmenen miljoonan asukkaan Moskovan alueelle. Venäjän suurimmat auto-markkinat sijaitsevat näillä alueilla (Sergeeva 2007, 18). Transitoliikenne itään on Suomessa alueellisesti keskittynyt voimakkaasti Kaakkois-Suomen satamiin ja raja-asemille (Hernesniemi ym. 2005, 33). Suomi on erikoistunut erityisesti arvotavaroiden, joihin autotkin lasketaan, kuljetuksiin. Autojen transitoliikenne on keskittynyt lähinnä Hangon, Kotkan ja Haminan satamiin. (Ruutikainen ym. 2007, 44.) Kuvassa 2 on Hangon satamassa lastattuja autonkuljetusrekkoja.



Kuva 2. Autonkuljetusrekkoja Hangon satamassa (Suomen Vapaasatama Oy 2010)

Kuljetusmuotojen yhteensopimattomuus Venäjän tuonnissa ja viennissä aiheuttaa kapasiteettiongelmiä. Venäjän vienti koostuu lähinnä bulkkitarvasta eli irtonaisena kuljetettavasta nestemäisestä tai kuivasta massatarvasta, kun tuonti tapahtuu pääasiassa rekoilla ja konteissa. Siksi satamatoiminnoissa tuonnin ja viennin tarpeet eroavat toisistaan huomattavasti. Tämä on yksi syy siihen, että Venäjä tarvitsee omien satamiin suuntautuvien merikuljetusten lisäksi vaihtoehtoisia kuljetusmuotoja ja -reittejä. (Märkälä ym. 2007, 43.) Viennin ja tuonnin erilaiset tarpeet lisäävät kustannuksia, sillä meno-paluu kuljetuksia ei voida järjestää.

Turvallisuus- ja ympäristökysymykset huomioon ottaen maantiekuljetukset aiheuttavat noin kahdeksan kertaa enemmän kustannuksia yhteiskunnalle kuin rautatiekuljetukset. Kuljetustavan valinnan ohjaamiseen voidaan julkisen vallan taholta vaikuttaa mm. erilaisin rajoituksin ja maksuin. (Arposalo & Liedes 2007, 24, 30.)

Kuljetusmuotoa valittaessa myös kuljetuksen hinta on ratkaisevassa asemassa (Tervala 2006, 10). Kuljetusmuodon valintaan Suomesta Venäjälle vaikuttaa tullaus. Maantiekuljetuksissa tavaroiden tullaus tapahtuu asiakkaan itse osoittamassa tullauspaikassa, kun rautatiekuljetuksissa tavara tullataan jo rajalla. (Posti ym.

2009, 134.) Tämän takia tavaraa on kannattavampaa varastoida kauttakulkumaassa, jottei veroja tarvitse maksaa etukäteen.

Autojen kuljetukset itään tapahtuvat siis pääasiassa venäläisten kuljetusliikkeiden toimesta maanteitse. Seuraavassa osiossa tarkastellaan muita mahdollisia kuljetusmuotoja, rautatie- ja merikuljetuksia, selvitetään niiden osuutta autojen kuljetuksissa, valintakriteerejä, esteitä, ongelmia ja tulevaisuuden näkymiä.

3.1 Rautatie

Rautatiekuljetusten määrä autojen transitokuljetuksissa on vielä hyvin pientä. Rautateitse toimitettiin vuonna 2008 noin 11000 autoa, joka on vain 1,3 % kaikista Suomen kautta Venäjälle toimitetuista autoista. (Posti ym. 2009, 136.) Sama raideleveys (1524 mm) Venäjän ja entisten neuvostotasavaltojen välillä kuitenkin nopeuttaa kuljetuksia, kun välttyään telienvaihdolta. Tästä huolimatta rautatiekuljetukset eivät ole muodostaneet kovin merkittävää osaa kuljetusten kokonaismäärästä.

Koska kuljetettava matka Suomen satamista Venäjän suurimmille automarkkinoille Moskovaan ja Pietariin on suhteellisen lyhyt, eivät rautatiekuljetukset ole pystyneet aikaisemmin kilpailemaan maantiekuljetusten kanssa, sillä kuljetusmuodon valinnassa hinta on ratkaiseva tekijä. Rautatiekuljetukset ovat pystyneet kilpailemaan hinnassa maantiekuljetusten kanssa ainoastaan kuljetuksissa Moskovan aluetta kauemmaksi. Kuitenkin ennakoitaessa kuljetusaikaa, johon vaikuttavat myös keliolosuhteet ja rajamuodollisuudet, rautatiekuljetuksia pidetään helpommin ennustettavampina. (Tervala 2006, 10–12.)

Maantie- ja rautatiekuljetusten valintaan vaikuttaa kuinka paljon kuljetusväylän käytöstä joutuu maksamaan. Rautatiekuljetuksista joutuu maksamaan rataverkon käyttömaksua ja rataveroa, kun maantiekuljetuksista ei käytännössä makseta lain-

kaan ja kuljetusautotkin tankataan Venäjän puolella. (Tervala 2006, 10–12) Kokonaiskustannuksiltaan rautatiekuljetukset ovat maantiekuljetuksia kalliimpia eivätkä hinnat vaihtelee markkinatilanteen mukaan kuten maantiekuljetuksissa (Posti ym. 2009, 134).

Autojen kuljettamiseen sopivaa, Venäjälle rekisteröityä kalustoa on saatavilla Suomessa niukasti, mikä on osaltaan vaikuttanut rautatiekuljetusten suosioon (Tervala 2006, 11). Vaunukapasiteetin suurta vajausta helpottamaan rakennetaan jatkuvasti uusia autojen kuljetuksiin soveltuvia vaunuja, mutta samalla vanhoja vaunuja poistuu käytöstä (Posti ym. 2009, 134). Kuvassa 3 lastataan autoja venäläiseen autovaunuun.



Kuva 3: Venäläisen autovaunun lastaus (Leif Rosnell / VR 2010)

Rautatiekuljetuksissa tullaus muodostuu merkittäväksi tekijäksi. Venäjällä tullaus suoritetaan määräsaman tullissa, vaikka asiakkaiden kannalta helpompaa olisi jos tavaran voisi siirtää rautatieasemalta omaan tullauspisteeseen tullattavaksi. (Posti ym. 2009, 46–47.) Autot tulisi voida myös purkaa junasta suoraan tulliterminaaliiin, jossa ne voidaan säilyttää tullaamatta kunnes ne on myyty (Tervala 2006, 10–11).

Venäjän kuljetusverkot on peritty Neuvostoliiton ajalta, missä laaja rautatieverkko on tärkein ja tehokkain. Rautatiekuljetusten organisoiminen yhtenäisiksi palvelukokonaisuuksiksi lisäisi osaltaan kuljetusten houkuttelevuutta. Kaikki rautatiekuljetukseen liittyvät toiminnot, kuten kuljetuskaluston ja vaunujen vedon tilaaminen sekä lastaaminen ja kuljetusyksikköjen palauttaminen, tulisi muodostaa yhdeksi kokonaisuudeksi, jonka saisi tilattua yhdellä kertaa. (Posti ym. 2009, 133–134.) Tähän on kuitenkin odotettavissa muutoksia, sillä VR tekee yhteistyötä Venäjän rautateiden ja muiden venäläisyriyten kanssa.

Venäjän rautateiden ja yksityisen venäläisyhtiön RailTransAuton VR:n kanssa yhteistyössä aloittamat autojen rautatiekuljetukset Moskovaan alkoivat kesällä 2008. Uudessa Mihnevon 15 hehtaarin terminaalissa on varastointimahdollisuudet jopa 10 000 autolle. Terminaalissa on tullauksen lisäksi mahdollisuus autojen väliaikaiseen varastointiin sekä monipuolisiin huoltopalveluihin. (Transpress 2008, 6.)

Tällä hetkellä VR Cargolla on vain yksittäisiä kuljetuksia Mihnevon terminaaliin, mutta yritys tavoittelee suurta osaa autojen transitokuljetuksissa. Myös Ivy-maiden markkinat kiinnostavat. Kuljetukset voisivat lisääntyä ja olisivat kannattavampia jos pystyttäisiin hyödyntämään kokojunakuljetuksia, ei ainoastaan yksittäisiä vaunuja. Yhdessä kokojunakuljetuksessa voitaisiin silloin kuljettaa noin 330 keskikoista autoa. (Susiluoto 2009, 4–5.)

VR perusti marraskuussa 2008 yhteisyrityksen Venäjän rautateiden tytäryhtiön Freight One Companyn, PGK:n kanssa. Uusi yritys Freight One Scandinavia Oy tarjoaa asiakkailleen mm. transitokuljetuksia sekä vaunu- että kokojunalähetyksiä. Yhtiön tavoitteena on kasvattaa kuljetusmääriä Venäjän ja Suomen välillä. (VR tiedote 2009a.)

Markkinoiden muuttuessa suuret yritykset kuitenkin valtaavat yhä enemmän tilaa yksittäisiltä autokauppailta, mikä voi vaikuttaa rautatiekuljetusten kysyntään, sillä ympäristönäkökulmat otetaan paremmin huomioon (Tervala 2006, 12). Vihreän

logistiikan, eli ympäristökysymysten huomioonottamisen kuljetuksissa, vaatimus yleisesti joko asiakkaiden tai yritysten taholta voi osaltaan siirtää kuljetuksia tulevaisuudessa maanteiltä rautateille. Joka tapauksessa auto itsessään ei ole mitenkään ympäristöystävällinen hyödyke, joten yksittäisten asiakkaiden intresseissä tuskin on ympäristöarvojen huomioon ottaminen tavaran kuljetusmuotoa valittaessa. Venäjällä ympäristöarvojen huomioiminen kulutusvalinnoissa ei vielä muutenkaan ole kovin yleistä.

Liikenneturvallisuuden ja ympäristön kannalta olisi suotavaa, että rautatiekuljetuksia käytettäisiin enemmän. Eri kuljetusmuotojen tasapuolisesta kilpailusta huolehtiminen on julkisen vallan tehtävä. Infrastrukturi, liikenteen hinnoittelu ja lainsäädäntö olisi oltava tasapuolisia. Rautatiekuljetuksiin siirtymiseen voidaan siis vaikuttaa julkisen vallan keinoin. (Tervala 2006, 10–12.) Tulevaisuudessa rautatiekuljetusten suosion odotetaan kasvavan. VR ja Venäjän rautatiet kirjoittivat toukokuussa 2009 yhteistyömuistion Moskovan alueelle rakennettavaan uuteen logistiikkakeskushankkeeseen, minkä tarkoituksena lisätä Suomen ja Venäjän välistä rautatieliikennettä ja kehittää palveluja. (VR tiedote 2009b.)

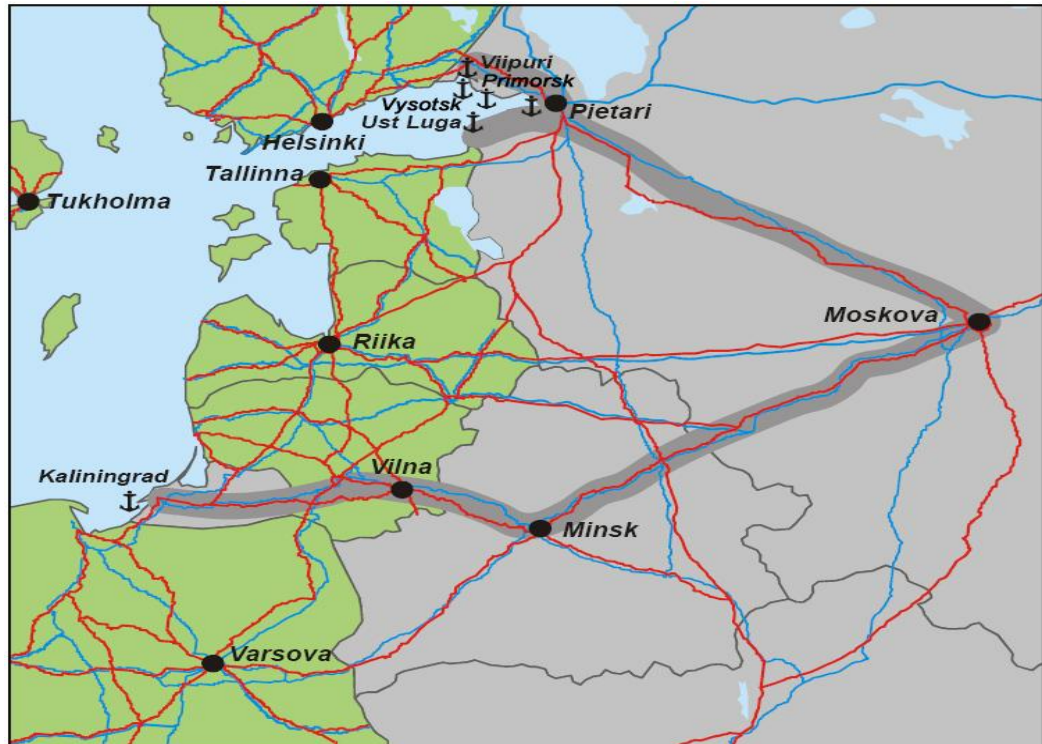
Rautatieliikenteen vapauttaminen kilpailulle voi vaikuttaa rautatiekuljetusten määrän kasvuun. Kilpailun ulottamisesta Venäjän liikenteeseen on aloitettu selvitys Liikenne- ja Viestintäministeriössä vuonna 2007 ja työryhmä on saanut selvitykselle jatkoaikaa huhtikuun 2010 loppuun. (Arposalo ym. 2007, 25; LVM 2010.)

3.2 Meritie

Merikuljetukset suoraan Venäjän omiin satamiin eivät ole transitoliikennettä.

Koska meritse tapahtuvat kuljetukset kilpailevat Suomen kautta kulkevien kuljetusten kanssa, tarkastellaan tässä Venäjän Itämeren satamiin suuntautuvaa liikennettä yhtenä vaihtoehtona. Mustanmeren satamat ovat Venäjän ulkomaankaupalle ensiarvoisen tärkeitä, mutta niiden kautta kulkee lähinnä neste- ja kuivabulkkia eli irtonaisena kuljetettavaa massatavaraa (Posti ym. 2009, 37). Tässä tutkimuksessa Mustanmeren satamia ei tarkastella, sillä kuljetusmatka Venäjän suurimmille automarkkinoille on pitkä ja konttiliikenne näissä satamissa on suhteellisen pientä.

Neuvostoliiton hajoamisen ja laajojen maa-alueiden menettämisen jälkeen Venäjällä on investoitu erityisesti Pietarin lähialueille, joissa on kunnostettu maanteitä ja rakennettu mm. satamaterminaaleja. Venäjällä on Itämerellä kaksi vaihtoehtoista reittiä: kuljetukset suoraan Pietarin alueen satamiin tai Kaliningradin satamasta maantie- tai rautatiekuljetuksin Liettuan ja Valko-Venäjän läpi. (Kuvio 10.) (Lautso ym. 2005, 64–67.)



KUVIO 10. Venäjän satamien reitin päälinja. (LVM 2005)

Kaliningradin kautta kuljetettaessa joudutaan kulkemaan Liettuan ja Valko-Venäjän läpi, sillä muun Venäjän kanssa sillä ei ole yhteistä maarajaa. Tämä hidastaa tavaravirran läpimenoa mm. rajamuodollisuuksilla. Kaliningradissa on lisäksi paljon sotilasalueita, joka omalta osaltaan rajoittaa liikenteen kasvu. (Lautso ym. 2005, 66.)

Venäjän Itämeren satamien käsittelemästä tavaraliikenteestä vuonna 2008 85 % oli vientiä, josta yli puolet oli nestebulkkia kuten raaka-aineita. Itämeren satamista Pietarin ja Primorskin (Koiviston) satamat käsittelivät vuonna 2008 suurimman osan Itämeren kautta tapahtuvan Venäjän ulkomaankaupan tavaraliikenteestä. Primorskin ja Vysotskin satamat ovat bulkkitavaran kuljetuksiin erikoistuneita vientisatamia ja Pietarin satama on keskittynyt konttiliikenteeseen. (Posti ym. 2009, 77–78.)

Pietarin satama sijaitsee lähellä miljoonakaupungin keskustaa, mikä nopeuttaa tavaroiden toimitusta asiakkaalle, mutta aiheuttaa ruuhkia ja rajoittaa rakentamis-

ta. Ongelmana Pietarin satamassa on varastoalueiden puute, hitaus tullin toiminnassa sekä hallintoviranomaisten joustamattomuus. Myös yhdensuuntaisen liikenteen kerrallaan salliva merikanava, aluskoon rajoittaminen ja hankalat talviolosuhteet hidastavat liikennettä. (Ruutikainen ym. 2007, 39; Märkälä ym. 2007, 43.)

Uusien kaupunkien perustaminen lähes tyhjästä oli neuvostoaikana hyvin tavallista. Nyt Suomenlahden etelärannalle noin sadan kilometrin päähän Pietarista sijoituvan Ust Lugan sataman ympärille rakennetaan kokonaista kaupunkia, jotta satamassa riittää tulevaisuudessa työntekijöitä. (Saarinen 2008.) Ust Lugan vuonna 1997 rakentamaan aloitetun sataman täysi kapasiteetti pitäisi saavuttaa vuoden 2010 mennessä (Märkälä ym. 2007, 45). Kansainvälinen talouskriisi on kuitenkin keskeyttänyt ja viivästyttänyt satamahankkeita. Kesällä 2007 Ust Lugan satamaan tuotiin ensimmäisen kerran autoja, mutta satama on edelleen keskeneräinen (Posti ym. 2009, 80). Ro-Ro-terminaalien rakentamiseen tarvitaan konttiterminalleja vähemmän investointeja. Ro-Ro-lastin kuormauksessa ei tarvita nosturia vaan lasti kuljetetaan pyörillä laivaan ja laivasta pois. Kuvassa 4 lastataan Ro-Ro-laivaa.



Kuva 4. Ro-Ro-laivan lastaus (Höegh Autoliners 2010)

Ust Lugan alueelle on rakenteilla tuontiautojen käsittelyyn sopiva Ro-Ro-terminaali, jonka on tarkoitus valmistua vuonna 2015. Siellä on aloittanut toimintansa jo kuormaus- ja lastauskeskus, jolla on edellytykset lähettää ja ottaa vastaan sekä varastoida autoja. (Gubanova 2009, 10.)

Lyhin meritie Euroopasta Itä-Aasiaan on Atlantilta Venäjän pohjoispuolitse johtava Koillisväylä. Tämä niin kutsuttu Pohjoisen meritie saattaa avautua kauppamerenkululle huolimatta ympäristötutkijoiden varoituksista, sillä arktisen alueen jää sulaa nopeasti. Tällä hetkellä kuljetusmäärät ovat mitättömiä, mutta varustamoita Pohjoinen meritie kiinnostaa, sillä se lyhentäisi Euroopan ja Aasian välistä laivamatkaa jopa kolmanneksen. (Karlberg 2007.) Arktisten merireittien käyttöä arvioidaan useissa maissa, mutta vielä toistaiseksi reittien käyttö ei hitauden ja vaarallisuuden vuoksi ole mahdollista (Tuohinen 2010). Koillisväylän käyttöä myöskään transitokäytävänä ei pidetty kannattavana Liikenne- ja Viestintäministeriön tutkimuksessa, jossa tutkittiin EU:n ja Venäjän välisten liikenneyhteyksien nykytilaa ja kehitysnäkymiä (Lautso ym. 2005, 49).

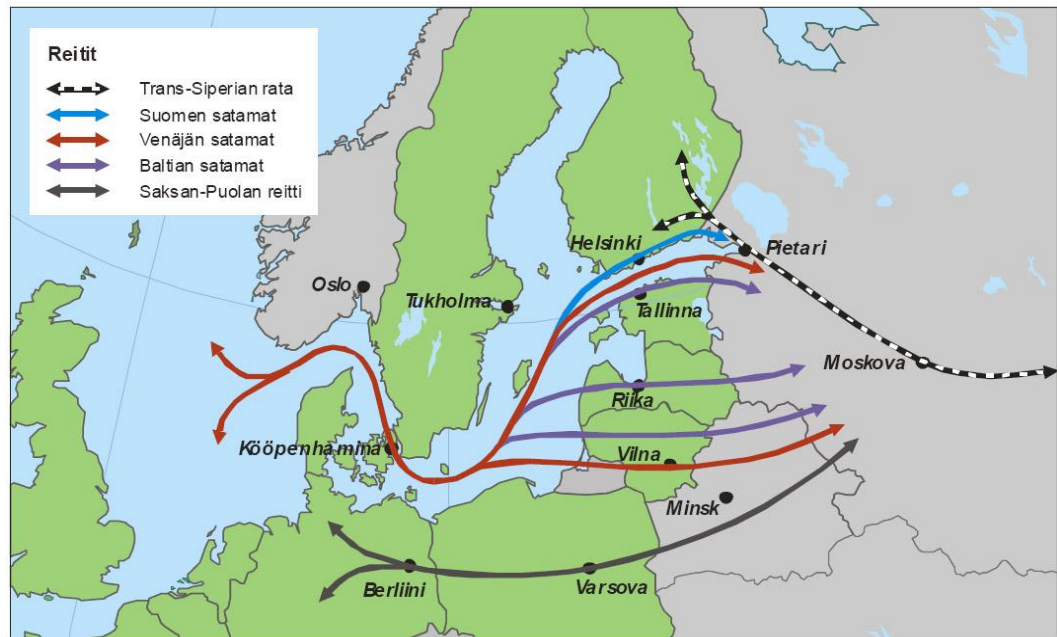
4 VAIHTOEHTOISET REITIT

Transitoreitin valintaan vaikuttavat monet tekijät. Ensisijaisesti siihen vaikuttaa kuljetettava tavara, sen arvo sekä lähtö- ja määräpaikka. (Märkälä ym. 2007, 52.) Suomen kautta Venäjälle kulkeva reitti on erikoistunut arvotavaroiden kuljetukseen. Näitä arvotavaroita ovat esim. radio- televisio- ja tietokonelaitteet, autot sekä muut koneet ja kuljetusvälineet. (Hernesniemi ym. 2005, 31–32.)

Vuonna 2006 Suomen reitin kautta kulki noin 75 % Venäjälle viedyistä autoista, eli noin 530 000 autoa. Yksitellen ajamalla, joko venäläisen asiakkaan tai hänen valtuuttamansa henkilön toimesta, Venäjälle vietiin noin 20 000 autoa. (Ruutikainen ym. 2007, 44.) Vuonna 2008 Suomen reitin kautta kulki jo 785 000 autoa, jonka lisäksi yksitellen ajamalla vietiin noin 68 000 autoa (Posti ym. 2009, 154).

Suomen reitin kilpailukyky perustuu maantieteelliseen läheisyyteen, hyvään infrastruktuuriin, lisäarvopalveluiden saatavuuteen, nopeaan rajanylitykseen, turvallisuuteen, pitkiin perinteisiin Venäjän kaupassa, tiheään linjaliikenteeseen tärkeimpien Euroopan satamien välillä ja logistiseen osaamiseen. Tärkeä on myös Suomen vienti- ja tuontikuljetusten yhteensopivuus Venäjän kaupan kuljetusten kanssa, joka tuo merkittäviä etuja yhteistoiminnalle mm. Suomen saadessa kontteja vientiteollisuuden tarpeisiin. (Hernesniemi ym. 2005, 71–73.)

Suomen lisäksi läntisellä puolella Venäjää on monia muita mahdollisia kuljetusketjuja. Baltian maiden sekä Saksan, Puolan ja Valko-Venäjän kautta Venäjälle kulkevat reitit muodostavat vaihtoehdon Suomen reitille (Kuvio 11.)



KUVIO 11. EU:n ja Venäjän välisistä ulkomaankaupan kuljetuksista kilpailevat reitit. (LVM 2005)

Autotoimialalla Suomen reitin valinta perustuu ensisijaisesti lisäarvo- ja varastointipalvelujen saatavuuteen, turvallisuuteen ja toimitusajan ennustettavuuteen. Arvotavaroiden kohdalla kustannukset, jotka muodostuvat kuljetus- käsittely- huolinta- ja varastointikustannuksista eivät ole niin ratkaiseva tekijä reitin valinnassa (Märkälä ym. 2007, 52, 68).

Transitoliikenteen lisäarvopalveluissa autoja koskevia käytössä olevia palveluita ovat erikoisluvut, kunnostuspalvelut, laadunvalvonta, maahantulotarkastukset, palautuslogistiikka ja yksityishenkilöiden autonoutoihin liittyvät palvelut kuten asiakirjojen käsittely sekä siirtolupien ja vakuutusten myöntäminen. Autojen kuljetuksissa lisäarvopalveluita tarvitaan kuitenkin vain vähän. (Posti ym. 2009, 154.) Siksi Suomen reitin valinta näyttää perustuvan eniten turvallisuuteen ja toimitusajan ennustettavuuteen.

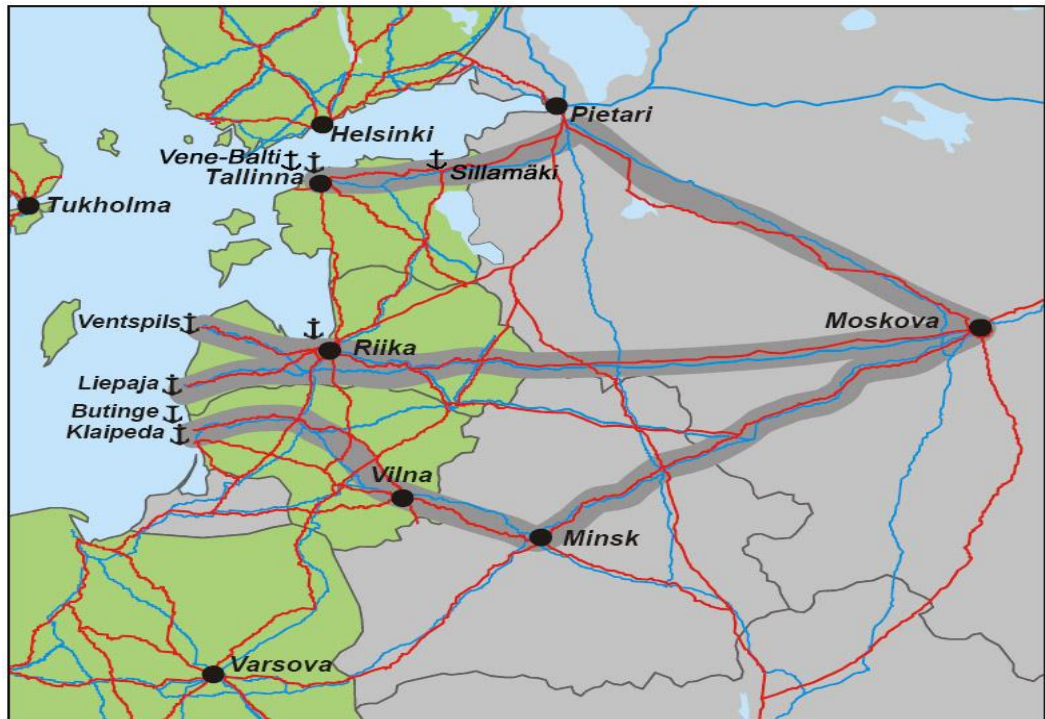
Seuraavissa kappaleissa tarkastellaan Suomen reitille vaihtoehtoisten reittien sopivuutta autojen kuljetuksiin, vahvuuksia ja heikkouksia sekä tulevaisuuden mahdollisuuksia. Ensimmäisenä esitellään Baltian maiden, Viron, Latvian ja Liettuan

reitit, joita tarkastellaan tässä samankaltaisuutensa takia yhtenä kokonaisuutena. Toiseksi esitellään Saksa-Puola reitti ja kolmanneksi Trans–Siperian rata.

4.1 Via Baltica

Suomen ohella myös Baltian maissa eli Virossa, Latviassa ja Liettuassa transito-liikenne on merkittävä työllistäjä ja tärkeä tulonlähde. Baltian maiden reitit ovat erikoistuneet erityisesti raaka-aineiden kuljettamiseen Venäjältä länteen. Viron Tallinnan, Latvian Riian ja Liettuan Klapeidan satamien kautta kulkee lähinnä Venäjän vientiä, kuten öljyä ja muita raaka-aineita. (Hernesniemi ym. 2005, 31, 46.)

Viron reitti muodostuu Tallinnan satamista joko maantie- tai rautatiekuljetuksin Venäjälle. Latvian reitti muodostuu joko Riian, Ventspiltsin tai Leipajan satamasta joko maantie- tai rautatiekuljetuksin Venäjälle. Satamista on rautatieyhteys suoraan Moskovaan. Liettuan reitti koostuu Klapeidan satamasta ja maantie- tai rautatiekuljetuksista Kaliningradin tai Vilnan ja Minskin kautta Moskovaan. On huomattava, että Liettualla ja Venäjällä ei ole yhteistä maarajaa Kaliningradia lukuun ottamatta vaan tavarat kulkevat joko Latvian tai Valko-Venäjän kautta. (Kuvio 12) (Widgren ym. 2000, 44.)



KUVIO 12. Baltian satamien transitoreitin päälinjat. (LVM 2005)

Baltian maiden tärkeimpien satamien konttiliikenteen kasvu on kehittynyt 2000-luvulla huomattavasti. Baltian satamilla on yhteydet Länsi-Euroopan tärkeimpiin satamiin, edullinen sijainti Itämerellä sekä maantie- ja rautatieyhteydet Venäjälle. (Lautso ym. 2005, 61–62.)

Baltian maiden etuna ovat runsas venäjän kieltä taitava väestö ja venäläiset yritykset, jotka ovat viime vuosina tehneet investointeja satamien infrastruktuuriin ja terminaalitoimintaan. Mailla on pitkät perinteet toiminnasta venäläisten kanssa, suhteellisen edullinen hintataso ja joustavat työajat. Latvian etuna on suora konttijunayhteys Moskovaan. Latvian Riian sataman kautta kulkevat autokuljetusten määrän uskotaan nousevan tulevaisuudessa valmistajien etsiessä tehokkaampia kuljetusreittejä. (Lautso ym. 2005, 61–62.)

Ongelmana on Baltian maiden maantie- ja rautatieverkosto, joka on osittain huonokuntoista eikä sovellu hyvin maantiekuljetuksiin. Tämän takia liikenneturvallisuusriskit ovat suuria, rajojen ylitys on hidasta ja tavaraliikenne ruuhkautuu helposti. Myös varusteiden ja kaluston puutteellisuus kuten talvella jäänmurtajakalus-

ton saatavuus aiheuttaa ongelmia. (Lautso ym. 2005, 63.) Baltian mailla ei ole omaa merkittävää vientiä, joten konttien palautuminen tyhjänä lisää kustannuksia kuljetuksen hinnassa.

Liikennestrategian mukaisesti Venäjä pyrkii siirtämään suurimman osan vientikuljetuksistaan omiin satamiinsa. Tämä saa Baltian satamat etsimään uusia tavaravolyymeja, kuten autojen kuljetuksia. Baltian maiden, erityisesti Viron, poliittisesti kireät suhteet Venäjään saavat venäläiset kuitenkin valitsemaan mieluummin jonkin muun kuljetusreitin. (Posti ym. 2009, 75.)

Myös DHL:n Baltian toimintojen johtaja arvioi transitoliikennettä olevan Virossa enemmän, jos suhteet Venäjään eivät olisi niin kireät. Maassa on kuitenkin huomattavasti potentiaalia venäjänkielisen väestönsä, koulutetun ja kohtuuhintaisen työvoimansa sekä maantieteellisen läheisyytensä ansiosta. Jos Baltian maat eivät saa hankittua lisää transitokuljetuksia, maat uhkaavat jäädä nousevan Puolan jalkoihin. (Hietanen 2009, 28–29.) Seuraavaksi tarkastellaan Saksa-Puola-reitin etuja ja mahdollisuuksia.

4.2 Saksa–Puola

Saksa-Puola reitti kulkee Berliinin, Varsovan ja Valko-Venäjän Minskin kautta Moskovaan. Reitti, joka yhdistää neljän maan pääkaupungit toisiinsa, on maantieteellisesti lyhin reitti Keski-Euroopasta Moskovaan. (Kuvio 13) (Lautso ym. 2005, 53)



KUVIO 13. Saksan ja Puolan kautta kulkevan maakuljetusreitin päälinja. (LVM 2005)

Saksa–Puola reitillä kuljetetaan pääasiassa kuivaa irtolastia ja kappaletavaraa. Kilpailukyvyyn uskotaan nousevan Euroopan Unionin laajennuttua itään, sillä uusissa EU-maissa palkkataso on huomattavasti Suomea alhaisempi. (Lautso ym. 2005, 54.) Tällä voi olla vaikutusta sellaisten tavaroiden kuljetusten siirtymiseen muille reiteille, missä hinta on ratkaiseva tekijä kuljetusreittiä valittaessa.

Rautatiekuljetusten ongelmia ovat eri raideleveydet Puolan ja Ivy-maiden välillä, jonka takia konttiliikenne on melko vähäistä. Puolan ja Valko-Venäjän rajalle on

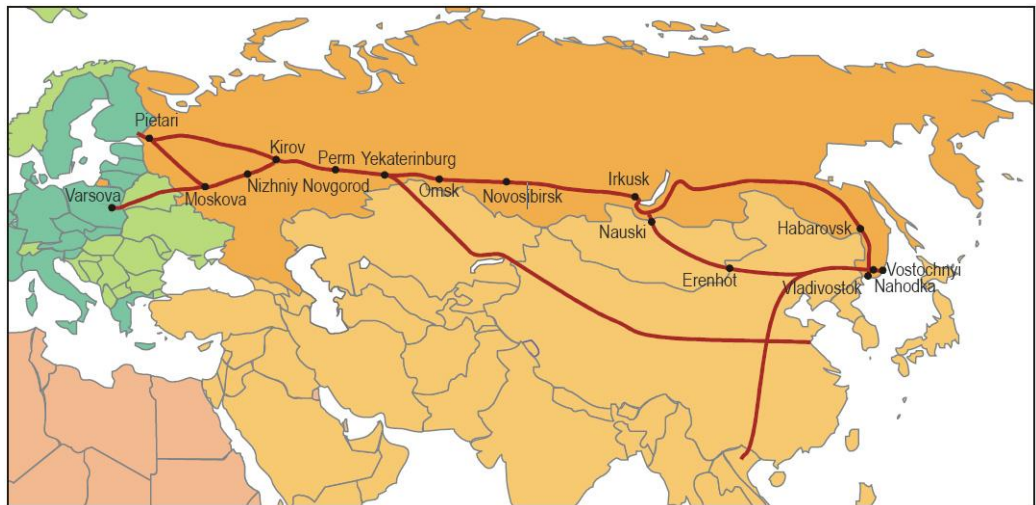
kuitenkin rakennettu automaattinen raidelevyden vaihtoasema, joka nopeuttaa rautatiekuljetuksia, mutta vaihtoaseman käyttö edellyttää erikoisvaunujen käyttöä. (Posti ym. 2009, 89.)

Maantiekuljetusten ongelmana ovat pitkät odotusajat Puolan ja Valko-Venäjän rajalla, tieosuuksien ruuhkaisuus Puolassa sekä maanteiden osittainen huono kunto. Myös reitin markkinointi on katsottu puutteelliseksi. Saksa–Puola reitti koetaan myös turvattomaksi ja hitaaksi. Puolan ja Valko-Venäjän välille syntyy usein monimutkaisten rajamenettelyiden takia ruuhkia, jolloin tavarantoimitusaikaa on vaikeampi ennustaa. (Lautso 2005, 55.)

Autojen kuljetusten kannalta tärkeää on auton valmistusmaa. Venäjälle kuljetetuista autoista suurin osa valmistetaan muualla kuin Euroopassa kuten Yhdysvalloissa ja Kaukoidässä. Autot halutaan kuljettaa mahdollisimman lähelle markkinoita meritse, jolloin Saksa–Puola reitin kannattavuus laskee. (Märkälä ym. 2007, 67–68.) Reitillä on käynnissä lukuisia hankkeita, jotka tulevat parantamaan reitin kilpailukykyä. Reitien kehittyminen riippuu poliittisten toimintaympäristön muutoksista kuten liikenneyhteyksien, maa- ja rautatieverkoston parantamisesta sekä rajanylitysten nopeuttamisesta. (Lautso ym. 2005, 55.)

4.3 Trans–Siperia

Trans–Siperian rata yhdistää Venäjän Kaukoidän satamat Euroopan liikenneverkkoihin. Rata on vaihtoehto Kaukoidän ja Euroopan välisille valtamerikuljetuksille. (Kuvio 14)



KUVIO 14. Trans–Siperian rautatien päälinja. (LVM 2005)

Trans–Siperian radalla on kuljetettu paljon arvotavaraa Kaukoidästä kunnes Venäjän Rautatiet kolminkertaisti tariffit vuonna 2006. Korotusten tarkoituksena oli estää vero- ja tullimaksujen kiertämistä. Aikaisemmin Trans–Siperian rataa pitkin tulleet kuljetukset kierrätettiin Suomen kautta transitoliikenteenä takaisin Venäjälle. (Posti ym. 2009, 95–96.) Tariffien korottamisen myötä arvotavarakuljetukset siirtyivät rautateiltä merille. Merikuljetukset ovat laivakokojen suurentumisen ja kiristyneen kilpailun vuoksi Trans–Siperian rataa edullisempia. (Ruutikainen ym. 2006, 25.) Vaikka tariffeja laskettiin vuonna 2007, vaunujen vuokran ja käsittelymaksujen korotusten sekä luottamuspuolan takia kuljetukset eivät siirtyneet takaisin (Ruutikainen ym. 2007, 50).

Trans–Siperian radan etuina on kuljetusajan lyhyys, joka nopeuttaa toimitusaikaa merireittiin verrattuna. Tässä on otettava huomioon, että Trans–Siperian kuljetuksiin on lisättävä aika, joka aiheutuu lähtömaasta, kuten Japanista, suoritettavasta kuljetuksesta Venäjän Kaukoidän satamiin. Tulevaisuudessa Trans–Siperian radan kysynnän kasvuun voivat vaikuttaa meriliikenteessä tapahtuvat muutokset kuten päästönormien tiukentuminen ja meriliikenteeseen kohdistuvat turvallisuusuhat, josta aiheutuu korkeammat kuljetuskustannukset. Radan haittoina pidetään Venäjän ailahtelevaa tariffipolitiikkaa, aikataulujen ennakoimattomuutta, terminaali-toimintojen kehittymättömyyttä sekä kuljetuskaluston puutetta. (Posti ym. 2009, 91–92)

Tulevaisuudessa Trans–Siperian radan infrastruktuurin ja kaluston laadun paraneminen sekä tariffipolitiikan ennakoitavuus voivat lisätä kuljetusmääriä. Autonvalmistajat ovat aloittaneet autojenkuljetukset Kaukoidästä Trans–Siperian rataa pitkin, mutta lähinnä kokeiluluontoisesti. (Posti ym. 2009, 96–97.)

5 MENETETTY TILAISUUS VAI UUDEN AJAN ALKU?

Kansainvälinen talouskriisi iski Venäjälle voimakkaasti. Maailmantalouden kasvun hidastuminen ja kansainvälisten rahoitusmarkkinoiden epävarmuus vaikuttivat myös Venäjän talouteen. Venäjän pankkisektorin nopea kasvu 2000-luvulla oli perustunut ulkomaiseen lainanottoon, kotimaisen korkotason pysyessä kokoajan kansainvälistä korkeammalla. Yksityinen kulutus on ollut laskussa työttömyyden ja lainojen takaisinmaksun myötä, mutta sen arvioidaan nousevan vuosina 2010–2011, jolloin kokonaistuotannon ja tuonnin arvioidaan kääntyvän nousuun. (Solanko 2009, BOFIT Venäjä-ennuste 2009–2011.)

Venäjän automarkkinat ajautuivat suuriin ongelmiin globaalien talouskriisien isettyä. Ruplan devalvaation, lainaehtojen tiukentumisen ja korkojen nousun seurauksena autojen myynti romahti merkittävästi. Noin 50 % Venäjällä tehtävistä auto-kaupoista toteutetaan erilaisia rahoitusmuotoja käyttäen, joten pankkien vaatiessa suurempaa omavastuusuutta kuin aikaisemmin, kaupat kääntyivät laskuun. (Kuru 2008.)

Kulutuksen lasku ja tuonnin väheneminen osa osaltaan vaikuttanut myös transiitokuljetusten määrään. Autojen maantiekuljetusten määrässä tapahtuneet muutokset on jaettu kahteen kappaleeseen. Ensimmäisessä alaluvussa tarkastellaan Venäjän oman politiikan, Liikennestrategian ja kansainvälisen talouskriisin vaikutuksia transitoliikenteeseen. Toisessa alaluvussa käsitellään Suomessa toteutettujen toimenpiteiden, suunniteltujen hankkeiden sekä satamalakon vaikutusta. Tarkastelussa on vuodet 2007–2010.

5.1 Tuontitulleja ja Ust Lugan uhka

Venäjän ailahteleva politiikka, nopeat päätökset tullimaksuissa ja päästörajoissa ovat aiheuttaneet tietyin väliajoin ruuhkia rajanylityspaikoilla. Venäjän autotuontia on pyritty rajoittamaan erilaisin keinoin, jotta kotimaista autotuotantoa pystyttäisiin suojaamaan kilpailijoilta. Käytettyjen autojen tuontia on rajoitettu mm. päästönormien avulla. (Sergeeva 2007, 45.) Heinäkuusta 2003 alkaen 3-7 vuotta vanhoista autoista on täytynyt maksaa sama tuontitulli kuin uusista autoista (Märkälä ym. 2007, 27). Yli seitsemän vuotta vanhojen autojen tuontiverotus nostaa auton hintaa jopa puolella, mutta huolimatta tuontimaksujen noususta, käytettyjen autojen tuonti ei ole laskenut odotetulla tavalla. Tämän epäillään johtuvan siitä, ettei kaikista tuontiautoista makseta lain määräämiä maksuja, sillä rajalla tapahtuva kaksoislaskutus on edelleen yleistä. Korruption ja byrokratian kitkemisellä yritetään osaltaan vaikuttaa kilpailukyvyn ylläpitämiseen. (Sergeeva 2007, 45, 48.)

Tuontitullien nostaminen lisäsi huomattavasti ulkomaisen auton ostajan kustannuksia. Vuoden 2008 viimeisinä viikkoina Suomen ja Venäjän rajanylityspaikat ja satamat ruuhkautuivat auton hakijoista, jotta kaikki mahdolliset autot saataisiin haettua ennen venäläisten pitkää lomakautta ja maksamalla halvempi tullimaksu. Autot, jotka jäivät hakematta vuonna 2008, jäivät suurilta osin satamaan odottamaan uutta omistajaa useiksi kuukausiksi, jopa vuodeksi.

Venäjän automarkkinat kiinnostavat ulkomaisia autotehtaita ja autonvalmistajat ovatkin kehittäneet jälleenmyyntiverkostojaan Venäjällä (Sergeeva 2007, 7). Yhdessä venäläisten autonvalmistajien kanssa ulkomaiset autotehtaat ovat vaatineet korkeampia tuontitulleja. Tuontitullit suojelevat autonvalmistusta Venäjällä, mikä tuo lisää työpaikkoja autoteollisuuteen. Tosin myös autotuonnin parissa on tuhansia työpaikkoja ja tuontitullien nostaminen on johtanut useisiin mielenosoituksiin Venäjällä Kaukoidässä, sillä työpaikat vaarantuvat tuonnin vähentyessä. (Yle

2008.)

Vuoden 2009 alusta tuontiautojen verotus nousikin edelleen, tällöin korotettu tullimaksu oli noin 30 % auton hinnasta. Korkeampia tuontitulleja perustellaan laman keskellä työllisyyden parantamisella, koska se vaikuttaa Venäjän omaan autoteollisuuteen. Valtion antama apu tuki kotimaiselle autotehtaille sekä korkotuen antaminen kotimaisen auton ostajalle on ruplan devalvoitumisen ohella tukenut kotimaista autoteollisuutta. (Kiuru, M. 2009.)

Vuoden 2010 alusta voimaan astunut Venäjän, Valko-Venäjän ja Kazakstanin tulliliitto uhkaa nostaa mm. autojen tullimaksuja. Uudessa tulliliitossa on paljon avoimia kysymyksiä eikä sen vaikutuksia Venäjän kauppaan osata vielä arvioida. Tulliliiton lisäksi Venäjällä on tekeillä oma tulliuudistus, jolla pyritään eroon mm. kaksoislaskutuksesta ja keskitetään tiettyjen tavaroiden tullaus tietyille rajaseemille. Lopullisia päätöksiä ei kuitenkaan vielä tehty. (Eerola 2009.) Tulliuudistukset tulevat osaltaan varmasti helpottamaan ja selkeyttämään tullausta, mutta Venäjän ailahtelevan politiikan seurauksena tullisäädökset ovat vaihdelleet ennenkin ja näin tulee todennäköisesti olemaan myös jatkossa.

Venäjän omien automerkkien tuotanto ja myynti ovat olleet laskussa ulkomaisten autojen kasvattaessa osuuttaan. Investointi-ilmapiirin parantuessa lainsäädännön uudistamisen myötä kansainväliset autonvalmistajat ovat sijoittaneet valmistusta ja kokoonpanotuotantonsa Venäjälle. (Sergeeva 2007, 6, 22.)

Venäjän liikenneministeriön valmisteleman, vuonna 2004 valmistuneen ”Liikennestrategia vuoteen 2020” mukaan Venäjä pyrkii itse hallitsemaan omaa ulkomaankauppaansa, omien satamiensa kautta. Siihen pyritään mittavilla hankkeilla mm. parantamalla liikenneinfrastruktuuria ja rakentamalla satamia. (Hernesniemi ym. 2005, 40–41.) Ust-Lugan valtava satamahanke on vielä keskeneräinen, vaikka satama osittain toimiikin. Huolimatta siitä, että useat hankkeet ovat taantuman seurauksena viivästyneet, voi Venäjälle menevä tavaraliikenteen mahdollisesti ohjata tulevaisuudessa suoraan Venäjän omiin satamiin, ilman kauttakulkua Suomesta.

Vaikka Ust Lugan satama on pääasiallisesti vientisatama, on sinne rakennettu tai suunniteltu rakennettavan terminaaleja, jotka ovat valmiita ottamaan vastaan nykyään Suomen kautta kulkevan tavaravirran. Muodostaako Ust Lugan uhan? Riittääkö, että Suomi ylläpitää Venäjän-kaupan osaamistaan niin, etteivät tavarantoimittajat halua vaihtaa hyväksi todettu reittiä? Venäjän markkinoilla on vielä joka tapauksessa paljon potentiaalia. Kun taantuma alkaa olla ohi ja kilpailu Venäjän ulkomaankaupan logistiikasta jälleen kiihtyy, Suomen on oltava valmiina.

5.2 Suomi kontillaan

Suomen autosatamat alkoivat olla ääriään myöten täynnä Venäjälle meneviä autoja syksyllä 2008. Venäjällä autojen sekä maahantuojien että myyjien varastot alkoivat täyttyä ja noutojen määrä jäi jälkeen satamaan tulevista autolasteista (Vuorio 2008.) Satamiin jääneet autot aiheuttivat taloudellisia menetyksiä myös Suomen satamille, vaikka autot ovatkin autotehtaiden tai venäläisen maahantuojan vastuulla (Taloussanommat 2008). Autonkuljetusrekat muodostivat pitkiä jonoja ja ruuhkauttivat Suomen ja Venäjän rajan. Tämä oli tilanne hieman ennen kuin kansainvälisen talouskriisin vaikutukset alkoivat näkyä myös autojen transitoliikenteessä. (Kuva 5)



KUVA 5. Rekkajono lähellä Imatraa valtatie 6:n varrella (Suomen Kuvalehti 2008)

Venäjän tulli päätti ohjata kesällä 2008 autorekat kulkemaan Nuijamaan ja Imatran kautta, mikä ruuhkautti rajoja entisestään Vaalimaan rajanylityspaikan pudotusta joukosta. Samana vuonna Suomen viranomaiset etsivät keinoja rekkarallin hillitsemiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö esitti venäläisten kuljetuslupien jäädyttämistä liikenneturvallisuussyistä. Hallitus esitti keinoja itärajan liikenteen helpottamiseksi, joista yksi oli mahdolliset ajorajoitukset. Ajorajoitukset voivat olla esim. sitä, että tietynpituiset rekat eivät saa ajaa tietyllä tieosuudella. Tämä tarkoittaa erityisesti autonkuljetusten rajoittamista, sillä autonkuljetusrekat ovat juuri pisimpiä rekkoja. Venäläisille rekoille suunniteltiin myös tiemaksua eli tienkäyttöveroä, joka tarkoittaa EU-direktiivien mukaista vinjettimaksua, jonka maksamalla ajoneuvoä saa käyttää tiettyllä tieverkolla. Tämä vinjettimaksu ei ole vielä käytössä. Kun Suomen viranomaiset pohtivat keinoja rajoittaa rekkarallia ja satamat olivat ääriään myöten täynnä autoja, kuljetuksille alettiin etsiä vaihtoehtoisia reittejä ja kuljetusmuotoja. (Kauppalehti 2008.)

Suomen Venäjä-osaamisen katoamisesta on syytä olla huolissaan, sillä logistiikkayritysten vaatimukset ja venäjänkieltä taitava väestö eivät kohtaa toisiaan. Suomessa on valtavasti venäläistä väestöä, joilla ei ole kansainvälisen kaupan tai logistiikka-alan koulutusta. Samaan aikaan yliopistoista valmistuu venäjänkieltä sujuvasti taitavaa suomenkielistä väestöä, joiden opintokokonaisuudet eivät sovelu logistiikka-alalle ja venäjän kielen taidosta huolimatta työllistyminen on vaikeaa.

Satamissa työskentelevät ahtaajat aloittivat maaliskuussa 2010 lakon, jolloin kaikki Suomen satamat pysähtyivät. Sen arvioitiin pysäyttävän jopa 80 % Suomen ulkomaankaupasta, koska suurin osa vienti- ja tuontiliikenteestä kulkee meritse. Työtaistelun vaikutukset näkyivät myös transitoliikenteessä. Suomen reittiä on pidetty kilpailukykyisenä juuri toimitusvarmuutensa takia, mutta nyt maine vakautena ja ennakoitavana reittinä uhkaa romuttua. Ahtaajien vajaa kaksi viikkoa kestänyt lakko aiheutti sen, että osa Länsi-Euroopan satamista, Hampurista ja Rotterdamista tulevista konttivilloista ohjattiin suoraan Venäjälle Pietariin tai Latvian Riikaan. Kotkan sataman toimitusjohtaja arvioi, että Venäjän transitoliikenne kiertää Suomen satamat vastaisuudessaakin. (Jurvelin 2010, 7; Sinervä 2010, 6–7.)

Noin kolmetuhatta lakkoilevaa ahtaajaa sai lähes koko lamasta toipuvan Suomen konttilleen, pysähtymään. Lakon vaikutukset tuntuivat paitsi satamissa, myös tehtailla ja vähittäiskaupoissa. Useiden eri alojen työntekijöiltä lopetettiin palkanmaksu, eikä lakolla loppujen lopuksi saavutetut edut ollut mitenkään verrannollisia siitä aiheutuneisiin haittoihin. Ahtaajat järjestivät lakon loputtua vielä päivän kestävä ulosmarssin mielenilmauksena rikkurityövoiman käytölle lakon aikana, mikä sulki kaikki Suomen satamat päiväksi. Lakkoherkkä työmarkkinakulttuuri saattaa ohjata tavaravirrat pois Suomesta, jopa pysyvästi. Voiko ainoastaan kolmentuhannen työntekijän työtaistelulla olla kauaskantoisia, jopa peruuttamattomia seurauksia, jotka vaikuttavat myös transitoliikenteeseen? Lopullisia vaikutuksia koko kansainväliseen kauppaan voi vain odottaa.

6 ASIANTUNTIJOIDEN NÄKÖKULMA

Kvalitatiivinen tutkimus suoritettiin haastattelemalla kuutta Venäjän transitoliikenteen parissa työskentelevää henkilöä. Haastattelut toteutettiin sähköpostitse viikoilla 11–12 vuonna 2010, yhtä lukuun ottamatta, joka toteutettiin avoimena haastatteluna viikolla 12.

Koska kaikki haastateltavat toimivat yrityksissä erilaisissa tehtävissä transitoliikenteen parissa, kysymykset muokattiin miltei jokaiselle erikseen, vaikka perusasiat olivatkin samat. Liitteessä 1 on esitetty yhden haastateltavan kysymykset. Haastateltavia pyydettiin arvioimaan Suomen transitoreitin tulevaisuuden näkymiä, rautatie- ja maantiekuljetusten kehitystä sekä niiden syitä ja seurauksia. Lisäksi arvioitavana oli suora meriyhteys Venäjän Itämeren satamiin sekä Suomen reitin kannalta vaihtoehtoisten reittien, Baltian, Saksa–Puolan ja Trans–Siperian radan käyttö ja kilpailukyky.

Kahta työntekijää haastattelin omalta työpaikaltani kuljetusliike Victor Ekiltä. Victor Ek on vuonna 1885 perustettu perheyrittäjä ja sen palveluihin kuuluvat muutot, merenkulku, huolinta ja laivanselvitys. Victor Ekiltä haastattelin merenkulkuosaston operatiivista päällikköä Timo Flanderia sekä Hangon aluekonttorin johtajaa Bo Isakssonia.

SE Mäkinen Logisticsilta haastateltavana oli Venäjän-kuljetusten päällikkö Tommi Hermunen. SE Mäkinen Logistics Oy on ajoneuvologistiikan palveluihin erikoistunut yritys, joka on aloittanut autojen kuljetukset Venäjälle jo 80-luvulla. Lisäksi haastattelin VR-yhtymä Oy:n rautatiekuljetusten myyntijohtajaa Matti Anderssonia sekä transitoreitin tunnettuutta edistävän yrityksen Straightway Finland ry:n toiminnanjohtajaa Elina Multasta. Lisäksi haastattelin yhtä laivanvarustamon edustajaa, joka haluaa pysyä nimettömänä. Hänen vastauksiinsa viitataan tekstissä Haastateltava X.

6.1 Transitoreitin tulevaisuus ja satamalakon vaikutukset

Suomen kautta kulkevalla transitoreitillä on merkittävä kansantaloudellinen ja työllistävä vaikutus. Se työllistää erityisesti huolintaliikkeitä, laivanvarustamoja ja satamaoperaattoreita. (Mansukoski 2009.) Suomen vientiteollisuus hyötyy transitoliiikenteestä saamalla vapautuvia kontteja edullisesti käyttöönsä. Venäjän oma infrastruktuuri ja satamakapasiteetti eivät ole täysin valmiita vastaanottamaan kaikkea itään suuntautuvaa tavaravirtaa, jonka takia Venäjä on toistaiseksi Suomen reitistä riippuvainen. Haastateltavien pyydettiin arvioimaan Suomen transitoreitin tulevaisuutta: miten Venäjän riippuvuuden transitoliikenteestä Suomen kautta uskotaan kehittyvän ja mitkä asiat siihen uskotaan vaikuttavan.

Suurin osa vastaajista arvioi transitoliikenteen kokonaisvolyymin vaikuttavan riippuvuuteen Suomen reitistä. Mikäli volyymi tulee olemaan lamaa edeltävää tasoa tai jopa isompi, Suomen reittiä tullaan tarvitsemaan edelleen, sillä Venäjällä ei ole vielä vastaavaa kapasiteettiä tarjolla. (Andersson 2010.) Ust Lugan satama ei ole vielä täysin valmis eikä sinne ole kunnollisia liikenneyhteyksiä. Lisäksi Pietarin satama on ruuhkainen, joten Suomen rooli transitoliikenteessä tulee olemaan edelleen tärkeä. Venäjän taloudellinen tilanne, johon öljyn hinta vaikuttaa, ovat tärkeässä asemassa. (Multanen 2010.) Venäjällä on kuitenkin valtavasti kasvupotentiaalia, Pietarin suuri markkina-alue on lähellä, josta riittänee jatkossakin liikennettä myös Suomen satamiin (Haastateltava X). Transitoliikenteen toimintaedellytykset, joihin poliittisilla päätöksillä voidaan vaikuttaa, täytyy säilyttää, jotta Suomen reitti pysyisi edelleen kustannustehokkaana (Isaksson 2010).

Jos arvotavaratransiton määrä ei tule nykyisestään merkittävästi kasvamaan, Suomen reittiä ei välttämättä tarvita (Andersson 2010). Pitkällä tähtäimellä riippuvuus Suomen reitistä voi jopa vähentyä, kun Venäjä saa omat Itämeren satamansa toimimaan täydellä teholla. Myös Suomenlahden muiden satamien kehittyminen kiristää kilpailua tulevaisuudessa. (Hermunen 2010.) Käytettyjen autojen transito-

liikenne Suomen kautta uskotaan säilyvän, sillä niissä tullimuodollisuudet ovat erilaiset kuin uusien autojen kanssa (Flander 2010).

Maaliskuussa 2010 yli kaksi viikkoa kestänyt ahtaajien lakko pysäytti kaikki Suomen satamat, sillä vienti- ja tuontiliikenteestä 80 % kulkee meritse. Yrityksille aiheutui satojen miljoonien tappiot. Haastateltavien pyydettiin arvioimaan satamalakon vaikutusta Suomen transitoreitin houkuttelevuuteen.

Satamalakon uhka sai jo helmikuussa asiakkaista siirtämään reittejään muualle, tuhansia kontteja jäi seisomaan Eurooppaan ja muihin satamiin, mistä aiheutui lisäkustannuksia. Tutkimus satamalakon aiheuttamista kokonaisvaikutuksista, kuten pysyvistä asiakkuuksien menettämisestä, on vielä kesken. (Multanen 2010.) Vaikutusten arvioidaan olevan lyhytaikaisia, mutta jos lakkoja on tulevaisuudessa tulossa lisää, vaikutukset voivat olla pitempiaikaisia (Haastateltava X). Jos lakot yleistyvät, asiakkaiden uskotaan kääntävän tavaravirrat muihin Suomenlahden satamiin, jolla voi olla vaikutusta myös Suomen vientiteollisuudelle. Silloin laivayhteydet Suomesta vähenevät, mikä pidentää toimitusaikoja ja nostaa rahtien hintoja. (Hermunen 2010.)

Asiakkaat tarvitsevat toimitusvarmuutta, joten satamalakko voi jopa pysyvästi haitata Suomen mainetta (Flander 2010). Tunnettuutta ja imagoa toimivana ja luotettavana transitomaana rakennetaan vuosia ja satamalakon kaltaisilla tapahtumilla Suomen maine luotettavana reittinä kärsii (Multanen 2010.)

6.2 Maantiekuljetukset

Maantiekuljetukset Venäjälle ovat ylivoimaisesti suurin transitoliikenteen kuljetusmuoto, myös autojen kuljetuksissa. Haastateltavia pyydettiin arvioimaan autojen maantiekuljetusten määrän kehitystä tulevaisuudessa ja siihen vaikuttavia syitä.

Autojen kuljetusmäärän uskotaan riippuvan kokonaisvolyymista. Jos autojen määrä tulee olemaan vuosien 2007- 2008 tasolla, tullaan Suomen reittiä ja maantiekuljetuksia tarvitsemaan. Venäjällä ei ole tarpeeksi kenttätalaa suurille automäärille, joten ne on viisaampaa varastoida Suomessa. Mahdolliset tiemaksut voivat vähentää maantiekuljetusten houkuttelevuutta. (Flander 2010.) Maantiekuljetusten etuna on kuljetus suoraan tulliaseman kautta autoliikkeeseen, joka nopeuttaa toimitusta sekä vähentää käsittelykertoja ja vahinkoja (Haastateltava X).

Venäjän autotuonnin uskotaan kääntyvän kasvuun vasta vuoden 2011 lopulla. Venäjällä olevien ulkomaisten autovalmistajien kokoonpanotehtaat tulevat kasvattamaan osuuttaan markkinoilla, joten autotuonnin kasvu tulee todennäköisesti olemaan maltillinen. Autonostien tuonnin konteissa uskotaan kasvavan nopeammin. (Isaksson 2010.) Tulevaisuudessa voi jopa käydä niin, että autoja kuljetetaan Venäjän autotehtailta Suomen kautta maailman markkinoille (Hermunen 2010).

6.3 Rautatiekuljetukset

Autojen rautatiekuljetusten määrä laski tasaisesti vuoteen 2007 asti kunnes vuonna 2008 lähti lievään nousuun, ollen silti vain 1,3 % kaikista Suomen kautta Venäjälle toimitetuista autoista (Posti ym. 2009, 136). Haastateltavia pyydettiin arvioimaan autojen rautatiekuljetusten kehitystä ja siihen vaikuttavia asioita.

Yleisesti rautatiekuljetusten kilpailukyvyn arvioitiin olevan heikko maantiekuljetuksiin verrattuna jos volyymitaso pysyy alhaisena ja kuljetettavat matkat ovat suhteellisen lyhyitä. Rautatiekuljetukset vaativat varsin korkean volyymitason, joten jos automäärät kasvavat entisiin lukemiin, kasvavat myös rautatiekuljetusten mahdollisuudet (Andersson 2010.) Rautatiekuljetukset voivat olla kilpailukykyisiä pidemmällä kuljetusmatkoilla, esim. entisiin Neuvostotasavaltoihin kuten Kazakstaniin (Flander 2010).

Rautateiden heikomman kilpailukyvyn arvioidaan johtuvan tariffipolitiikasta, puutteellisesta infrastruktuurista sekä kalustopulasta (Isaksson 2010). Rautatiekuljetuksissa autot joudutaan joka tapauksessa kuljettamaan määräasemalta lopulliseen paikkaan maanteitse (Flander 2010). Rautatiekuljetuksiin ei ole saatavilla riittävästi vaadittavia autonkuljetusvaunuja, sillä osa kalustosta on vanhentunutta eivätkä tasoltaan vastaa suurten automerkkien vaatimuksia. Venäjällä on toistaiseksi pulaa myös rautatieterminalleista. Rautatiekuljetuksissa on myös laatuongelmia: ratapihoilla seisovat vaunut ovat alttiita ilkivallalle ja autojen kohdalla pienetkin vauriot ovat kriittisiä. Jotta rautatiekuljetukset olisivat kannattavia, volyymit pitäisi olla suurempia, kalustoa enemmän ja kuljetuksia useammin. (Haastateltava X.) Ympäristökysymykset huomioon ottaen olisi hyvä jos kuljetuksia siirtyisi maanteiltä rautateille ja tulevaisuudessa rautatiekuljetusten osuuden uskotaankin hieman kasvavan (Haastateltava X). Kasvun ei uskota olevan kovin merkittävää, ellei siihen vaikuteta esim. poliittisilla päätöksillä (Isaksson 2010).

6.4 Suorat merikuljetukset Venäjälle

Merikuljetukset Venäjän omiin satamiin eivät ole transitoliikennettä, mutta niitä tarkastellaan yhtenä vaihtoehtona Suomen reitille. Suorat kuljetukset Venäjän Itämeren satamiin, Pietariin ja Ust Lugaan, ovat olleet kasvussa, joten haastateltavia pyydettiin arvioimaan tämän reitin kehitystä tulevaisuudessa ja siihen vaikuttavia asioita. Kaikki haastateltavat arvioivat liikenteen kasvavan edelleen ja Venäjän satamien kilpailevan Suomen reitin kanssa.

Venäjän Itämeren satamiin kuljetetaan jo nyt käytettyjä autoja suoraan Yhdysvalloista. Ust Lugaan satama ei vielä toimi täydessä kapasiteetissään, mutta valmistuttuaan voi siirtää kuljetuksia suoraan Venäjälle. Kaikilla suurimmilla autojen merikuljetuksiin erikoistuneilla laivanvarustamoilla, kuten Wallenius Wilhelmsenillä, K-Line:llä ja Höegh Autolinersilla, on omat konttorit Pietarissa. Suorassa kuljetuksessa jää yksi välivarastointi Suomessa pois, mikä lyhentää toimitusaikaa. Autolaivoilla on myös Venäjältä lastia takaisinpäin. (Flander 2010.)

Suorat kuljetukset tuovat autot myös lähemmäs loppuasiakasta, mutta viiden miljoonan asukkaan Pietarin kaupunki luo muita haasteita autojen kuljetuksille. Autot kuljetetaan satamista maanteitse loppuasiakkaalleen joten tuhansien autojen kuljetukset ruuhkaisen kaupungin läpi ei ole ongelmaton. (Haastateltava X.) Kuljetusten siirtymiseen Venäjän omiin satamiin voi vaikuttaa myös Suomen reitillä tapahtuvat ongelmat kuten satamalakko (Multanen 2010). Reittien osittaisen siirtymisen ei silti uskota vaikuttavan niin, että Suomen reitin käyttö jäisi kokonaan pois (Andersson 2010).

6.5 Vaihtoehtoisten reittien käyttö

Suomen reitille vaihtoehtoisia reittejä ovat Baltia, Saksa–Puola ja Trans–Siperian rata. Baltian maiden eli Viron, Latvian ja Liettuan läpi kulkee pääasiassa Venäjän vientiä länteen kuten raaka-aineita. Saksa–Puola reitti kulkee Berliiniin, Varsovan ja Valko-Venäjän Minskin kautta Moskovaan ja on maantieteellisesti lyhin reitti Keski-Euroopasta Moskovaan. Reitillä kuljetetaan pääasiassa kuivaa irtolastia ja kappaletavaraa. Trans–Siperian rata on vaihtoehto Kaukoidästä Eurooppaan suunnatuville merikuljetuksille. Radalla on kuljetettu ennen paljon arvotavaraa. Haastateltavia pyydettiin arvioimaan näiden reittien käytön kehitystä tulevaisuudessa sekä siihen vaikuttavia syitä. Lisäksi pyydettiin arvioimaan mikä reiteistä on kilpailukykyisin Suomen reittiin verrattuna.

Baltian reitin käytön arvioidaan kehittyvän, vaikka ongelmia esiintyykin. Baltian mailla ei ole omaa merkittävää vientiä ja laivanvarustamot suosivat meno-paluu-lasteja, jotta ei tarvitsisi kuljettaa tyhjiä kontteja (Multanen 2010). Reitti on kuitenkin maantieteellisesti lyhyempi, mikä lyhentää toimitusaikaa ja turvallisuuskin on näillä reiteillä parantunut (Flander 2010). Baltian reitit ovat myös halvempia, vaikka reittien luotettavuutta ei pidetä vielä niin hyvänä (Haastateltava X).

Saksa–Puola reitin ei uskota olevan uhkana Suomen reitille. Reitti on nyt jo ruuhkainen ja miltei täysi kapasiteetti on käytössä. (Multanen 2010). Reitillä on paljon tullimuodollisuuksia, jotka pidentävät toimitusaikaa (Flander 2010) ja sitä pidetään rauhattomana varsinkin suurille autovirroille (Isaksson 2010).

Trans–Siperian radan käyttöön vaikuttavat monet asiat, mutta erityisesti tariffipolitiikka. Hinta merikuljetuksiin verrattuna on jopa viisinkertainen ja Trans–Siperian radan kapasiteetti on rajallinen. (Multanen 2010). Suurimmat autolaivat kuljettavat tuhansia autoja kerralla, kun juniin lastattava automäärä on paljon pienempi. Lisäksi turvallisuus radalla ei ole niin hyvä. (Flander 2010). Muutamat

automerkit käyttävät jo nyt Trans-Siperian rataa kuljetusreittinään, mutta jos kuljetusten kysyntä kasvaa lamaa edeltäviin mittasuhteisiin, ei Trans-Siperian rataa voida pitää ratkaisuna (Haastateltava X). Rata on kuitenkin nopea ja kustannustehokas oikein hyödynnettynä ja sen käyttö riippuu täysin tariffipolitiikasta (Isaksson 2010).

Suomen reitin kannalta kilpailukykyisimpänä reittinä pidettiin suoria kuljetuksia Venäjän omiin satamiin sekä Viron Tallinnan, Latvian Riikan ja Liettuan Klaupaidan reittejä. Venäjän satamahankkeet, turvallisuuden parantuminen ja suorat laivayhteydet tulevat lisäämään kuljetuksia tulevaisuudessa (Flander 2010). Venäjä pyrkii omilla poliittisilla päätöksillään ohjaamaan tavaravirrat omiin satamiinsa, jotka kehittyvät jatkuvasti (Haastateltava X). Myös Baltian reittien käytön kasvuun uskotaan. Logistiikkaosaaminen ja turvallisuus ovat maissa parantuneet ja Baltiassa pystytään tarjoamaan samoja lisäarvopalveluita. Tallinnan patsaskiista vuonna 2007 siirsi osittain lasteja Suomen reitille kun taas satamalakko maaliskuussa 2010 lasteja Baltian maiden reitille. (Multanen 2010.)

7 YHTEENVETO

Opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää Suomen transitoreitin vahvuuksia, heikkouksia, uhkia ja mahdollisuuksia. Tutkimus rajattiin koskemaan ainoastaan Suomen kautta itään suuntautuvan tavaravirran eli itätransiton ja autojen maantiekuljetuksissa tapahtuneita muutoksia vuosina 2007–2009. Kansainvälisestä talouskriisistä johtuen transitoliikenteessä tapahtuneet muutokset ovat olleet nopeita ja merkittäviä. Koska Venäjä on yksi Suomen tärkeimmistä kauppakumppaneista ja Suomen reitti on tarjonnut vahvan logistisen osaamisen ja turvallisuuden erityisesti arvotavarakuljetuksissa, oli syytä tarkastella säilyykö reitin kilpailukyky tulevaisuudessa ja mitkä asiat siihen vaikuttavat.

Tutkimuksen tavoitteeseen päästiin tarkastelemalla neljää eri osa-aluetta: maantiekuljetuksille vaihtoehtoisia kuljetusmuotoja, Suomen reitille vaihtoehtoisia reittejä, Venäjän oman politiikan ja kansainvälisen talouskriisin vaikutuksia sekä Suomessa toteutettujen toimenpiteiden, suunniteltujen hankkeiden sekä satamalakon vaikutusta. Kvalitatiivinen tutkimus suoritettiin haastattelemalla Venäjän transitoliikenteen parissa työskenteleviä henkilöitä. Toisena menetelmänä käytettiin osallistuvaa havainnointia, sillä liikenteenhoitajan työni kautta olen ollut tekemisissä autotuonnin ja transitoliikenteen kanssa jo kolme vuotta.

Opinnäytetyön tavoitteet saavutettiin mielestäni hyvin. Tässä auttoi oman työni kautta saatu osaaminen autotuonnin parissa sekä aikaisempi Venäjän kaupan, kielen ja kulttuurin tuntemus. Sain haastateltavikseni vuosia transitoliikenteen parissa työskennelleitä ammattilaisia, joiden asiantuntemus ja kokemus toivat työhön ai-
nutlaatuista sisältöä, jota en olisi itse kyennyt tuottamaan.

Taulukossa 1 on koottuna Suomen transitoreitin vahvuudet, heikkoudet, uhat ja mahdollisuudet SWOT-analyysin muodossa.

Taulukko 1. SWOT-analyysi Suomen transitoreitistä

VAHVUUDET	HEIKKOUEDET
<ul style="list-style-type: none"> • Maantieteellinen sijainti lähellä Venäjää • Toimiva infrastruktuuri • Säännölliset liikenneyhteydet Eurooppaan • Konttiasapaino (meno-paluu-kuljetukset) • Toimitusvarmuus • Turvallisuus • Monipuoliset lisäarvopalvelut • Tehokkaat satamatoiminnot • Nopea rajanylitys • Pitkät perinteet Venäjän kaupassa • Logistinen osaaminen • Erikoistuminen arvotavarakuljetuksissa • Toimitusajan ennustettavuus 	<ul style="list-style-type: none"> • Ajoittaiset ruuhkat rajalla • Maantiekuljetuksista aiheutuvat ympäristöongelmat • Maantiekuljetuksista aiheutuvat liikenneturvallisuusongelmat • Rautatiekuljetusten kapasiteettipula • Venäjä-osaamisen vähentyminen • Kalliit työvoimakustannukset
UHAT	MAHDOLLISUUDET
<ul style="list-style-type: none"> • Venäjän omien satamien kehittyminen esim. Ust Luga • Venäjän infrastruktuurin ja logistiikkaosaamisen kehittyminen • Venäjän nopeat poliittiset päätökset • Suomen poliittiset päätökset esim. tiemaksut ja ajorajoitukset • Lakkohoherkkä työmarkkinakulttuuri • Baltian maiden satamien ja logistiikkaosaamisen kehittyminen • Konttipula ja rahtien nousu Suomen viennissä • Työpaikkojen menetys • Venäjällä sijaitsevien autotehtaiden kehittyminen • Trans-Siperian radan käyttö • Korruptio ja kaksoislaskutus • Koillisväylän avautuminen • Saksa-Puola reitin parantuminen • Meriliikenteen päästönormien tiukentuminen 	<ul style="list-style-type: none"> • Venäjän ulkomaankaupan kasvu • Venäjän lainsäädännön kehittyminen • Auton osien kasvava kuljetus Venäjälle • Käytettyjen autojen tuonti Suomen kautta • Autojen kuljetus Suomen ja Venäjän kautta entisiin neuvostotasavaltoihin • Autojen kuljetus Venäjän autotehtailta Suomen kautta länteen • Venäjän WTO-jäsenyys • Venäjä-osaamisen esiintuominen EU:ssa • Rautatiekuljetusten lisääminen ympäristösyistä • Rautatiekuljetusten vapauttaminen kilpailuille

Transitoliikenteellä on huomattava kansantaloudellinen ja työllistävä vaikutus Suomessa. Myös Suomen vientiteollisuus hyötyy saamalla transitoliikenteestä vapautuvia kontteja edullisesti käyttöönsä. Transitoreitin tulevaisuus riippuu ennen kaikkea tavaravirtojen kokonaisvolyymista, johon vaikuttaa Venäjän taloudellisen tilanteen kehittyminen. Tällä hetkellä Venäjän oman logistinen infrastruktuuri ei pysty käsittelemään kaikkea sinne suuntautuvaa tavaravirtaa. On tärkeää säilyttää transitoliikenteen toimintaedellytykset, joihin voidaan vaikuttaa poliittisilla päätöksillä. Suomen vientiteollisuus voi kärsiä transitoliikenteen vähenemisestä, sillä laivayhteyksien väheneminen pidentää toimitusaikoja ja nostaa rahtien hintoja.

Venäjän autotuonnin ennustetaan lähtevän kasvuun vuoden 2011 lopulla. Mikäli autojen kuljetusmäärät kasvavat lamaa edeltäviin mittoihin, tullaan Suomen reittiä tarvitsemaan, sillä Venäjällä ei ole tarpeeksi kenttätilaa varastoida autoja. Käytettyjen autojen tuonti Suomen kautta voi kasvaa tulevaisuudessa, koska tullimuodollisuudet ovat erilaiset kuin uusissa autoissa. Ulkomaisten autotehtaiden laajentamisa toimintaansa Venäjälle ja venäläisten parantaessa omien autotehtaidensa toimintakykyä, voi tulevaisuudessa tavaravirta kääntyä jopa toisinpäin: Venäjältä kuljetetaan autoja Suomen kautta länteen. Satojen tuhansien autojen tuonti Venäjälle 2000-luvulla voi synnyttää jälkimarkkinoita, joten autonostajien tuonti konteissa Venäjälle voi kasvaa.

Maantiekuljetuksille vaihtoehtoisia kuljetusmuotoja ovat rautatiekuljetukset ja suorat merikuljetukset Venäjän omiin Itämeren satamiin. Rautatiekuljetuksissa tavaravirtojen kokonaisvolyymien täytyy olla korkea. Rautatiekuljetukset ovat maantiekuljetuksia kalliimpia eivätkä pysty kilpailemaan kuljetuksissa Venäjän suurimmille markkinoille Pietarin ja Moskovan alueelle. Pitkissä kuljetusmatkoissa esim. entisiin neuvostotasavaltoihin rautatiekuljetukset ovat kilpailukykyisiä. Rautatiekuljetukset kärsivät kuitenkin kapasiteettipulasta ja ongelmaksi muodostuu usein myös tullaus Venäjällä. VR tekee yhteistyötä Venäjän rautateiden kanssa ja pystynee tarjoamaan tulevaisuudessa kilpailukykyisen vaihtoehdon maantiekuljetuksille. Ympäristönäkökulmat huomioon ottaen olisi hyvä jos osa maantiekulje-

tuksista siirtyisi rautateille. Tähän voidaan vaikuttaa emm. poliittisilla päätöksillä ja vapauttamalla rautatiekuljetukset kilpailulle.

Suorat merikuljetukset Venäjän omiin Itämeren satamiin ovat lisääntyneet sillä Venäjä on kehittänyt logistista infrastruktuuriaan mittavilla satamahankkeilla. Useat laivat ajavat jo nyt suoraan Venäjän omiin satamiin jolloin tavaran saa kuljetettua lähemmäs loppuasiakasta, yksi välivarastointi Suomessa jää pois ja toimitusaika lyhenee. Pietarin satama on nyt jo ruuhkainen ja sijainti keskellä miljoonakaupunkia estävät suurten tavaravirtojen käsittelemisen. Ust Lugan sataman rakentaminen on osittain keskeneräinen, mutta sinne suunnitellaan Ro-Ro-terminaalia, jonka on tarkoitus vastaanottaa ja varastoida autoja. Erityisesti Ust Lugan satama täydessä kapasiteetissaan muodostaa Suomen reitille uhan. Venäjän taloudellisen tilanteen elpessä ja tavaravirtojen kasvaessa, Suomen reitille tulee olemaan kysyntää jatkossakin, vaikka Venäjän riippuvuus Suomen reitistä vähentyisi.

Suomen reitille vaihtoehtoisia reittejä ovat Baltian maiden, eli Viron, Latvian ja Liettuan kautta kulkevat reitit sekä Saksa–Puola-reitti ja Trans-Siperian rata. Baltian maiden logistinen kilpailukyky on kasvanut satamahankkeiden ja Länsi-Euroopan säännöllisten laivayhteyksien kautta sekä parannettujen maantie- ja rautatieyhteyksien ansiosta. Edullisen sijaintinsa, venäjänkieltä taitavan väestönsä, alhaisemman hintatason sekä joustavien työaikojen ansiosta liikenteen uskotaan osittain siirtyvän erityisesti Tallinnan, Riikan ja Klapeidan reiteille. Reitti on maantieteellisesti Suomea lyhyempi ja reittien turvallisuus on viime vuosina parantunut. Baltian mailla ei kuitenkaan ole omaa merkittävää vientiä joten laivanvarustamojen suosimia meno-paluukuljetuksia ei voida järjestää. Myös erityisesti Viron poliittisesti kireät suhteet Venäjään voivat haitata kuljetuksia kuten esim. vuoden 2007 patsaskiista Virossa osoittaa. Silloin osa kuljetuksista siirtyi osittain Tallinnasta Suomen reitille.

Saksa–Puola reitin ei uskota olevan uhkana Suomen reitille. Autot, joita Venäjän markkinoille kuljetetaan lähinnä Yhdysvalloista ja Kaukoidästä, on toivottavaa saada mahdollisimman lähelle loppuasiakasta joten se suosii merikuljetusten käyt-

töä Suomenlahden satamiin. Reitti on jo nyt kapasiteettinsa ylärajoilla ja tullimuodollisuudet pidentävät toimitusaikaa. Reittiä pidetään myös turvattomana arvotavarakuljetuksille ja sitä käytetäänkin lähinnä kappaletavaran ja kuivan irtolastin kuljettamiseen.

Trans–Siperian radan käyttö voi tulevaisuudessa kasvaa, jos tariffeja lasketaan, sillä nyt hinta on merikuljetuksiin verrattuna jopa viisinkertainen. Reitti on kuitenkin oikein hyödynnettynä nopein ja sen käyttö riippuu osaltaan Venäjän poliittisista päätöksistä. Radan kapasiteetti on kuitenkin rajallinen eikä se suuria määriä kuljettaessa voi kilpailla valtamerikuljetusten kanssa.

Venäjän oman politiikan ja kansainvälisen talouskriisin vaikutukset transitoliikenteeseen ovat olleet huomattavia. Venäjällä talouskriisin seurauksena tapahtunut kulutuksen lasku ja tuonnin väheneminen vaikutti myös transitoliikenteen määrään sillä ruplan devalvaation, lainaehtojen tiukentumisen ja korkojen nousun seurauksena autojen myynti romahti merkittävästi. Venäjän ailahteleva politiikka kuten tuontitullien nostaminen sekä uusi Tulliliitto Valko-Venäjän ja Kazakstanin kanssa nostaa monien tuontituotteiden hintoja ja suosii kotimaista tuotantoa. Tämä voi osaltaan vähentää tavaravirtojen määrää.

Myös Suomessa toteutetuilla toimenpiteillä, suunnitelluilla hankkeilla ja satamalakolla on ollut myös vaikutuksensa Venäjälle kulkevan liikenteen määrään. Rekarallin ollessa korkeimmillaan Suomessa suunniteltiin keinoja liikenteen rajoittamiseksi. Määrättiin osittaisia ajokieltoja, joilla ohjattiin rekat kulkemaan tiettyjen väylien kautta ehkäisten liikenneonnettomuuksia ja parantaen liikenneturvallisuutta. Käyttöön suunniteltiin otettavan tiemaksuja, joita ei kuitenkaan ehditty toteuttaa liikenteen kasvun hidastuessa. EU-direktiivin mukaisen vinjettimaksun käyttöönottoa on suunniteltu, mutta hanke on edelleen toteuttamatta. Jotta Suomen reitti säilyttäisi kilpailukykynsä, transitoliikenteen määrää ei ole syytä rajoittaa erilaisin maksun ja rajoituksin vaan sen haittavaikutuksia on koetettava lieventää. Suomen reitin käyttö on jo nyt mm. Baltian maita kalliimpia joten reitin kallistuminen entisestään voi siirtää kuljetuksia muille reiteille.

Suomen poliittisten päättäjien on tehtävä yhteistyötä Venäjän viranomaisten sekä suomalaisten logistiikkayritysten kanssa, jotta transitoliikenteen toimintaedellytykset voidaan säilyttää. Suomessa on valtavasti venäjänkielistä väestöä, joiden koulutustaso ei vastaa suomalaisten logistiikkayritysten vaatimuksiin. Samalla Suomessa on valtavasti venäjänkieltä taitavaa suomenkielistä väestöä, joiden yliopistotason koulutus ei sovellu logistiikka-alan haasteisiin. Venäjä-osaamista siis löytyy, mutta ne eivät kohtaa vaatimusten kanssa. Jotta venäjäosaaminen ei katoaisi kokonaan Suomesta, on venäjänkielen opetukseen panostettava lukioissa, ammattikorkeakouluissa ja yliopistoissa sekä integroitava venäjänkielistä väestöä kouluttautumaan logistiikka-alalle.

Suurin osa Suomen vienti- ja tuontiliikenteestä kulkee meritse ja ahtaajien maaliskuussa 2010 yli kaksi viikkoa kestänyt lakko pysäytti kaikki Suomen satamat. Lakko sulki tehtaita, vaikutti kaupan alalle toimitusaikojen pidentymisellä sekä asiakkuuksien menetyksellä. Sillä oli vaikutuksia myös transitoliikenteeseen. Jo pelkkä satamalakon uhka siirsi helmikuussa kuljetuksia muille reiteille. Lakon aikana tuhansia kontteja jäi seisomaan Euroopan satamiin ja venäläisiä kuskeja odotti satamissa lastiaan, josta aiheutui lisäkustannuksia.

Suomen maine luotettavana ja toimitusvarmana maana sai kovan kolauksen ja jos vastaavanlaiset ongelmat Suomen reitillä jatkuvat, se tulee ohjaamaan tavaravirtoihin muihin satamiin. Lakon kokonaisvaikutuksia transitoliikenteeseen ei voi vielä tässä vaiheessa arvioida, mutta pahimmillaan se voi johtaa pysyviin asiakkuuksien menetyksiin ja reittien siirtämiseen muihin satamiin. Jatkotutkimusideana voisikin olla selvittää kuinka suuret vaikutukset satamalakolla loppujen lopuksi oli transitoliikenteeseen.

Transitoliikenteen volyyymi riippuu eniten Venäjän taloudellisen tilanteen kehitymisestä. Venäjän markkinat ovat kuitenkin suuret ja huolimatta kiristyneestä kilpailusta ja Venäjän omista satamahankkeista, transitoliikennettä riittänee Suomen reitille edelleen mikäli toimintaedellytykset turvataan ja kuljetusmuotoja monipuolistetaan. Mikäli olemme kuitenkin jonkinlaisen uuden työväenliikeaktiivisuuden

kynnyksellä ja satamalakon kaltaiset toimenpiteet tulevat jatkossakin haittaamaan kuljetuksia, voimme sanoa transitoliikenteelle ”do svidanija”.

LÄHTEET

Painetut lähteet:

Eerola, A. 2009. Uusi tulliliitto myllertää Suomen Venäjän-kauppaa. Kauppalehti 18.12.2009.

Hernesniemi, H., Auvinen, S. & Dudarev, G. 2005. Suomen ja Venäjän logistinen kumppanuus. Liikenne- ja viestintäministeriön SVULO-projektin loppuraportti. Elinkeinoelämän tutkimuslaitos ETLA, Sarja B 209. Helsinki: Taloustieto Oy.

Hietanen, L. 2009. Baltia voi syrjäytyä, kun Puola nousee. Logistiikka 9/2009, 28-29.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2005. Tutki ja kirjoita. 11. painos. Jyväskylä: Gummeruksen Kirjapaino Oy

Jurvelin, K. 2010. Satamistaan Suomi ei pääse. Kauppalehti 8.3.2010.

Kauppalehti 2008. Venäläisrekoille tiekieltoja ja vinjettimaksu. Kauppalehti, STT. 7.8.2008. Saatavissa:

<http://www.kauppalehti.fi/5/i/talous/uutiset/etusivu/uutinen.jsp?oid=2008/08/1356>

1

Karlberg, P. 2007. Ilmastonmuutos avaa Koillisväylää kauppalaivoille. Tekniikka ja talous 21.6.2007. Saatavissa:

<http://www.tekniikkatalous.fi/energia/ilmastonmuutos/article34494.ece>

Kiuru, M. 2008. Venäjän automyyntin uskotaan romahtavan. Kauppalehti 9.10.2009.

Kiuru, M. 2009. Do svidanija, transito. Kauppalehti 19.8.2009.

Kotilainen, M., Kaitila V., Widgren M. & Alho K. 2003. Suomen ja Venäjän taloussuhteiden kehitysnäkymät. Elinkeinoelämän tutkimuslaitos ETLA, Sarja B 205. Vantaa: Taloustieto Oy

Mansukoski R. 2009. EK: Kolahtavatko itäliikenteen toimet omaan nilkkaan? Elinkeinoelämän keskusliitto EK. Saatavissa:
http://www.ek.fi/www/fi/logistiikka/uutiset/index.php?we_objectID=9020

Meretniemi, I. & Ylönen H. 2009. Yrityksen perustajan käsikirja. Helsinki: Otava

Saarinen, J. 2008. Ust Lugan kaupunki synnytetään neuvostotyliin. Helsingin sanomat 4.10.2008. Saatavissa:
<http://www.hs.fi/kotimaa/artikkeli/Ust+Lugan+kaupunki+synnytet%C3%A4%C3%A4n+neuvostotyliin/1135239956812>

Sinervä I. 2010. Tavarakontit karkaavat jo Suomen satamilta. Kauppalehti 11.3.2010.

Susiluoto, K. 2009. Kiskot vievät Venäjälle. Kotkan poikki 12/2009, 4-5.

Taloussanomat 2008. Autovienti Suomen kautta Venäjälle hyytyi. 22.10.2008.

Saatavissa: <http://www.taloussanomat.fi/liikenne/2008/10/22/autovienti-suomen-kautta-venajalle-hyytyi/200827609/139>

Tiri, M. Venäjän liiketoiminnan perusopas. 2007. Suomalais-venäläinen kauppakamariyhdistys. Helsinki: J-Paino Oy.

Transpress. 2008. Autojen kuljetukset Moskovaan käynnissä. 3/2008. VR Cargon asiakaslehti. Joensuu: Punamusta

Tuohinen, P. 2010. Koillisväylän sulaminen voisi lähentää Suomea ja Kiinaa. Helsingin sanomat 9.3.2010. Saatavissa:

<http://www.hs.fi/ulkomaat/artikkeli/Koillisv%C3%A4yl%C3%A4n+sulaminen+voisi+l%C3%A4hent%C3%A4+Suomea+ja+Kiinaa/1135253532995>

VR tiedote 2009a. Uusi yhteisyritys Suomen ja Venäjän väliseen tavaraliikenteeseen. VR 20.11.2009. Saatavissa: http://www.vr-konserni.fi/fi/vakiolinkit/VR-konsernitiedottaa/news_728.html

VR tiedote 2009b. VR syventää logistiikkayhteistyötä Venäjällä. VR 29.5.2009. Saatavissa: http://www.vr-konserni.fi/fi/vakiolinkit/VR-konsernitiedottaa/news_651.html

Vuorio, T. 2008. Suomen autosatamat tukossa. Kauppalehti 20.10.2008

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

Elektroniset lähteet:

Arposalo A. & Liedes M. 2007. TRAKET II - Turvallisuus ja ympäristövaikutukset transitoliikenteessä. Lappeenranta. University of Technology, Northern Dimension Research Centre, Publication 43. Lappeenranta. [Viitattu 30.3.2010].

Saatavissa:

<https://oa.doria.fi/bitstream/handle/10024/31034/TMP.objres.623.pdf?sequence=1>

BOFIT. 2009. BOFIT Venäjä-ennuste 2009–2011. Suomen pankin siirtymätalouksien tutkimuslaitos. [Viitattu 30.3.2010]. Saatavissa:

<http://www.suomenpankki.fi/NR/rdonlyres/30FF6D9B-2DD6-41ED-B7F9-733CBC6A52FD/0/bve209.pdf>

Gubanova, E. 2009. Katsaus: Autojen ja komponenttien kuljetukset Venäjälle.

Auto- ja kokoonpanotehtaat Pietarissa ja Leningradin alueella. Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja. [Viitattu 30.3.2010]

Saatavissa:

http://www.merikotka.fi/julkaisut/Gubanova_TRALIA_Autojen_ja_komponenttien_kuljetukset.pdf

Lautso, K., Venäläinen, P., Lehto, H., Hietala, K., Jaakkola, E., Miettinen, M. & Segercrantz W. 2005. EU:n ja Venäjän välisten liikenneyhteyksien nykytila ja kehitysnäkymät. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja, 4/2005. Helsinki. [Viitattu 30.3.2010]. Saatavissa:

<http://www.lvm.fi/web/fi/julkaisu/view/12791>

LVM. 2010. Kilpailun avaamista rautateillä selvittävä työryhmä. [Viitattu 30.3.2010]. Saatavissa:

<http://www.lvm.fi/web/fi/tyoryhmat/tyoryhma/view/821297>

Märkälä, M. & Jumpponen J. 2007. TRAKET – Transitoketjujen kilpailukyky. Lappeenranta. University of Technology, Northern Dimension Research Centre, Publication 42. Lappeenranta. [Viitattu 30.3.2010]. Saatavissa:

http://www.lut.fi/fi/nordi/publications/publicationslist/2007/Documents/42_TRAKET_Transitoketjun_kilpailukyky.pdf

Posti, A., Ruutikainen P., Haapakangas E. & Tapaninen U. 2009 TRALIA - Transitoliikenteen lisäarvopalvelut. Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja, Sarja B 164. [Viitattu 30.3.2010]. Saatavissa: <http://mkk.utu.fi/dok/pub/B164-tralia.pdf>

Ruutikainen, P., Inkinen, T. & Tapaninen, U. 2006. Suomen ja Venäjän välinen kuljetuslogistiikka, yritys haastattelut. Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja, Sarja B 135. [Viitattu 30.3.2010]. Saatavissa: <<http://www.merikotka.fi/julkaisut/Kuljetuslogistiikka.pdf>>

Ruutikainen, P. & Tapaninen, U. 2007. Elintarvikkeiden vienti, autojen ja arvotavaran transito Venäjälle, nykytila ja tulevaisuus. Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja, Sarja B 142. [Viitattu 30.3.2010]. Saatavissa: http://www.merikotka.fi/julkaisut/Elintarvikkeiden_vienti_%20autojen.pdf

Sergeeva, R. 2007. Ulkomaiset valmistajat Venäjän henkilöautomarkkinoilla. Lappeenranta University of Technology, Northern Dimension Research Centre, Lappeenranta. [Viitattu 30.3.2010]. Saatavissa: <http://www.lut.fi/fi/nordi/publications/publicationslist/2007/Documents/41_Ulkomaiset_autovalmistajat.pdf>

Solanko, L. 2009. Miksi finanssikriisi iski voimakkaasti Venäjän pankkijärjestelmään?. Suomen pankin siirtymätalouksien tutkimuslaitos. [Viitattu 30.3.2010]. Saatavissa: <http://www.suomenpankki.fi/NR/rdonlyres/54D33974-0109-4B1D-A671-F364BE3BE8CA/0/focus0909s.pdf>

Sundberg, P. 2009. Varustamobarometri Marraskuu 2009. Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja, Sarja B 172. [Viitattu

30.3.2010]. Saatavissa: <http://www.shortsea.fi/images/pdf/barometri/barometri-marras09-pdf.pdf>

Tervala, J. 2006. Selvitys autojenkuljetuksista Suomen kautta Venäjälle. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja. Helsinki. [Viitattu 30.3.2010]. Saatavissa: <http://www.mintc.fi/files/upt1243-Selvitys%20autonkuljetuksista.pdf>

Tullihallitus. 2006. Itään suuntautuva maantietransito vuonna 2005. [Viitattu 30.3.2010]. Saatavissa: http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/tilastokatsaukset/transito/vuodet/liitteet/Transito_2005.pdf

Tullihallitus. 2007. Itään suuntautuva maantietransito vuonna 2006. [Viitattu 30.3.2010]. Saatavissa: http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/tilastokatsaukset/transito/vuodet/liitteet/Transito_2006.pdf

Tullihallitus. 2008. Itään suuntautuva maantietransito vuonna 2007. [Viitattu 30.3.2010]. Saatavissa: http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/tilastokatsaukset/transito/vuodet/liitteet/Transito_2007.pdf

Tullihallitus. 2009a. Maa- ja toimialakatsaukset 2009. [Viitattu 30.3.2010]. Saatavissa: http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/tilastokatsaukset/maat/vuodet/liitteet/Maat_2009.pdf

Tullihallitus. 2009b. Itään suuntautuva maantietransito vuonna 2008. [Viitattu 30.3.2010]. Saatavissa: http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/tilastokatsaukset/transito/vuodet/liitteet/Transito_2008.pdf

Tullihallitus. 2010. Itään suuntautuva maantietransito vuonna 2009. [Viitattu 30.3.2010]. Saatavissa:

<http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/transitokatsaukset/2009/trans2009/index.html?bc=1493>

Turunen, K. Transito työllistää tuhansia. 2009. Fi.logistics. Helsingin seudun kauppakamari. [Viitattu 30.3.2010]. Saatavissa:

http://www.digipaper.fi/fi_logistics/26322/

Yle uutiset. 2008. Poliisi pamputti mielenosoittajia Vladivostokissa. 21.12.2008. [Viitattu 30.3.2010]. Saatavissa:

http://www.yle.fi/uutiset/ulkomaat/2008/12/poliisi_pamputti_mielenosoittajia_vladivostokissa_443793.html?name=useFontSize&path=%2F&value=normal&redirectUrl=%2Fuuti-set%2Fulkomaat%2F2008%2F12%2Fpoliisi_pamputti_mielenosoittajia_vladivostokissa_443793.html&refresh=null

Haastattelut:

Andersson, Matti. Myyntijohtaja. VR Cargo. Haastattelu 22.3.2010

Flander, Timo. Operatiivinen päällikkö. Victor Ek. Haastattelu 26.3.2010

Hermunen, Tommi. Kuljetuspäällikkö (Venäjä). SE Mäkinen Logistics. Haastattelu 26.3.2010

Isaksson, Bo. Johtaja. Victor Ek, Hangon aluekonttori. Haastattelu 25.3.2010

Multanen, Elina. Toiminnanjohtaja. Straightway Oy. Haastattelu 26.3.2010

Haastateltava X. Terminaalipäällikkö. Haastattelu 25.3.2010

LIITTEET

HAASTATTELULOMAKE

LIITE 1

1. Miten uskotte Venäjän riippuvuuden transitoliikenteestä Suomen kautta kehittyvän tulevaisuudessa?
2. Miten arvioitte suorien merikuljetusten Venäjän omiin Itämeren satamiin kehittyvän tulevaisuudessa vaihtoehtona Suomen reitille? Minkä uskotte siihen vaikuttavan?
3. Miten arvioitte seuraavien reittien käytön kehittyvän tulevaisuudessa? Minkä uskotte siihen vaikuttavan?
 - Baltian maat
 - Saksa–Puola
 - Trans–Siperia
4. Mitä edellä mainituista reiteistä pidätte Suomen reitin kannalta kilpailukykyisimpänä? Miksi?
5. Miten uskotte satamalakon vaikuttaneen Suomen transitoreitin houkuttelevuuteen?