

TURUN YLIOPISTON
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA

PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
UNIVERSITY OF TURKU

B 180
2010

SUOMEN TRANSITOLIIKENNE NYT JA TULEVAISUUDESSA

SPC Finlandin transitoselvitys

Pekka Sundberg

Olli Räsänen

Antti Posti

Riitta Pöntynen

SPC Shortsea Promotion
Centre Finland



TURUN YLIOPISTON
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA

PUBLIKATIONER AV SJÖFARTSBRANSCHENS UTBILDNINGS- OCH
FORSKNINGSCENTRAL VID ÅBO UNIVERSITET

PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
UNIVERSITY OF TURKU

B 180
2010

SUOMEN TRANSITOLIIKENNE NYT JA TULEVAISUUDESSA

SPC Finlandin transitoselvitys

Pekka Sundberg
Olli Räsänen
Antti Posti
Riitta Pöntynen

Turku 2010

JULKAISIJA / PUBLISHER:

Turun yliopisto / University of Turku
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS
CENTRE FOR MARITIME STUDIES

Käyntiosoite / Visiting address:
ICT-talo, Joulukaisenkatu 3-5 B, 4.krs, Turku

Postiosoite / Postal address:
FI-20014 TURUN YLIOPISTO

Puh. / Tel. +358 (0)2 333 51
Fax +358 (0)2 333 6449
<http://mkk.utu.fi>

Uniprint
Turku 2010

ISBN 978-951-29-4491-0 (sid.)

ISBN 978-951-29-4492-7 (PDF)

ISSN 1456–1824

ESIPUHE

Transitoliikenne on kasvanut viime vuosina tasaisesti Venäjän taloudellisen tilanteen kehittymisen myötä. Vuonna 2009 tapahtui merkittävä muutos, joka on osittain pysyvää. Autojen vienti Suomen kautta Venäjälle ei palaa koskaan niihin kasvulukuihin, joihin totuttiin 2000-luvun alkupuolella.

SPC Finlandin johtokunta näki tarpeelliseksi laatia tutkimuksen transitoliikenteen vaikutuksista ja tulevaisuuden näkymistä sekä keinovalikoimasta, jolla Suomen reitin kilpailukyky voidaan turvata ja jopa vahvistaa sitä.

Venäjä investoi voimakkaasti omiin satamiinsa koko valtakunnan alueella ja erityinen painopiste on Suomenlahden alueen satamat. Vysotsk, Primorsk, Pietarin satamat ja Ust-Luga ovat merkittävimpiä Suomen lähialueen satamia, joihin 2000-luvulla on investoitu satoja miljoonia euroja satamatoimintojen kehittämiseen. Investoinnit pelkäävät satamiin eivät kuitenkaan yksinään riitä, vaan myös muu kuljetusverkko ja investoinnit kuljetuskalustoon vaativat Venäjällä merkittäviä investointeja, jotta tavarat saadaan satamista eteenpäin kuluttajille.

Suomella on ollut ja tulee olemaan hyvä asema Venäjälle ja Venäjältä suuntautuvan transiton hoidossa myös jatkossa. Monet satamistamme sijaitsevat lähellä isoja markkina-alueita, kuljetusten turvallisuus ja tehokkuus voidaan taata kaikissa olosuhteissa ja olemme myös kilpailukykyisiä hinnoittelussamme.

Transiton merkitystä satamien toimintaan ja sen muuta työllistävää vaikutusta ei pidä vähätellä. Hyödyt ovat selkeästi tunnistettavissa ja transitoliikenne on huomattava lisä satamiemme kansalliseen liikenteeseen. Kauttakulkuliikenteen suorat tuotot kansantalouteen ovat merkittäviä ja liikenteen työllistävä vaikutus monella satamapaikkakunnalla on suuri.

Venäjän taloudellinen kasvu ja merkitys tulee entisestään vahvistumaan ja se tarkoittaa kuljetusvirtojen kasvua. Suomen tulee myös jatkossa kyetä tarjoamaan hyvä ja kilpailukykyinen vaihtoehto Venäjän transitoliikenteelle. Tämä tutkimus antaa selkeät suunta- viivat sille, miten Suomen kautta tapahtuvaa transitoa voidaan vahvistaa. On myös hyvä, että raportissa kuvataan kilpailijamaidemme vahvuudet ja heikkoudet, jotka voimme ottaa huomioon omaa transitoliikennettä kehittäessämme ja vahvistaessamme Suomen kautta tapahtuvan liikenteen kilpailukykyä.

Helsinki 7.12.2010

Markku Mylly
Toimitusjohtaja
Suomen Satamaliitto ry.
SPC Finlandin johtokunnan puheenjohtaja

FÖRORD

Transitotrafiken har på senare år ökat stadigt i takt med Rysslands ekonomiska utveckling. Under år 2009 inträffade en betydande förändring som till viss del är bestående. Bilexporten via Finland till Ryssland kommer aldrig att återgå till de tillväxtsiffror som vi såg i början av 2000-talet.

SPC Finlands styrelse ansåg det nödvändigt att göra en undersökning om transitotrafikens effekter och framtidsutsikter samt valet av förfaringssätt, med vilka den finländska ruttens konkurrenskraft kan säkerställas och till och med förstärkas.

Ryssland gör kraftiga, nationella investeringar i sina egna hamnar och ett prioriterat område är hamnarna i Finska viken. Hamnarna i Vysotsk, Primorsk, S:t Petersburg och Ust-Luga är de mest betydande av hamnarna i Finlands närområde, och under 2000-talet har man investerat hundratals miljoner euro i utvecklingen av dessa. Det räcker dock inte enbart med investeringar i hamnarna, utan även det övriga transportnätet i Ryssland och investeringarna i transportmateriel kräver betydande investeringar för att få varorna vidare från hamnarna till konsumenterna.

Finland har haft och kommer även i framtiden att ha en bra ställning i skötseln av transiton till och från Ryssland. Många av våra hamnar är belägna nära stora marknadsområden, och transporternas säkerhet och effektivitet kan garanteras under alla omständigheter. Dessutom är vi konkurrenskraftiga i vår prissättning.

Transitons betydelse för hamnarnas verksamhet bör inte underskattas, liksom inte heller dess övriga sysselsättande effekter. Fördelarna är tydligt identifierbara och transitotrafiken är ett betydande tillägg till den nationella trafiken i våra hamnar. Transitotrafikens direktavkastning i nationalekonomin är betydande och trafikens sysselsättande effekt är stor på många hamnorter.

Den ekonomiska tillväxten i Ryssland och dess betydelse kommer att stärkas ytterligare, vilket betyder tillväxt i transportflöden. Finland bör även i fortsättningen kunna erbjuda ett bra och konkurrenskraftigt alternativ till Rysslands transitotrafik. Denna undersökning ger tydliga riktlinjer för hur transiton via Finland kan förstärkas. Det är också bra att rapporten beskriver våra konkurrensländers styrkor och svagheter som vi kan ta i beaktande då vi utvecklar vår transitotrafik och stärker konkurrenskraften hos trafiken som sker via Finland.

Helsingfors den 7 december 2010

Markku Mylly
Verkställande direktör
Finlands Hamnförbund rf.
Ordförande för SPC Finlands styrelse

TIIVISTELMÄ

Suomen transito kasvoi melko tasaisesti vuoteen 2008 asti. Ajanjaksolla, joka ulottui vuodesta 1980 aina vuoteen 2008, transiton määrä yli kolminkertaistui. Vuonna 2008 transiton kokonaismäärä oli merikuljetustilastojen mukaan 8,4 miljoonaa tonnia. Vuonna 2009 meriliikenteen transito putosi 6,3 miljoonaan tonniin. Kuljetusvolyymien pudotus kohdistui erityisesti itätransitoon eli arvotavaroiden ja autojen kuljetukseen Suomen kautta Venäjälle ja muihin IVY-maihin. Romahduksen voimakkuudesta saa paremman kuvan, kun tarkastelee transiton arvon muutosta. Vuonna 2009 itään suuntautuneen maantietransiton euromääräinen arvo putosi 53 prosenttia edellisestä vuodesta. Idästä Suomen kautta länteen suuntautuvan transiton tavaramäärät pysyivät vuonna 2009 suunnilleen vuoden 2008 tasolla. Tämä ns. länsitransito käsittää pääosin raaka-aineiden vientiä Venäjältä Suomen kautta länteen.

Transiton muutokset vaikuttavat koko logistiseen ketjuun, koska transitotavara kulkee yleensä Suomen satamien kautta, mutta transitotavara ylittää itärajan pääsääntöisesti joko junassa tai autossa. Itätransitossa arvotavara saapuu suomalaiseen satamaan tavallisemmin konteissa, joista tavara puretaan ja uudelleen lastataan rekkaan tai ajoneuvoyhdistelmään. Suomen vientiteollisuus saa käyttöönsä suhteellisen edullisesti kontteja omia vientikuljetuksiin varten.

Transiton väheneminen vaikuttaa negatiivisesti tuloihin ja työllisyyteen. Vuonna 2008 kauttakulkuliikenteen tuotot olivat 382 miljoonaa euroa, mutta vuonna 2009 ne romahtivat 225 miljoonaan euroon. Samana aikana transiton työllistävä vaikutus laski 3 200 työntekijästä 1 900 työntekijään. Transiton vähetessä konttipula nostaa hintoja Suomessa. Lisäksi Suomen vientiteollisuus joutuu maksamaan tyhjien konttien positointikustannukset, jos kontteja joudutaan tuomaan Suomeen. Transiton heijastusvaikutukset Suomen ulkomaankuljetuksiin ovat suuret, koska transito on omalta osaltaan taannut hyvät linjaliikenneyhteydet.

Tässä tilanteessa SPC Finlandin johtokunta katsoi, että tarvitaan tietoa transiton mahdollisista, tulevaisuuden kehityssuunnista sekä nykytilanteesta. Nyt käsillä olevan **tutkimuksen tavoitteeksi asetettiin keinojen kartoittaminen Suomen reitin kilpailukykyyn turvaamiseksi ja vahvistamiseksi**. Selvitykseen sisältyy kirjallisuuskatsaus, kysely ja haastatteluosio. Lisäksi järjestettiin työpaja.

Työskentelyprosessin aikana Suomen transiton tulevaisuudesta muodostettiin kolme skenaariota. Sekä voimakkaan kasvun skenaario että nollakasvun skenaario, jossa Suomen markkinaosuus laskee, mutta transiton volyymit säilyvät, vaativat molemmat toteutukseen voimakkaita toimenpiteitä. Kyselyssä ilmennyt yksimielisyys transiton tulevaisuudesta muodostaa hyvän pohjan transiton kehittämiselle.

Suomen reittiä pidettiin kyselyn perusteella kilpailukykyisenä sekä itä- että länsitransitossa. Kyselyn vastaajat olivat melko yksimielisiä siitä, että kehittämällä transiton yleisiä edellytyksiä, Suomen reitille on mahdollista saada uutta liikennettä. Myös yhteistyötarpeista oltiin yksimielisiä. Vastaajat katsoivat, että transitokysymyksissä tarvitaan en-

tistä laajempaa yhteistyötä. Julkiselta vallalta edellytettiin voimakkaampia toimia transiton turvaamiseksi ja kehittämiseksi. Venäjän liikennepolitiikan, joka keskittää liikennettä Venäjän omiin satamiin, ei katsottu lopettavan Suomen transitoliikennettä.

Haastattelut täydensivät kyselyssä saatua kuvaa. Haastatteluissa tuli esiin lukuisia toimenpiteitä, joilla voidaan parantaa transiton toimintaedellytyksiä. Kooste toimenpiteistä on löydettävissä skenaariosta 1 (ks. luku 8 s.127). Skenaario 1 perustuu Venäjän voimakkaaseen talouskasvuun ja markkinoiden globalisaation jatkumiseen. Suomi on kehittänyt perinteisiä vahvuuksiaan. Länsitransitokin on kasvanut, mikä on perustunut tehokkaaseen toimintaan ja erikoistumiseen.

Skenaariosta 1 voidaan mainita muun muassa seuraavia toimenpiteitä:

Kaupalliset ja markkinoinnin toimenpiteet

- Erikoistuminen ja toiminnan tehostamisen jatkaminen (esim. 24/7-toimintatapa)
- Uusien tavaralajien ja laivaajien etsiminen (myös kehittyvistä talouksista)
- Suomen reitin jatkuva asemointi suhteessa muihin vaihtoehtoihin kuljetusreiteihin ja siitä johdetut toimenpiteet
- Internet-pohjaiset tietopankit
- Suomen reitin edistäminen valtion vienninedistämismatkoilla
- Suomen reitin edistäminen kansainvälisten logistiikkayritysten sisällä
- Rautatieliikenteen kilpailukyvyyn parantaminen

Yhteistyöhön liittyvät toimenpiteet

- vuoropuhelun tiivistäminen valtiovallan ja yritysten välillä
- tiettyjen tavaralajien foorumityöskentely (esim. autot, nestebulk)

Liikennepoliittiset toimenpiteet

- Liikennekäytävien hyödyntäminen (TEN-T merten moottoritiet, vihreät liikennekäytävät)
- Transito mukana erillisenä kysymyksenä hallitusohjelmassa
- Erillinen transitostrategia
- Tärkeimpien infrastruktuurihankkeiden toteuttaminen
- Väylämaksualennukset transitolle (pysyvästi kuiva- ja nestebulkille)
- Satama- ja eräiden muiden maksujen yhtenäistäminen
- Transiton etujen tuominen esiin suurelle yleisölle
- Muut politiikan osa-alueet tukevat transitoa (ulko-, tull- ja investointipolitiikka)

Skenaariotyöskentelyä voitaisiin kehittää edelleen sitouttamalla siihen laajasti transiton sidosryhmät ja käyttämällä syvällisesti tulevaisuudentutkimuksen menetelmiä.

SAMMANFATTNING

Finlands transito ökade rätt jämnt fram till år 2008. Under tidsperioden från år 1980 fram till år 2008 mer än tredubblades transitons mängd. Enligt sjötransportstatistiken uppgick den totala transitomängden år 2008 till 8,4 miljoner ton. Under år 2009 sjönk transiton inom sjötrafiken till 6,3 miljoner ton. Minskningen i transportvolymerna riktades i synnerhet till östtransiton, dvs. transport av värdegods och bilar via Finland till Ryssland och övriga OSS-länder. Man får en bättre bild av kollapsens kraft genom att granska hur transitons värde ändrades. Jämfört med året innan sjönk eurovärdet på landsvägstransiton riktad till öst med 53 procent under år 2009. Varumängderna i transiton via Finland mot väst bibehölls under år 2009 på ungefär samma nivå som under år 2008. Denna s.k. västtransito innefattar i huvudsak råvaruexport till väst från Ryssland via Finland.

Ändringarna i transiton påverkar hela den logistiska kedjan eftersom transitogods vanligtvis går via Finlands hamnar, men korsar östgränsen antingen i tåg eller i bil. I östtransiton anländer värdegods till en finländsk hamn vanligtvis i containrar, varifrån godset omlastas till långtradare eller fordonskombinationer. Finlands exportindustri får tillgång till relativt förmånliga containrar för sina exporttransporter.

Den minskade transiton har en negativ inverkan på inkomster och sysselsättning. Under år 2008 uppgick intäkterna från transitotrafiken till 382 miljoner euro, men år 2009 rasade intäkterna till 225 miljoner euro. Samtidigt minskade transitons sysselsättande effekt från 3 200 anställda till 1 900 anställda. Då transiton minskar höjer containerbristen priserna i Finland. Därtill tvingas Finlands exportindustri att betala positioneringskostnader för tomma containrar om containrar måste hämtas till Finland. De effekter som transiton har på Finlands utrikestransporter är stora eftersom transiton har garanterat goda linjetrafikförbindelser.

I denna situation ansåg SPC Finlands styrelse att man behöver information om transitons eventuella framtidsutsikter och nuvarande situation. **Målet för denna undersökning är att kartlägga metoder för att säkerställa och förstärka den finländska ruttens konkurrenskraft.** Utredningen innefattar en litteraturöversikt, enkät och intervju. Därtill arrangerades en workshop.

Under arbetsprocessen skapades tre scenarion för den finländska transitons framtid. Både scenariot för en kraftig tillväxt och för nolltillväxt, då Finlands marknadsandel sjunker men transitovolymer bibehålls, kräver båda kraftiga åtgärder för att förverkligas. Enhälligheten om transitons framtid, som framgick av enkäten, skapar en god grund för utvecklandet av transiton.

Enligt enkäten ansågs den finländska ruttens vara konkurrenskraftig både i öst- och västtransiton. Besvararna av enkäten var relativt eniga om att man genom att utveckla de allmänna förutsättningarna för transiton kan få ny trafik på den finländska ruttens. Det rådde också enighet om samarbetsbehoven. Svararna ansåg att transitofrågorna kräver samarbete i allt större utsträckning. Av myndigheterna förutsattes kraftigare åtgärder för

att säkerställa och utveckla transiton. Den ryska trafikpolitiken som koncentrerar trafiken till de ryska hamnarna ansågs inte göra slut på Finlands transitotrafik.

Intervjuerna kompletterade den bild som enkäten gav. I intervjuerna framkom många åtgärder med vilka verksamhetsförutsättningarna för transiton kan förbättras. En sammanfattning över åtgärderna i scenario 1 finns på sid. 127. Scenario 1 baseras på en fortsatt kraftig ekonomisk tillväxt i Ryssland och globalisering av marknaden. Finland har utvecklat sina traditionella styrkor. Även västtransiton ökar, vilket baseras på en effektiv verksamhet och specialisering.

Av åtgärderna i scenario 1 kan nämnas bland annat följande:

Kommersiella åtgärder och marknadsföringsåtgärder

- Att kontinuerligt specialiseras och effektivera verksamheten (t.ex. 24/7-verksamhet)
- Att söka efter nya varuslag och avlastare (även från ekonomier under utveckling)
- Att positionera den finländska rutten i förhållande till andra alternativa transportrutter och åtgärder härledda från detta
- Internetbaserade databanker
- Att främja den finländska rutten under statens exportfrämjande resor
- Att främja den finländska rutten inom internationella logistikföretag
- Att förbättra järnvägstrafikens konkurrenskraft

Samarbetsåtgärder

- Att intensifiera dialogen mellan statsmakten och företag
- Forumarbete inom vissa typer av varor (t.ex. bilar, vätskebulk)

Trafikpolitiska åtgärder

- Att utnyttja trafikkorridorerna (TEN-T-sjömotorvägar, gröna trafikkorridorer)
- Att uppta transiton som en separat fråga i regeringsprogrammet
- Att utarbeta en separat transitostrategi
- Att förverkliga de viktigaste infrastrukturprojekten
- Rabatter på farledsavgifter för transiton (bestående för torr- och vätskebulk)
- Att förenhetliga hamnavgifter och vissa andra avgifter
- Att framhäva transitons fördelar för den stora allmänheten
- Politikens övriga delområden stöder transito (utrikes-, tull och investeringspolitiken)

Scenarioarbetet kunde vidareutvecklas genom att i omfattande utsträckning engagera transitons intressentgrupper och genom att vidta åtgärderna i framtidsundersökningen.

SISÄLLYSLUETTELO

1	JOHDANTO.....	11
2	VENÄJÄN FEDERAATIO KAUPPAKUMPPANINA.....	13
2.1	Yleiskuvaus Venäjän federaatiosta.....	13
2.2	Venäjän talous.....	15
2.3	Venäjän ulkomaankauppa.....	16
2.4	Venäjän strategisia linjauksia.....	19
3	TRANSITOLIIKENNE EU:N JA VENÄJÄN VÄLILLÄ.....	24
3.1	Transitoliikenteen taustat.....	24
3.2	Venäjän ulkomaankaupan kuljetusmuodot ja -reitit.....	25
3.3	Euroopan unionin liikennepolitiikka.....	29
3.3.1	Euroopan unionin liikennepolitiikka liikenteen valkoisessa kirjassa.....	29
3.3.2	Eurooppalaiset liikenneverkot – TEN-T.....	30
3.3.3	TEN-T verkko ja kolmannet maat.....	32
3.3.4	Liikenne pohjoisen ulottuvuuden politiikassa ja Itämeristrategiassa.....	33
3.4	Suomen liikennepolitiikka.....	34
3.5	Suomen satamien transitoreitti.....	35
3.5.1	Suomen itätransito.....	40
3.5.2	Suomen länsitransito.....	44
3.5.3	Suomen transitosatamat.....	45
3.5.4	SWOT-analyysi Suomen satamien transitoreitistä.....	52
3.6	Baltian satamien reitti.....	53
3.6.1	Viron satamat.....	57
3.6.2	Latvian satamat.....	60
3.6.3	Liettuan satamat.....	62
3.6.4	Baltian satamien tavaraliikenteen kehitys.....	63
3.6.5	Baltian satamien reitin edut ja haitat.....	65
3.7	Venäjän Itämeren satamien reitti.....	66
3.7.1	Venäjän Itämeren satamat.....	67
3.7.2	Venäjän Itämeren satamien tavaraliikenteen kehitys.....	71
3.7.3	Venäjän Itämeren satamien reitin edut ja haitat.....	73
3.8	Saksan ja Puolan kautta kulkeva reitti.....	74
3.9	Trans-Siperian rautatie.....	75
3.10	Kilpailevien kuljetusreittien vertailu.....	79
4	PÄÄTÖKSENTEKO, TOIMIJAT JA VERKOSTOT.....	84
4.1	Päätöksenteko.....	84
4.2	Toimijat ja verkostot.....	87
4.3	Omistaminen Venäjällä.....	88
4.4	Venäjän suurimmat yritykset.....	91
4.5	Venäläinen omistus Suomessa.....	92
5	KYSELY.....	95
6	HAASTATTELUT.....	101
6.1	Haastattelujen suorittaminen.....	101
6.2	Yleisnäkemykset transiton kehityksestä.....	101
6.3	Transiton tavaralajit.....	102
6.3.1	Arvotavara.....	102

6.3.2	Kappaletavara	102
6.3.3	Autot	103
6.3.4	Kuivabulk	104
6.3.5	Nestebulk	104
6.4	Suomen reitin vahvuudet, heikkoudet ja mahdollisuudet.....	105
6.4.1	Suomen reitin vahvuudet	105
6.4.2	Suomen reitin heikkoudet.....	106
6.4.3	Suomen reitin mahdollisuuksista.....	108
6.5	Suomen reitin yhteistyö ja ohjauskeinot.....	109
6.5.1	Suomen reitin yhteistyö	109
6.5.2	Suomen reitin markkinointi	111
6.5.3	Transitostrategian tarve	112
6.5.4	Suomen reitti ja EU	112
6.6	Suomen vientiteollisuus ja transito.....	113
6.7	Itämeren alueen satamarakenteen muutokset ja transitoreitit.....	114
6.7.1	Yleistä.....	114
6.7.2	Suomen reitin satamat ja rajanylityspaikat.....	115
	Venäläinen omistus Suomen logistiikkasektorilla.....	116
6.7.3	Baltian ja Saksan reitit.....	117
6.7.4	Venäjän Itämeren reitti ja satamat	117
6.8	Venäjän kehityspiirteistä	119
6.8.1	Venäjän talouskehitys.....	119
6.8.2	Venäjän päätöksenteko	120
6.8.3	Venäjä ja WTO	121
6.8.4	Venäjän tullitoiminta	121
7	TRANSITOTYÖPAJA.....	123
8	SKENAARIOT.....	127
9	YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET	131

LÄHTEET
LIITTEET

1 JOHDANTO

Transiton kehityksestä

Suomen kautta kulkevalla transitoliikenteellä on pitkä historia, joka ulottuu 1970-luvulle asti. Vuodesta 1980 lähtien transitoliikenne kasvoi keskimäärin noin 10 prosentin vuosivauhdilla aina vuoteen 2008 asti. Tänä ajanjaksona transitokuljetusten kokonaismäärä yli kolminkertaistui. Vuonna 2008 transiton kokonaismäärä oli merikuljetustilastojen mukaan 8,4 miljoonaa tonnia. Vuonna 2009 meriliikenteen transito putosi 6,3 miljoonaan tonniin. Suomessa transitotavaralle on ominaista, että se tuodaan tai viedään meritse Suomen satamien kautta, mutta itäraja ylittyy maakuljetusvälineessä.

Suomen kautta tuodaan Venäjälle erityisesti arvotavaroita. Venäjän tuonnista on parhaimmillaan kulkenut Suomen reitin kautta noin neljännes mitattuna tuonnin arvolla. Vuonna 2009 Suomen reitin osuus oli vain 10 prosenttia. Vuonna 2009 itään suuntautuneen maantietransiton euromääräinen arvo putosi 53 prosenttia edellisestä vuodesta.

Suomen kautta Venäjältä viedään pääasiassa jalostusarvoltaan alhaisia bulk-tuotteita, mutta myös erikoiskemikaaleja. Tämä ns. länsitransito oli vuonna 2008 tonnimääräisesti samaa suuruusluokkaa kuin toiseen suuntaan menevä itätransito. Laman aikana länsitransiton tonnimääräiset kuljetusvolyymit säilyivät lähes ennallaan.

Transitolla on huomattavat taloudelliset ja työllisyysvaikutukset erityisesti aluetalouden. Vuonna 2008 kauttakulkuliikenteen tuotot olivat 382 miljoonaa euroa, mutta ne romahtivat vuonna 2009 225 miljoonaan euroon. Samana aikana transiton työllistävä vaikutus laski 3 200 työntekijästä 1 900 työntekijään. Transiton positiivisten suorien taloudellisten ja työllisyysvaikutusten lisäksi Suomen vientiteollisuus hyötyy transitosta, koska se saa käyttöönsä Suomeen lastissa tulevia transitokontteja. Transitolla on laajat ja positiiviset heijastusvaikutukset Suomen logistiseen järjestelmään.

Tutkimuksen tausta ja tavoite

Tutkimuksen taustalla oli huoli transiton laskevasta kehityksestä ja sen vaikutuksesta Suomen logistiseen järjestelmään. Huoli transiton kehityksestä ilmeni myös vastauksista SPC Finlandin varustamobarometrin transitoa käsitelleeseen teemakysymykseen syysyllä 2009. Vastanneista varustamojohtajista 74 % arvioi, että Suomen reitin kautta kulkeva itätransito ei enää palaa lamaa edeltävälle tasolle.

Tutkimuksen tavoitteeksi asetettiin keinojen kartoittaminen Suomen reitin kilpailukyvyn turvaamiseksi ja vahvistamiseksi. Selvitykseen sisältyy kirjallisuuskatsaus, kysely ja haastatteluosio. Lisäksi järjestettiin työpaja.

Tutkimuksen rakenne ja toteuttaminen

Kirjallisuusselvityksessä luodaan yleiskatsaus transitoon ja taustoitetaan transiton kehitystä uusimpien tutkimusten ja tilastojen valossa. Suomessa on tehty useita transitoa käsitteleviä tutkimuksia (Liite 1). Suomen reitin kuvauksen ja kilpailutekijöiden kartoituksen lisäksi tarkastellaan kilpailevia reittejä. Lisäksi kirjallisuuskatsauksessa kuvataan päätöksentekoa, toimijoita ja verkostoja.

Suomen reitin kilpailuasemaa vahvistavat toimenpiteet eivät yksin riitä, ellei kilpailevien reittien vahvuuksien ja heikkouksien lisäksi olla tietoisia ulkoisesta toimintaympäristöstä poliittisella tasolla. Sen tähden tutkimuksessa kartoitetaan EU:n, Suomen ja Venäjän liikennepoliittisia toimenpiteitä. Venäjän liikennepoliitiikan keskiössä on tavaravirtojen ohjaaminen omien satamien kautta. Sekä EU että Venäjä ovat kuitenkin yhteydessä toisiinsa ylikansallisten liikennekäytävien kautta.

Kyselyssä kartoitetaan Suomen reitin nykytilaa ja tulevaisuudennäkymiä. Kyselyyn osallistujat valittiin laajasti transiton eri toimijoiden keskuudesta, jotta transiton eri tehtävissä työskentelevien organisaatioiden odotukset transiton kehityksestä tulisivat mahdollisimman kattavasti kartoitettua. Kyselyssä selvitetään organisaatioiden näkemyksiä valtiovallan roolista, yhteistyön tarpeesta ja transiton kehityksen esteistä.

Haastatteluosiossa tarkennetaan kirjallisuuskatsauksen ja kyselyn antamaa kuvaa transiton kehittymisestä Suomen reitillä. Esille tulevat muun muassa haastateltavien näkemykset Suomen reitin vahvuuksista ja heikkouksista sekä siitä, miten reitin kilpailukykyä voidaan parantaa.

Suomen reitin tulevaisuudesta esitetään kolme skenaariota. Skenaariot muodostettiin kyselyn ja haastattelujen perusteella. Skenaarioista keskusteltiin ja niitä täydennettiin SPC Finlandin järjestämässä työpajassa. Lisäksi työpajassa kuultiin tärkeiden sidosryhmien alustukset.

Edellä kuvatun prosessin aikana tutkimuksessa saatiin hahmotettua Suomen reitin kilpailukyky suhteessa muihin reitteihin, reitin tärkeimmät kilpailukykytekijät ja ulkoiset tekijät. Lopussa esitetään suosituksia reitin kilpailukyvyn turvaamiseksi ja vahvistamiseksi.

Tutkimuksen ovat tehneet tutkija Pekka Sundberg, harjoittelija Olli Räsänen, tutkimus-asiantuntija Antti Posti ja erikoissuunnittelija Riitta Pöntynen. Sundberg ja Pöntynen työskentelevät MKK:n osana toimivassa SPC Finlandissa ja Räsänen sekä Posti MKK:n Merenkulun ja logistiikan tutkimus -yksikössä. Tutkimus tehtiin SPC Finlandin johtokunnan aloitteesta. Työn sisältöä ja toteutustapaa suunniteltiin SPC Finlandin intermodaalikuljetusten yhteistyöryhmässä, johon kuuluivat myyntijohtaja Matti Andersson (VR-Yhtymä Oy), logistiikkapäällikkö Sakari Backlund (Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry), henkilöstöjohtaja Erkki Kotiranta (Suomen Varustamot ry), toimitusjohtaja Petri Laitinen (Suomen Huolintaliikkeiden Liitto), tutkija Pekka Sundberg (SPC Finland) ja erikoissuunnittelija Riitta Pöntynen (SPC Finland).

2 VENÄJÄN FEDERAATIO KAUPPAKUMPPANINA

Tässä luvussa tarkastellaan Venäjän federaatiota kauppakumppanina. Luvussa kuvataan Venäjän maantieteellistä merkitystä, talouden kehitystä, ulkomaankaupan tavaravirtoja ja Venäjän liikennepolitiikkaa. Venäjän federaation tarkastelu toimii taustatietona luvulle 3, jossa käsitellään Euroopan unionin ja Venäjän välistä transitoliikennettä.

2.1 Yleiskuvaus Venäjän federaatiosta

Venäjän federaatio on kahdelle mantereelle, Eurooppaan ja Aasiaan, levittäytyvä valtio (kuva 2.1). Venäjän maaperästä noin kolmasosa sijaitsee Euroopassa ja kaksi kolmasosaa Aasiassa. Venäjä on noin 17 miljoonan neliökilometrin pinta-alallaan maailman suurin valtio peittäen yli kahdeksasosan maapallon maapinta-alasta (Finpro 2010). Venäjän maapinta-alasta noin 10 miljoonaa neliökilometriä on ikeroudassa, mikä vaikeuttaa luonnonrikkauksien hyödyntämistä ja alueen asuinoloja. Venäjällä on lähes 38 000 kilometriä rantaviivaa. Vesialueiden hyödyntämistä haittaa se, että osa vesistöistä on suuren osan vuodesta jään peitossa. Venäjän laajuutta kuvaa hyvin myös maan jakautuminen 11 aikavyöhykkeeseen. Venäjän rajanaapureita ovat Norja, Suomi, Viro, Latvia, Liettua, Puola, Valko-Venäjä, Ukraina, Azerbaidžan, Georgia, Kazakstan, Pohjois-Korea, Mongolia ja Kiina. (Central Intelligence Agency 2008; Helanterä & Tynkkynen 2002)



Kuva 2.1. Venäjän rajanaapurit ja suuret kaupungit. (Sobolev Institute of Mathematics 2008)

Venäjä on maailman kahdeksanneksi väkirikkain valtio. Maassa on 141,9 miljoonaa asukasta, joista kaupungeissa asuu 103,7 miljoonaa (73 %) ja maaseudulla 38,2 miljoonaa (27 %). Venäjän asukasluku on vähentynyt tasaisesti 1990-luvun puolivälistä lähtien. Vuonna 1996 asukkaita oli vielä 148,3 miljoonaa. Kaupunki- ja maaseutuväestön suhteellinen osuus on kuitenkin säilynyt suunnilleen samansuuruisena. Venäjän pinta-alasta vain noin kolmannes eli 6 miljoonaa neliökilometriä on asuttua ja teolliselle yhteiskunnalle ominaisessa käytössä. Asukastiheys on maan kokonaispinta-alan mukaan

laskien 10 asukasta/neliökilometri ja vain asutut alueet huomioon ottaen 28 asukasta/neliökilometri. Yli 70 % väestöstä asuu Venäjän Euroopan puoleisissa osissa. Väestötiheys tällä alueella on lähes 30 asukasta/neliökilometri, kun se puolestaan Venäjän Aasian puoleisissa osissa on noin 3 asukasta/neliökilometri. Toisaalta Venäjän Aasian puoleisissa osissa on lähes 80 % maan pinta-alasta ja erittäin suuret luonnonvarat. (Helanterä & Tynkkynen 2002; Juurikkala et al. 2006; Venäjän federaation valtiollinen tilastokeskus 2010)

Venäjällä on 12 miljoonakaupunkia, joista asukasluvultaan suurimmat ovat pääkaupunki Moskova (10,6 milj. as.) ja Suomen itärajan läheisyydessä sijaitseva Pietari (4,6 milj. as.) (Venäjän federaation valtiollinen tilastokeskus 2010). Venäjän aluerakenne on hyvin pääkaupunkikeskeinen. Moskova on selvästi maan suurin keskus sekä väestömäärän että taloudellisen toiminnan ja pääomien keskittymisen suhteen. Venäjän ensisijaisen liikenneinfrastruktuurin muodostavat junaradat lähtevät Moskovasta säteittäisesti joka suuntaan. Muualla kaupungit ovat muodostuneet junaratojen varsille lineaarisiksi asutuskauhoiksi ja kaupunkiketjuiksi. Suuret kaupungit sijaitsevat kaukana toisistaan ja niiden välillä on vähän keskikokoisia kaupunkeja. Venäjälle on muodostunut pääkaupunkialueen ohella myös muita alueita, joihin väestö, teollisuustuotanto ja pääomat ovat keskittyneet. Tällainen ketjumainen ja keskittynyt aluerakenne vaikeuttaa maan resursien tasaista ja tehokasta hyödyntämistä. (Helanterä & Tynkkynen 2002)

Venäjällä on yksi maailman laajimmista liikennejärjestelmistä. *Rautatiekuljetukset* ovat Venäjän liikennejärjestelmän tärkein kuljetusmuoto. Maan rautateiden pituus on noin 149 000 km, joista 87 000 kilometriä on julkisen liikenteen ja 62 000 kilometriä tiettyjen teollisuudenalojen ja yritysten käytössä. Rautatieliikenteen osuus Venäjän rahtiliikenteestä (pois lukien putkikuljetukset) on noin 85 % ja matkustajaliikenteestä noin 45 %. Venäjän rautateihin kuuluu maan läpi kulkeva Trans-Siperian rata (TSR), joka yhdistää Euroopan, Aasian ja Tyynenvaltameren alueet toisiinsa (ks. tarkemmin luku 3.7). Myös Suomi on yhteydessä Kaukoitään Trans-Siperian radan kautta. *Maantiekuljetuksissa* Venäjällä on käytettävissä yhteensä noin 930 000 kilometriä maantietä, josta noin 80 % on päällystettyä tietä. Tieverkosto on kuitenkin paikoittain varsin huonokuntoista. Tiestö on myös alueellisesti epätasaisesti jakautunut. Yli 28 000 kylää ja taajamaa, joissa asuu noin 12 miljoonaa ihmistä, on edelleen ilman ympärivuotista pääsyä maantie- ja rautatieverkostoihin. (Central Intelligence Agency 2008; Hackman 2004; Finpro 2010)

Merikuljetuksilla on suuri merkitys etenkin Venäjän ulkomaankaupassa. Venäjällä on 43 satamaa, joista suurimmat sijaitsevat Itämeren, Barentsin meren, Mustan meren sekä Japanin meren rannoilla (Finpro 2010). Venäjän federaatio menetti Neuvostoliiton hajottua suuren osan valtamerisatamistaan. Vuonna 2009 Venäjän satamissa käsiteltiin tavaraliikennettä yhteensä 496 miljoonaa tonnia, jossa oli kasvua edellisvuoteen noin 9 % (Association of Merchant Seaports 2010).

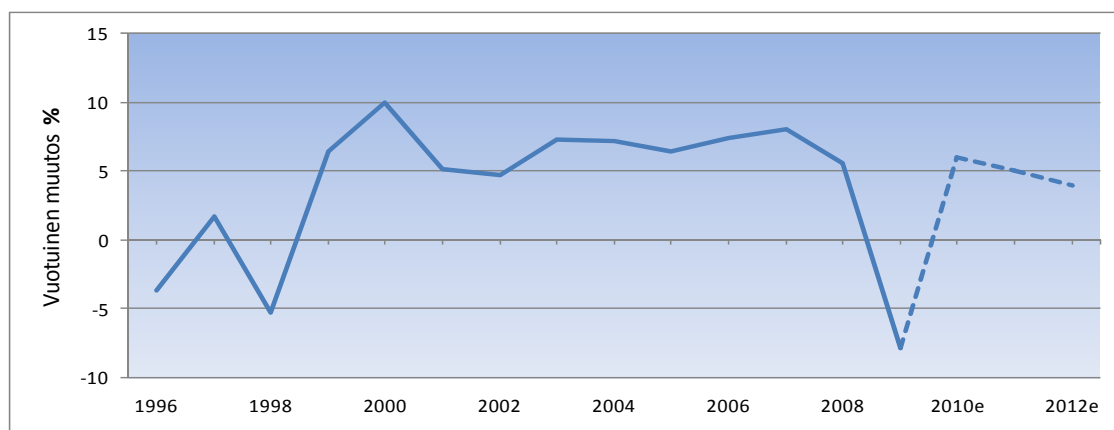
Tässä raportissa keskitytään Itämerellä sijaitseviin Venäjän satamiin, koska ne kilpailevat Suomen satamien kanssa Venäjän ulkomaankaupan liikenteestä. Näissä kuudessa satamassa (Kaliningrad, Pietari, Primorsk, Ust-Luga, Viipuri, ja Vysotsk) käsiteltiin vuonna 2009 ulkomaanliikennettä yhteensä 167 miljoonaa tonnia, mikä on 34 % Venäjän kaikkien satamien liikenteestä (Mortsentr-TEK ZAO 2010). Venäjän ulkomaankau-

pan ja Venäjän Itämeren satamien tavaravolyymeista on kerrottu tarkemmin luvuissa 2.3. ja 3.5.

2.2 Venäjän talous

Venäjä on globaalisti merkittävä talousmaa ja samalla yksi maailman nopeimmin kehittyvistä talousalueista. Venäjän talous on bruttokansantuotteella mitattuna kasvanut tasaisesti vuoden 1998 talouskriisin jälkeen aina vuoteen 2008 asti vuosittaisen kasvun vaihdellessa noin 5–10 prosentin välillä (kuva 2.2). Vuonna 2007 kasvu kiihtyi 8,1 prosenttiin, mikä on suurin lukema vuonna 2000 toteutuneen 10 %:n kasvun jälkeen. Talouskasvua ovat tukeneet energiatuotteiden korkeat maailmanmarkkinahinnat sekä kotimaisen kulutuksen, investointien ja palvelusektorin voimistuminen. Kansantalouden kasvun ja palkkatason nousun seurauksena kansan ostovoima ja kulutus ovat kasvaneet voimakkaasti. Kulutuksen kasvu on lisännyt erityisesti kestokulutustarvikkeiden, kuten henkilöautojen, kodinkoneiden ja elektroniikan maahantuontia, mistä myös Suomen vienti- ja transitoliikenne on hyötynyt. (Ruutikainen & Tapaninen 2007; Spiridovitsh 2009; Sutela & Hanson 2008)

Vuonna 2009 Venäjän viimeisen vuosikymmenen jatkunut vahva talouskasvu lähti maailmanlaajuisen talouden taantuman myötä jyrkkään laskuun BKT:n alentuessa 7,9 prosenttia. Raaka-aineiden (erityisesti öljyn) hintojen laskun, rahoituksen saannin vaikeutumisen ja yleisen epävarmuuden seurauksena Venäjän kokonaistuotanto supistui 8 prosenttia ja investoinnit vähenivät liki 20 prosenttia edellisvuodesta. Myös Venäjän ulkomaankauppa lähti laskuun vuonna 2009 viennin määrän supistuessa noin 5 % ja tuonnin noin 30 % edellisvuoteen verrattuna. Heikentyneen tulokehityksen, luotonannon supistumisen ja työttömyyden kasvun myötä voimakkaasti supistunut yksityinen kulutus heijastui erityisen vahvasti Venäjän tuontilukuihin. (BOFIT 2010a) Venäjän ulkomaankaupasta ja sen kehityksestä on kerrottu tarkemmin luvussa 2.3.



Kuva 2.2. Venäjän BKT:n kehitys vuosina 1996–2012e. (BOFIT 2010a, 2010b)

Maailman talouden toipumisen myötä myös Venäjän talouden ennustetaan lähtevän kasvuun. Kansainvälinen valuuttarahasto IMF arvioi heinäkuussa 2010 julkaistussa ennusteessaan Venäjän bruttokansantuotteen kasvavan 4,3 prosentilla vuonna 2010 ja 4,1 prosentilla vuonna 2011 (International Monetary Fund 2010). Venäjän

talouskehitysministeriön kesäkuussa 2010 julkaiseman ennusteen mukaan Venäjän BKT kasvaa ennusteen optimistisuudesta riippuen 3,1–4,5 % vuonna 2010, 2,6–3,7 % vuonna 2011, 2,4–3,9 % vuonna 2012 ja 2,3–4,4 % vuonna 2013 (Venäjän talouskehitysministeriö 2010). Myös Suomen Pankin Siirtymätalouksien tutkimuslaitos BOFIT arvioi maaliskuussa 2010 julkaistussa ennusteessaan Venäjän talouden lähtevän kasvuun vuosina 2010–2012. Tänä ajanjaksona BOFIT ennustaa Venäjän talouden kasvun olevan vuosittain 4–6 prosenttia. (BOFIT 2010b) Esitettyjen ennusteiden kasvuluvut perustuvat pääasiassa öljyn markkinahinnan arvioituun nousuun, maailmankaupan ja Venäjän päävientituotteiden kysynnän kasvuun sekä investointien lisääntymiseen rahoituksen saannin helpottumisen myötä.

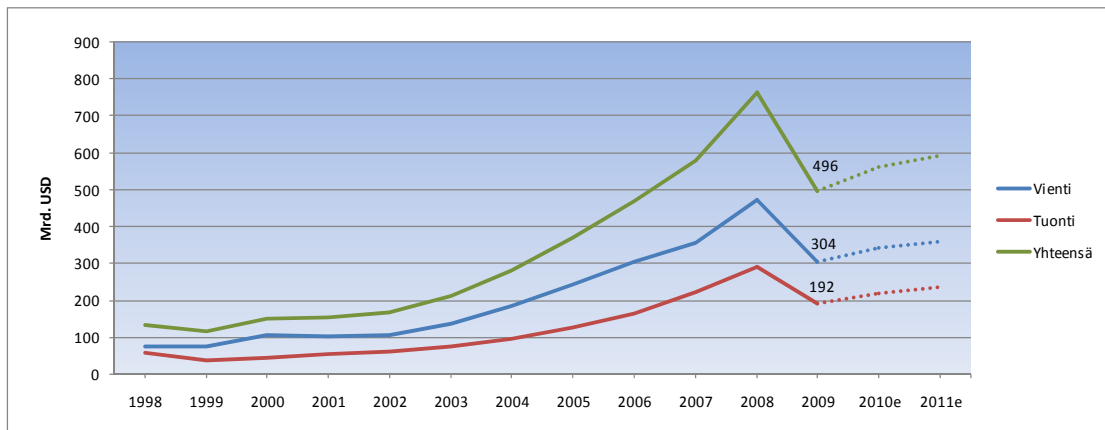
Taulukossa 2.1 on kuvattu Venäjän taloudellista kehitystä keskeisillä tunnusluvuilla. Bruttokansantuotteen nousun lisäksi Venäjän talouden viime vuosien positiivista kehitystä kuvaavat erityisen hyvin ulkomaisen velan vähentyminen, keskipalkkojen nousu sekä ulkomaankaupan kasvu. Vuonna 2009 Venäjän talouskehityksessä tapahtui notkahdus maailmanlaajuisen taantuman vuoksi, mutta talouskasvun ennustetaan jatkuvan maltillisesti jälleen lähivuosina.

Taulukko 2.1. Venäjän talouskehitystä kuvaavia tunnuslukuja. (BOFIT 2010a; Finpro 2010)

	2006	2007	2008	2009	2010e	2011e
BKT (mrd. €)	789	946	1 141	950	1 209	1 249
BKT:n muutos (%)	7,7	8,1	5,6	-8,0	3,0	4,1
Työttömyysaste (%)	7,2	6,1	6,4	8,4	8,3	7,5
Keskipalkka kuukaudessa (USD)	408	550	608	795	674	-
Kuluttajahintojen keskim. muutos (%)	9,7	9,0	14,1	11,7	8,2	7,1
Vaihtotase (% BKT:stä)	9,6	5,9	6,1	3,8	4,0	3,5
Vaihtokurssi RUR/USD	27,2	25,6	24,9	31,7	30,8	29,8
Vaihtokurssi RUR/EUR	34,1	35,0	36,5	44,2	42,7	41,6
Vienti (mrd. USD)	303,9	354,4	471,6	300,6	343,5	359,0
Tuonti (mrd. USD)	164,7	223,5	291,9	196,3	219,1	234,5
Ulkomainen velka (mrd. USD)	43,2	35,8	28,2	29,5	29,1	-
Väestö (milj. asukasta)	142,8	142,1	142,0	141,9	141,9	-

2.3 Venäjän ulkomaankauppa

Venäjän ulkomaankauppa on kasvanut voimakkaasti vuosituhanen vaihteesta lähtien (kuva 2.3). Vuosien 2000 ja 2008 aikana Venäjän ulkomaankaupan arvo on noin viisinkertaistunut 155 miljardista dollarista 764 miljardiin dollariin. Kyseisenä ajanjaksona tuonnin kasvu (+550 %) on ollut viennin kasvua (+350 %) suurempaa. Vuonna 2009 maailmanlaajuisen talouden taantuman, vientihintojen laskun ja kulutuskysynnän hiipumisen seurauksena Venäjän ulkomaankaupan kokonaisarvo lähti laskuun ensimmäistä kertaa noin kymmeneen vuoteen. Venäjän ulkomaankaupan kokonaisarvo päättyi vuoden 2009 lopuksi 496 miljardiin USD:iin, josta viennin osuus oli 304 miljardia USD:a ja tuonnin osuus 192 miljardia USD:a. Venäjän ulkomaankaupan arvo väheni vuonna 2009 kokonaisuudessaan noin 54 %:lla edellisvuoteen verrattuna. Viennin (-55 %) ja tuonnin (-52 %) arvon prosentuaalinen lasku oli kutakuinkin samansuuruinen.

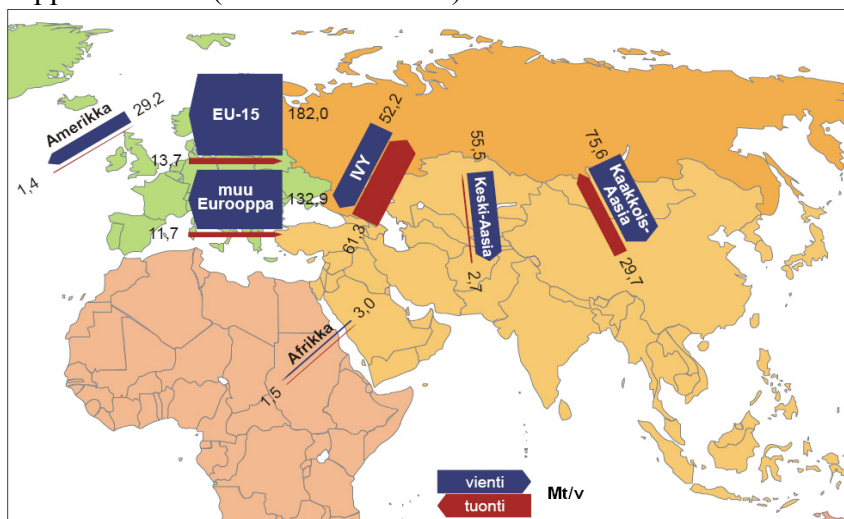


Kuva 2.3. Venäjän ulkomaankaupan kehitys vuosina 1998–2011e. (BOFIT 2010a; EIU 2010 Finpro 2010 mukaan)

Maailman talouden ja Venäjän talouden toipumisen myötä myös Venäjän ulkomaankaupan ennustetaan lähtevän kasvuun. Venäjän talouskehitysministeriön kesäkuussa 2010 julkaiseman ennusteen mukaan Venäjän ulkomaankauppa kasvaa vuosina 2010–2013 ennusteen optimistisuudesta riippuen noin 18–41 %. Tuonnin kasvun arvioidaan olevan prosentuaalisesti viennin kasvua suurempaa. Jos Venäjän talouskehitysministeriön hurjimmat ennusteet käyvät toteen, Venäjän tuonti kasvaa vuoteen 2013 mennessä noin 370 miljardiin USD:iin, jossa on kasvua vuoden 2009 tuontilukuihin verrattuna lähes 50 % ja vuoden 2008 tuontilukuihin verrattuna yli 20 %. Vain kaikkein pessimistisimmän ennusteen mukaan Venäjän tuonti jää tarkastellulla ajanjaksolla jälkeen (noin 20 mrd. USD:a) vuoden 2008 tuontiluvuista. (Venäjän talouskehitysministeriö 2010) Economist Intelligence Unit (EIU) puolestaan arvioi Venäjän ulkomaankaupan kokonaisarvon kasvavan noin 560 miljardiin USD:iin vuonna 2010 (noin +12 % vuoteen 2009 verrattuna) ja lähes 600 miljardiin USD:iin vuonna 2011 (noin +16 % vuoteen 2009 verrattuna). EIU:n ennusteissa viennin ja tuonnin arvioidaan kasvavan prosentuaalisesti kutakuinkin saman verran. (EIU 2010 Finpro 2010 mukaan)

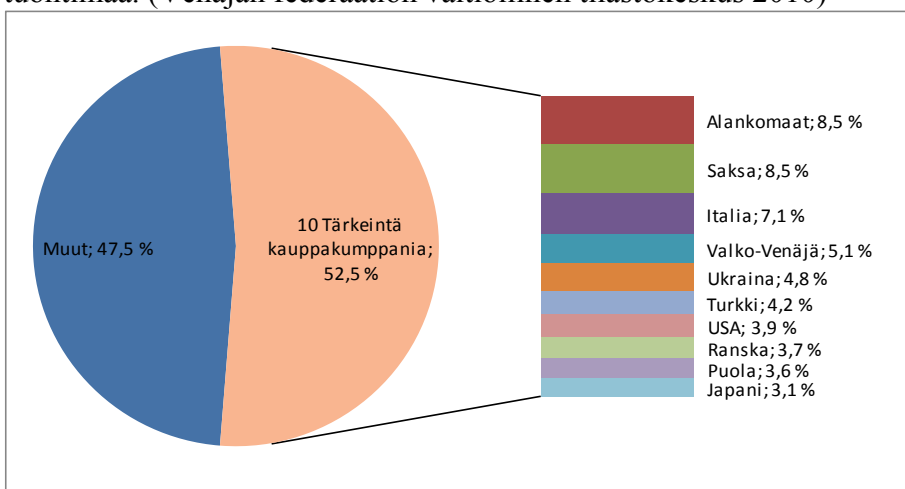
Myös Suomen Pankin siirtymätalouksien tutkimuslaitos BOFIT arvioi maaliskuussa 2010 julkaistussa ennusteessaan Venäjän ulkomaankaupan kasvavan vuosien 2010–2012 aikana. BOFITin ennusteiden mukaan Venäjän tuonti kasvaa 13 % vuonna 2010, 10 % vuonna 2011 ja 13 % vuonna 2012. BOFIT ennustaa, että tuonti kasvaa selvästi vientiä voimakkaammin kulutuskysynnän piristymisen ja ruplan hienoisin vahvistumisen myötä. BOFITin arvioiden mukaan myös Venäjän vientimäärät kasvavat vuonna 2010 vuositasolla selvästi, mutta tulevaisuudessa viennin kasvu jää tuotantorajoitteiden vuoksi hitaaksi. Venäjän viennistä noin 60 % koostuu energiatuotteiden viennistä, eikä tähän rakenteeseen ole odotettavissa suuria muutoksia. Öljyn ja öljytuotteiden viennin ennakoitaan kasvavan hyvin vähän vuosina 2010–2012. Sen sijaan kaasun vientimääräen kasvattaminen on mahdollista. Pidemmällä aikavälillä kaasun vientipotentiaalia kuitenkin rajoittavat vanhojen suuresiintymien hiipuminen ja uusien investointien puute. (BOFIT 2010b) Lisäksi Venäjän kaasulle on uuden teknologian myötä ilmestynyt kilpailijoita, mikä saattaa vähentää sen kysyntää tulevaisuudessa. Esim. Puolassa sijaitsevat liuskekaasuesiintymät lisäävät kaasun tarjontaa Euroopassa. (BOFIT 2010c)

Kuvassa 2.4 on esitetty karkealla tasolla Venäjän ulkomaankaupan alueellinen jakautuminen vuonna 2003. Viime vuosina Venäjän ulkomaankaupan volyymit ovat kasvaneet, mutta volyymien alueellisessa jakautumisessa ei ole tapahtunut suuria muutoksia. Venäjän viennistä noin 70 % suuntautuu Eurooppaan. Tästä suurin osa on neste- ja kuivabulkkia. Venäjän tärkeimmät tuontialueet ovat muut IVY-maat (Azerbaidžan, Armenia, Valko-Venäjä, Kazakstan, Kirgisistan, Moldova, Tadžikistan ja Uzbekistan) ja Kaakkois-Aasia, joista tuodaan pääasiassa kuivabulkkia. Tuonti Euroopasta on etupäässä kappaletavaraa. (Lautso et al. 2005)



Kuva 2.4. Venäjän ulkomaankaupan jakautuminen alueittain vuonna 2003. (Lautso et al. 2005)

Venäjän ulkomaankaupan vuoden 2009 kokonaisarvosta (496 mrd. USD) yli 50 % muodostuu 10 suurimman kauppakumppanin kanssa käydystä kaupasta (kuva 2.5). Saksa ja Alankomaat olivat vuonna 2009 Venäjän tärkeimmät ulkomaankaupan yhteistyösopuoleet molempien osuuksien ollessa 8,5 % Venäjän ulkomaankaupan kokonaisarvosta. Venäjän *vientiliikenteen* kannalta tärkeimmät kauppakumppanit ovat Alankomaat, Italia, Saksa, Kiina, Valko-Venäjä ja Turkki. Suomi oli vuonna 2009 Venäjän 10. tärkein vientimaa. Venäjän *tuontiliikenteen* kannalta tärkeimmät kauppakumppanit ovat Kiina, Saksa, USA, Ukraina ja Ranska. Suomi oli vuonna 2009 Venäjän 11. tärkein tuontimaa. (Venäjän federaation valtiollinen tilastokeskus 2010)



Kuva 2.5. Venäjän tärkeimmät kauppakumppanit vuonna 2009. (Finpro 2010)

2.4 Venäjän strategisia linjauksia

Venäjä on asettanut suuret tavoitteet maan talouskehitykselle (taulukko 2.2). Vuoteen 2020 mennessä Venäjän bruttokansantuote henkilöä kohden pyritään yli kaksinkertaistamaan. Samalla on tavoitteena lisätä keskiluokan osuutta Venäjän väestöstä nykyisestä 20 prosentista yli 50 prosenttiin. Myös Venäjän vientiliikennettä ja Venäjän osuutta koko maailman taloudesta on tarkoitus kasvattaa tuntuvasti. Yhtenä Venäjän tulevaisuuden tavoitteena on lisätä pitkälle jalostettujen tuotteiden tuotantoa ja samalla kasvatetaan niiden osuutta vientiliikenteessä nykyisten voimakkaasti energiavetoisten vientituotteiden rinnalla. (Romanova 2010)

Taulukko 2.2. Venäjän talouskehityksministeriön asettamia tavoitteita maan talouskehitykselle vuosina 2007–2020. (Venäjän talouskehityksministeriö 2008)

	2007	2020
BKT/capita (1000 USD)	13,9	30
Keski-ikä (a)	66,5	72–75
Vuotuinen BKT:n kasvu (%)	8,1	6,5
Keskiluokan osuus (%)	20	>52–55
Vientiliikenne (mrd. USD)	354	>900
Työn tuottavuuden nousu (%)	1	2,6
Innovaatioteollisuuden osuus (%)	5,5	25–35
Koneenrakennusteollisuuden vienti (mrd. USD)	19,7	110–130
Venäjän osuus maailman taloudessa (%)	3,2	4,3
Kotimaisen tuotannon osuus kulutuskysynnästä (%)	50	80

Venäjällä kuljetuskustannusten osuus kokonaistuotantokustannuksista on korkea, noin 15-20 prosenttia, kun se yleensä markkinatalousmaissa on noin 7-8 prosenttia. Syynä tähän on suuressa määrin alikehittynyt kuljetusjärjestelmä. (Ruutikainen & Tapaninen 2010) Myös Putinin mukaan rappeutunut liikenneverkosto on talouskehityksen jarru. Putin on hyväksynyt Venäjän kautta aikojen suurimman investointiohjelman liikenneinfrastruktuurin kehittämiseksi vuoteen 2020. Ohjelman avulla aiotaan rakentaa 17000 km maanteitä, 3000 km rautateitä, yli 100 kiitorataa ja nostaa satamien vuosikapasiteettia 400 miljoonalla rahtitonnilla. Koko investointiohjelman arvo on 13,5 biljoonaa ruplaa eli noin 570 miljardia dollaria. Putinin mukaan kolmannes tästä summasta otetaan suoraan valtion budjetista, loput valtion rahastoista sekä valtion- ja yksityisiltä yrityksiltä. Hankkeisiin investoivat ainakin Venäjän rautatiet -yhtiö, maan suurin varustamo Sovkomflot ja Sheremetjevon lentokentän operointiyhtiö. (Romanova)

Pynnöniemi (2008a) näkee liikenneinfrastruktuurin rakentamisen laajemmin osana kolmea toisiaan leikkaavaa prosessia: entisen Neuvostoliiton alueen hajoamista, Venäjän tilan uudelleen järjestämistä ja Venäjän integroitumista globaaleille ja Euroopan unionin markkinoille. Nämä ovat myös Venäjän uudelleenrakentamisen suurimmat haasteet.

Venäläisessä liikennepoliittisessa ajattelussa maa nähdään ensi sijassa ”liikenteellisenä suurvaltana”, siltana Euroopan ja Aasian välissä, mutta myös osana laajempaa eurooppalaista viitekehystä. Tämän näkemyksen toteuttaminen edellyttää mittavia investointeja

liikenneinfrastruktuurin modernisointiin. Kansainvälinen liikennekäytävä -käsitettä onkin käytetty samaan tapaan kuin EU:n liikennepolitiikassa julkisten investointien kohdentamiseksi tiettyihin strategisiksi katsottuihin infrastruktuurikohteisiin. Näitä ovat erityisesti Venäjän omat satamat sekä niihin johtavat tie- ja rautatielinjat sekä logistiikkakeskukset.

Vaikka kansainväliset liikennekäytävät on nostettu yhdeksi Venäjän liikennepolitiikan prioriteeteista, arviolta vain 40 prosenttia Venäjän pääteistä täyttää tällä hetkellä niille asetetut vaatimukset. Tilanne on vielä heikompi sisävesireittien ja kotimaan lentoliikenteen kohdalla. Rautatiejärjestelmä on myös vanhentunut, eikä uusia rautateitä ole käytännössä juurikaan rakennettu viimeisten 15 vuoden aikana. Merisatamat muodostavat poikkeuksen, koska ne ovat elintärkeitä erityisesti öljyn vientikuljetusten turvaamiselle maan omien satamien kautta. On myös huomattava, että Venäjän federaatio menetti Neuvostoliiton hajottua suuren osan valtamerisatamistaan. Tähän asti rakentaminen on keskittynyt lähinnä Suomenlahden pohjukkaan. Tuoreimmissa pitkän aikavälin suunnitelmissa rakentamisen painopiste siirtyy vähitellen Suomenlahdelta Jäämeren, Mustanmeren ja Tyynen valtameren rannoille. (Pynnöniemi 2008b)

Pynnöniemi toteaa, että tähän mennessä liikennepolitiikan ytimenä onkin ollut lähinnä maan omien vientikuljetusten turvaaminen sekä näiden kuljetusten ohjaaminen Venäjän omiin satamiin. SPC Finlandin haastatteluissa ilmeni, että Venäjä onkin pyrkinyt vieämään omien satamiensa kautta strategisesti tärkeiden teollisuusalojen tuotteita, jolloin Suomen reittiä voitaisiin käyttää edelleen kulutustavaroiden tuontireittinä Venäjälle ja eräiden niche-tuotteiden reittinä.

Venäjä kehittää voimakkaasti infrastruktuuriaan hallituksen päätöksillä. Hallitus hyväksyi vuonna 2005 liikennestrategian, joka painottaa erityisesti Venäjän ulkomaankauppaa palvelevien yhteyksien kehittämistä. Venäjä tavoittelee mahdollisimman suurta logistista omavaraisuutta kehittämällä omia satamiaan ja muuta logistista infrastruktuuriaan sekä voimistamalla laivanrakennusteollisuuttaan. Liikennestrategiaa täydentää syksyllä 2008 hallituksen käsittelemä ”Venäjän federaation liikennestrategia vuoteen 2030” -asiakirja, joka on osa laajempaa ”Venäjä-2020: Pitkän aikavälin sosiaalistaloudellisen kehityksen konseptio” -ohjelmaa. (Venäjän federaation liikenneministeriö 2008, 2005; Venäjän talouskehitysministeriö 2008)

Taulukossa 2.3 on esitetty Venäjän vuonna 2008 laaditussa liikennestrategiassa asetetut tavoitteet Venäjän merisatamien tavaravolyymien kehitykselle vuosina 2007–2030. Venäjän tavoitteena on lisätä omien satamiensa kautta kulkevia tavaravirtoja noin 70 %:lla vuoteen 2015 mennessä ja noin 130 %:lla vuoteen 2030 mennessä. Venäjän satamien kautta kuljetettavien tavaravolyymien kasvu perustuu sekä Venäjän ulkomaankaupan yleiseen kasvuun että Venäjän pyrkimykseen siirtää ulkomaankaupan tavaravirtojaan yhä enemmän omiin satamiinsa. Venäjän liikennestrategian yhtenä tavoitteena on, että noin 90–95 % ulkomaankaupan tavaravirroista kulkisi Venäjän omien satamien kautta vuoteen 2020 mennessä. Tavoitteen saavuttamiseksi Venäjän nykyisiä satamia on laajennettu ja uusia satamia on rakennettu. Myös tariffipolitiikan avulla kuljetuksia on pyritty siirtämään yhä enemmän Venäjän omiin satamiin. Vuonna 2003 noin 75 % Venä-

jän ulkomaankaupan tavaravirroista kulki sen omien satamien kautta. (Venäjän federaation liikenneministeriö 2005)

Tulevina vuosina erityisesti Venäjän pohjoisten satamien ja Kaukoidän satamien kautta kuljetettavia tavaravolyymeja on tarkoitus lisätä merkittävästi. Venäjän *pohjoisosissa* tavaravolyymien uskotaan kasvavan 3,3-kertaiseksi, pääosin Murmanskin sataman ansiosta. *Kaukoidän satamien* arvioitu 3,1-kertainen kasvu tapahtuu lähinnä vientiin tarkoitettujen nestemäisten tavaralastien huomattavan lisääntymisen ansiosta. Myös *Itämerellä* sijaitsevien Venäjän satamien tavaramääriä on tarkoitus kasvattaa noin 2-kertaiseksi vuoteen 2030 mennessä. Kasvu tapahtuu pääasiassa Ust-Lugan ja Primorskin satamien kautta tapahtuvan tavaraliikenteen kasvun ansiosta. *Kaspianmeren* sekä *Mustanmeren ja Asovanmeren alueen* tavaravolyymien arvioidaan kasvavan noin 1,9-kertaiseksi tarkastellun ajanjakson aikana.

Taulukko 2.3. Venäjän asettamia tavoitteita merisatamiensa tavaravolyymien kehitykselle vuosina 2007–2030, miljoonaa tonnia. (Venäjän federaation liikenneministeriö 2008)

	2007	2010	2015	2020	2030
Itämeren satamat	174,1	198,5	266,0	308,9	346,2
Mustanmeren ja Asovanmeren satamat	149,2	182,8	250,2	266,9	286,2
Kaukoidän satamat	79,7	102,9	150,2	181,0	250,0
Pohjoiset satamat	35,3	42,0	90,5	105,0	118,0
Kaspianmeren satamat	12,7	16,0	17,1	23,2	24,6
Venäjän satamat yhteensä	451,0	542,2	774,0	885,0	1025,0

Venäjällä hyväksyttiin vuonna 2007 satamien muuttamista erityistalousalueiksi koskeva laki, jonka avulla pyritään kehittämään satamapalveluja niin, että ne olisivat kilpailukykyisiä ulkomaisiin satamiin verrattuna. Statuksen omaavat satamat saisivat verotusetuja sekä valtion apua infrastruktuurin kehittämiseen. Lain piiriin kuuluvat muun muassa lastinkäsittely- ja varastointipalvelut sekä huolintapalvelut. Pietarin ja Ust-Lugan satamat aikovat hakea erityistalousalueen statusta. (Romanova)

Venäjän hallitus hyväksyi vuonna 2008 kaksivaiheisen rautatieliikenteen kehittämisstrategian, joka ulottuu vuoteen 2030 saakka. Tavoitteena on lisätä rautatieverkon kattavuutta 24 % ja parantaa siten Venäjän rautateiden kilpailukykyä globaaleilla markkinoilla. Suoritettavien toimenpiteiden myötä matkustajaliikenteen odotetaan kasvavan 33 % ja rahtiliikenteen 60 %. Ensimmäinen vaihe (2008–2015) sisältää rautatieverkon uudistamisen sekä kalustokapasiteetin lisäämisen vastaamaan kasvanutta kysyntää. Toisessa vaiheessa (2016–2030) on tarkoitus rakentaa uutta rautatieverkostoa noin 20 000 kilometriä sekä mahdollistaa uuden teknologian avulla suurnopeusjunien käyttöönotto. Uusien investointien tavoitteena on nopeuttaa kansalaisten liikkumista paikasta toiseen. Myös rahtijunien keskinopeuden on kaavailtu nousevan infrastruktuurin parantumisen myötä noin 23 %. (Russian Railways 2010)

Esimerkkejä käytännön liikennepoliittisista toimista

Venäjän liikennepolitiikan suuret linjat on artikuloitu selkeästi. SPC Finlandin haastatteluissa ilmeni kuitenkin suomalaisen hallinnon ja muiden transiton toimijoiden käsitys venäläisen liikennepolitiikan toteuttamisen yllätyksellisyydestä ja ennakoimattomista osatekijöistä. Ennakoimattomuus johtunee eri toimijoiden poliittisista tarkoitusperistä, jotka voivat olla myös suurvaltapoliittisia. Toisaalta kysymys saattaa olla Venäjän monimutkaisesta hallintojärjestelmästä ja lukuisista viranomaisista, joiden voidaan luonnehtia jossain määrin kilpailevan keskenään. Ulkomaankauppaministeri Väyrynen on Pynnöniemen (2010) mukaan todennut: ”usein venäläisviranomaiset toimivat toisistaan tietämättä eivätkä aina ota toinen toisensa intressejä huomioon”. Vaikka toteamus ei koskenut liikennepolitiikkaa, näkemystä voitaisiin soveltaa myös siihen.

Esimerkkinä suunnitelmallisuuden puutteesta voidaan mainita Venäjän ehdotus konttiasetukseksi. Venäjän tullilaitos valmisteli keväällä 2009 hallituksen asetusluonnoksen, jonka mukaan Venäjälle vietävät 20 jalan tai sitä suuremmat kontit siirrettäisiin kuljettaviksi joko meritse tai rautateitse. Asetus olisi koskenut Suomen, Viron, Latvian ja Ukrainan kautta Venäjälle kuljetettavia kontteja. Venäjän liikenneministeriö vastusti tätä asetusluonnosta. Tullilaitos valmisteli uuden asetusluonnoksen, jonka mukaan konttikuljetukset jaettaisiin kiintiöihin niin, että eri kuljetusmuodot otettaisiin joustavammin huomioon. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009)

Esimerkissä liikennemuotosiirtymä olisi perustunut hallinnolliseen päätökseen. Rautateiden alhaista kontinkäsittelykapasiteettia ei otettu huomioon esitystä valmisteltaessa. Esityksen taustalla oli ilmeisesti ajatus kuljetusten siirtämisestä Venäjän omiin satamiin, ei rautatiekuljetusten ympäristöystävällisyys kuljetusmuotona. SPC Finlandin haastattelun perusteella kyseessä on saattanut olla myös Venäjän tullin kehittämistoimenpide laittoman salakuljetuksen estämiseksi. Haastatteluissa ilmeni myös, että asetusluonnoksen voimaantulo on onnistuttu estämään.

SPC Finlandin haastatteluissa ilmeni, että Venäjällä käytössä oleva kaksoistariffijärjestelmä on myös vahva ohjauskeino, jolla voidaan toteuttaa Venäjän liikennepoliittisia päämääriä. Rautatiekuljetuksia Venäjän omiin satamiin tuetaan alhaisilla rahtihinnoilla. Toisaalta joillakin päätöksillä, jotka ulkomaankauppapolitiikan kautta sivuavat liikennepolitiikkaa, saattaa olla yllättäviä vaikutuksia. Venäjän tulli on tehostanut toimintaansa. Valko-Venäjän ja Kazakstanin tullauskäytännöt ovat kuitenkin sujuvampia kuin Venäjän. Venäjän, Valko-Venäjän ja Kazakstanin tulliliiton astuttua voimaan Venäjällä pelätään sitä, että merkittävä osa Venäjän ulkomaankaupasta voisi siirtyä kulkemaan Valko-Venäjän ja Kazakstanin kautta.

Liikennepolitiikka ja tullipolitiikka

Liikennepolitiikan vaikutusta kansainvälisiin kuljetuksiin ei voi tarkastella ilman eräitä ulkomaankauppapolitiikan osa-alueita, kuten tullipolitiikkaa. Esimerkiksi Väyrysen Stevecon asiakaslehdelle antaman haastattelun mukaan tavarankulun tehostamisessa Venäjän ja Suomen välillä merkittäviä kehityskohteita ovat tullimenettelyjen ja rajainfrastruktuurin selkeyttäminen. Uudistustyö tapahtuu Venäjän ja EU:n yhteisesti sovitun strategian puitteissa, koska Suomen osalta tullimenettelyt kuuluvat EU:n toimivaltaan. Strategia sisältää kaikki rajanylityksen sujuvuuteen ja tullivalvonnan tehostamiseen liittyvät elementit: lainsäädännön, sähköisen tiedonsiirron sekä raja- ja tullinfrastruktuurin kehittämiseen liittyvät kysymykset. (Kiiski 2010)

3 TRANSITOLIIKENNE EU:N JA VENÄJÄN VÄLILLÄ

Tässä luvussa tarkastellaan Euroopan unionin ja Venäjän välistä transitoliikennettä. Aluksi selvitetään transitoliikennettä käsitteenä ja transitoliikenteen taustoja. Sen jälkeen luvussa kuvataan EU:n ja Venäjän välisen tavaraliikenteen tärkeimpiä kuljetusreittejä. Kilpailevista transitoreiteistä käsitellään yksityiskohtaisemmin Suomen, Baltian ja Venäjän satamien reittejä sekä Saksan ja Puolan kautta kulkevaa maakuljetusreittiä. Lisäksi tarkastelun kohteena on Trans-Siperian rautatie. Luvun lopussa tärkeimpien transitoreittien ominaisuuksia vertaillaan keskenään.

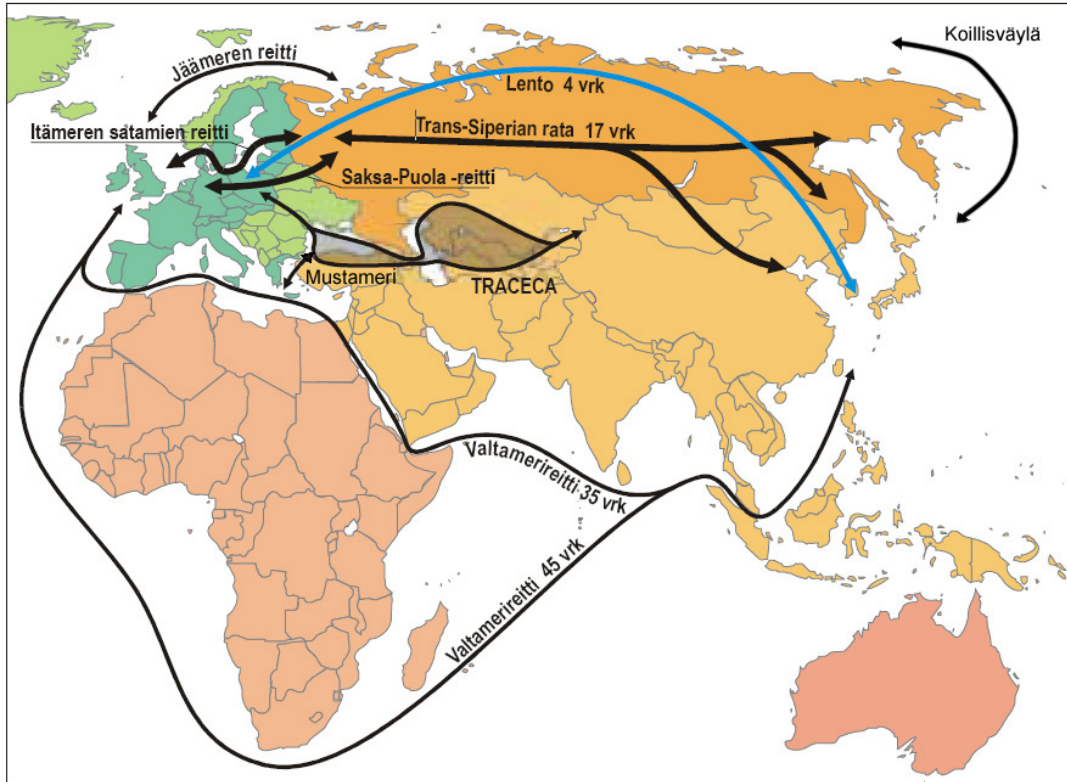
3.1 Transitoliikenteen taustat

Transito- eli kauttakulkukuljetukset ovat kahden valtion välistä tavaraliikennettä kolmannen valtion alueen kautta. Transitotavaroita ei osteta kauttakulkumaahan, niitä ei tullata kauttakulkumaassa eikä niitä tilastoida ulkomaankaupaksi kauttakulkumaassa. (Widgren et al. 2000) Esimerkiksi Länsi-Euroopasta Suomen kautta suoraan Venäjälle tapahtuvat kuljetukset ovat Suomen transitoliikennettä, koska tavara kulkee Suomen läpi lähtömaasta kohdemaahan jäämättä kuitenkaan Suomen rajojen sisälle kulutettavaksi. Suurin osa Suomen kautta kuljetettavasta transitoliikenteestä on Venäjän ulkomaankaupan kuljetuksia, mutta pieni osa on myös muiden maiden ulkomaankaupan kuljetuksia. Transitoliikenteen yhteydessä saatetaan käyttää termiä gateway-asema. Gateway- eli transitoasema tarkoittaa maan luonnollista, lähinnä hyvistä liikenneyhteyksistä ja logistisesta infrastruktuurista johtuvaa kauttakulkuasemaa toisen maan kansainvälisessä kuljetustoiminnassa. (Kivikari 1995) Suomella voidaan ajatella olevan gateway-asema Venäjän ulkomaankaupassa.

Euroopan unionin maiden ja Venäjän välisen transitoliikenteen taustalla on monia tekijöitä. Neuvostoliiton hajoamisen jälkeen Venäjän käyttöön jäivät Itämerellä ainoastaan Suomenlahden pohjukan ja Kaliningradin satamat. Suomenlahden itäosien ongelmana ovat vaikeat jääolosuhteet. Kaliningradin alueen heikkoutena on puolestaan maayhteys Venäjän keskusosiin Liettuan ja Valko-Venäjän kautta. Venäjällä on ollut satamakapasiteetin vajausta, mikä on ohjannut kuljetuksia muualle ja johtanut transitoliikenteen kehittymiseen. Satamakapasiteetin vajauksen ohessa transitoliikenteen korkeisiin volyymeihin ovat vaikuttaneet Venäjän talouden ja ulkomaankaupan vahva kasvu (ks. luvut 2.2 ja 2.3) sekä Baltian maiden satamiin vievät öljyputket, joita Venäjä on käyttänyt vientikuljetuksiin. (Lautso et al. 2005) Venäjän tuonti on kasvanut viime vuosina voimakkaammin kuin vienti. Se on lisännyt myös Suomen satamien kautta Venäjälle menevän transiton määrää (ks. luku 3.3).

3.2 Venäjän ulkomaankaupan kuljetusmuodot ja -reitit

Venäjän ulkomaankaupan kuljetuksissa käytetään pääasiassa kuvassa 3.1 esitettyjä kuljetusreittejä. Tässä luvussa tarkastellaan näiden kuljetusreittien keskeisiä ominaispiirteitä. Yksityiskohtaisemman tarkastelun kohteena luvuissa 3.3–3.8 ovat Itämeren satamien kautta kulkevat reitit, Saksan ja Puolan kautta kulkeva maakuljetusreitti sekä Trans-Siperian rautatie.



Kuva 3.1. EU:n ja Venäjän välisen tavaraliikenteen tärkeimmät kuljetusreitit. (Lautso et al. 2005)

Valtamerikuljetuksilla on selvästi merkittävin osuus Euroopan ja Aasian välisissä kuljetuksissa. Valtamerikuljetukset lähtevät etupäässä Kaukoidän satamista (esim. Busan, Kobe ja Shanghai) suurilla valtamerialuksilla ja kulkevat Suezin kanavan kautta tai Afrikan kiertäen Länsi-Euroopassa sijaitseviin satamiin (esim. Antwerpen, Hampuri, Lyypekki ja Rotterdam). Länsi-Euroopan satamista tavarat jaellaan pääasiassa maa- ja merikuljetuksina eteenpäin. Suuret globaalit yritykset ovat kehittäneet Euroopan ja Aasian välisiä valtamerikuljetuksia varten tehokkaan logistisen järjestelmän keräys- ja jakeluverkostoineen, terminaaleineen ja suurine valtamerialuksineen, mikä on tehnyt valtamerikuljetuksista tärkeimmän kuljetustavan Euraasian kuljetuksissa. Matka Kaukoidän satamista Suezin kanavan kautta Länsi-Euroopan jakelusatamiin kestää noin 30 vuorokautta. Kun kuljetusaikaan lisätään satamien tavarankäsittelyajat ja jatkokuljetusten kestot, toimitusaika tavarantoimittajalta ostajalle voi Suezin kanavan kuljetusreitillä olla yli 45 vuorokautta. (Lautso et al. 2005, s. 44–45, 48) Afrikan kiertävällä valtamerireitillä kuljetusaika on noin 10 päivää pitempi. Taantuman myötä kuljetusten kestoajat ovat monilla varustamoilla pidentyneet, koska laivat liikennöivät pienemmällä nopeudella polttoainekuluja ja päästöjä vähentääkseen. Esimerkiksi keskinopeuden vähentäminen

18 solmuun entisen 21 sijaan pidentää matka-aikaa Suezin kanavan kuljetusreitillä 10 päivää. (Tuisku 2010) Osa varustamoista valitsee mieluummin pidemmän valtamerireitin välttääkseen korkeita kanavamaksuja (esim. Suezin kanava) (Mäenpää 2010a). Valtamerikuljetusten suuri kuljetuskapasiteetti on niiden yksi merkittävä etu. Suurimmilla valtamerialuksilla pystytään kuljettamaan kontteja yli 10 000 TEU:ta kerralla. Valtamerialusten kuljetuskapasiteettia pyritään koko ajan kasvattamaan kuljetuskustannusten alentamiseksi ja valtamerikuljetusten kilpailukyvyyn ylläpitämiseksi. Joihinkin Länsi-Euroopan satamiin ollaan tekemässä laajennuksia jopa 18 000 TEU:n aluksia varten. (Hackman 2004)

Trans-Siperian rautatie on vaihtoehto Euroopan ja Aasian välisille meriteitse tapahtuville konttikuljetuksille. Siperian rata on noin 9 300 kilometriä pitkä Venäjän halki kulkeva rautatie, joka yhdistää Venäjän Kaukoidän satamat Euroopan liikenneverkkoihin. Siperian rata on lyhin mahdollinen Euroopan, Aasian ja Tyynenvaltameren alueita yhdistävä pintakuljetusreitti. (Hackman 2004; Trans-Siperian Railway 2008) Siperian radan kuljetusajat täysillä junilla Kaukoidästä Eurooppaan ovat lähtömaasta ja määränpäästä riippuen 11–25 vuorokautta. Kuljetusaikoihin on lähtö- ja kohdepaikan mukaan lisättävä kuljetusten vaatima käsittely- ja siirtoaika ketjun molemmissa päissä ennen varsinaista rautatiekuljetusta Trans-Siperian radalla. (Lautso et al. 2005) Trans-Siperian rautatietä on kuvattu tarkemmin luvussa 3.7.

Lentorahtiliikenne Euroopan ja Aasian välillä on vilkasta. Euraasian (pois lukien Lounais-Aasia) lentorahtikuljetusten osuus koko maailman lentorahdista on noin 20 %. Lentoteitse kuljetetaan erityisesti nopeita ja turvallisia toimituksia vaativia, kuutiohinnaltaan kalliita tavaroita kuten elektroniikkatuotteita (esim. digitaalikamerat). Euroopan ja Aasian välisen lentorahtiliikenteen arvioidaan kasvavan lähitulevaisuudessa. (Lautso et al. 2005)

Jäämeren reitillä sijaitsevien Venäjän pohjoisten satamien kautta kuljetettiin vuonna 2007 yhteensä noin 35 miljoonaa tonnia tavaraliikennettä, joka on noin 8 % kaikesta Venäjän satamien kautta kuljetetusta tavaraliikenteestä. Tavaraliikenteestä noin 18 miljoonaa tonnia (51 %) oli kuivabulkkia, noin 17 miljoonaa tonnia (47 %) nestebulkkia ja noin 0,7 miljoonaa tonnia (2 %) konttiliikennettä. Venäjän liikennestrategiassa asetettujen tavoitteiden mukaan Venäjän pohjoisten satamien kautta tapahtuva tavaraliikenne saavuttaa vuoteen 2015 mennessä 90 miljoonan tonnin rajan. (Venäjän federaation liikenneministeriö 2008)

Jäämeren reitin **länsiosassa** sijaitsevalla Barentsin alueella on suuri merkitys Venäjän ulkomaankaupalle. Barentsin alueella sijaitsevista satamista tärkein on Murmanskin satama, jonka kautta kuljetettiin vuonna 2008 noin 14 miljoonaa tonnia rahtia (Logistic.ru 2009a). Barentsin alueen toinen merkittävä satama on Arkangelin satama, jonka kautta kuljetettiin vuonna 2008 noin 4,7 miljoonaa tonnia rahtia (Logistic.ru 2009b). Barentsin alueen ulkomaankaupasta suuri osa on raaka-aineiden vientiä. Alue on luonnonvaroiltaan rikas. Lähitulevaisuudessa Barentsin merellä ollaan ottamassa käyttöön valtavaa Shtokmanin kaasukenttää, mikä merkitsee suuria investointeja alueelle tulevan vuosikymmenen aikana. Samalla Barentsin alueen merkitys Venäjälle tulee kasvamaan.

Barentsin alueen ongelmia ovat kaukainen sijainti Venäjän ydinkeskuksista sekä paikoin vaikeat jääolosuhteet. (Lautso et al. 2005; Spiridovitch 2008)

Jäämeren reitin **itäiset osat** Karanmereltä itään ovat vaikeasti navigoitavia jopa kesäisin. Laptevin ja Itä-Siperian merellä tarvitaan ympäri vuoden jäänmurtaajia, ja aluksilta vaaditaan korkeaa jääluokitusta. Vaikeiden olosuhteiden takia Jäämeren itäisillä alueilla on keskitytty lähinnä kesäkuukausiin painottuviin arktisten asutus- ja teollisuuskeskusten huoltokuljetuksiin. Jäämeren itäisten alueiden meriväyliä pitkin tehdään myös projekti-kuljetuksia rakenteilla oleville arktisille kaasui- ja öljy- ja kaasukentille. Jäämeren itäisissä osissa sijaitsevien satamien rahtimäärät ovat toistaiseksi olleet varsin vähäisiä, vain joitakin kymmeniä tuhansia tonneja vuosittain. (Lautso et al. 2005)

Jäämeren kautta kulkeva **pohjoinen meritie eli Koillisväylä** on Aasian pohjoispuolitse Atlantin valtamerestä Tyyneenmereen johtava avomeritie. Koillisväylän käyttämistä euroaasialaisena transitokäytävänä ei pidetä nykyoloissa kannattavana. (Lautso et al. 2005) Ilmastomuutoksen seurauksena arktisen alueen jään ennustetaan sulavan kuitenkin niin nopeasti, että pohjoinen meritie Euroopasta Aasiaan saattaa lähitulevaisuudessa avautua säännölliselle kauppamerenkululle. Koillisväylän kuljetusreitti lyhentäisi laivamatkaa Euroopan ja Aasian välillä noin kolmanneksen. Esimerkiksi matka Rotterdamista Jokohamaan lyhenisi 34 %, mikäli laiva matkaisi Koillisväylän kautta Suezin kanavan sijasta. Rotterdamin ja Shanghain väli lyhenisi puolestaan 23 %:lla. Koillisväylän kautta kulkiessaan laiva kuluttaisi noin kolmanneksen vähemmän polttoöljyä, jolloin myös ympäristöpäästöt vähenisivät samassa suhteessa. Koillisväylän läpimurto tapahtuu arvioiden mukaan viimeistään silloin, kun arktisten alueiden suuret öljy- ja kaasukentät vapautuvat sulavan jään alta. (Karlberg 2007)

Mustanmeren suursatamilla on huomattava merkitys Venäjän ulkomaankaupalle. Vuonna 2007 Mustanmerellä ja Asovanmerellä sijaitsevilla Venäjän satamissa käsiteltiin yhteensä noin 149 miljoonaa tonnia tavaraliikennettä, joka on noin 33 % kaikesta Venäjän satamien kautta kuljetetusta tavaraliikenteestä. Tavaraliikenteestä noin 106 miljoonaa tonnia (71 %) oli nestebulkkia, noin 39 miljoonaa tonnia (26 %) kuivabulkkia ja noin 4 miljoonaa tonnia (3 %) konttiliikennettä. Venäjän liikennestrategiassa asetettujen tavoitteiden mukaan Venäjän Mustanmeren ja Asovanmeren satamien kautta tapahtuva tavaraliikenne saavuttaa 250 miljoonan tonnin rajan vuoteen 2015 mennessä. (Venäjän federaation liikenneministeriö 2008) Mustanmeren satamien kauppakumppanit eivät yleensä ole samoja kuin Itämeren satamilla. Mustanmeren reitti on varteenotettava vaihtoehto Etelä-Venäjän, Moskovan alueen, Kazakstanin ja Ukrainan markkinoita silmällä pitäen. Pietarin alueen kuljetuksien uskotaan kulkevan jatkossakin Itämeren kautta. (Venäläinen 2008)

TRACECA (Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia) on Euroopan, Kaukasuksen ja Aasian välinen liikennekäytävä. Käytävän kehittämisessä ovat mukana *Euroopan valtioista* Bulgaria, Moldova, Romania, Turkki ja Ukraina, *Kaukasian valtioista* Armenia, Azerbaidzhan ja Georgia sekä *Keski-Aasian valtioista* Kazakstan, Kirgisia, Tadžikistan, Turkmenistan ja Uzbekistan. TRACECA on sekä poliittisesti että teknisesti hankala kuljetuskäytävä. TRACECA-valtioista useat ovat poliittisesti epävakaita, ja joissakin maissa on alueellisia selkkauksia. Liikennekäytävän kuljetuksia hankaloittavat Mus-

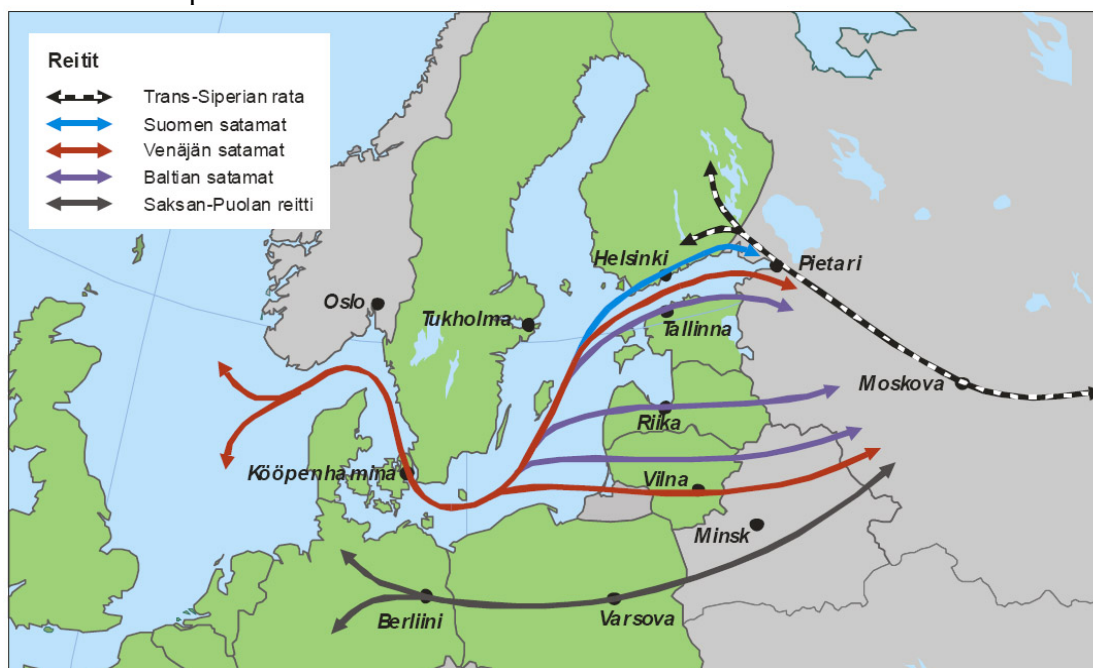
tanmeren ja Kaspianmeren ylittämässä tarvittavat lauttakuljetusosuudet sekä Kaukasuksen vuoristo. Tämän takia kansainvälinen liikenne on keskittynyt valtamerireiteille. TRACECA-liikennekäytävän kehittyminen kansainväliseksi kuljetusreitiksi vaatii olojen vakautumista Kaukasuksella ja Keski-Aasiassa sekä suuria investointeja lauttalinjojen kaluston nykyaikaistamiseen ja rataverkoston kunnostamiseen. (Lautso et al. 2005)

Itämeren satamien reitti on tärkein Euroopan unionin ja Venäjän välisen tavaraliikenteen kuljetuskäytävistä. Noin 40 % Venäjän ulkomaankaupasta tapahtuu Itämeren satamien kautta. Reitti kulkee Länsi-Euroopan satamista (esim. Antwerpen, Hampuri, Lyybekki ja Rotterdam) Itämeren moottoritietä pitkin Suomen, Baltian maiden tai Venäjän satamien kautta lopulliseen kohdemaahan, etupäässä Venäjälle. (Lautso et al. 2005) Itämeren satamien reittiä on kuvattu tarkemmin maakohtaisesti luvuissa 3.3–3.6.

Saksan ja Puolan kautta kulkeva reitti on tärkein maakuljetusreitti Euroopan ja Venäjän välisessä tavaraliikenteessä. Reitti tarjoaa suoran maantie- ja rautatieyhteyden Saksan, Puolan, Valko-Venäjän ja Venäjän pääkaupunkien välillä sekä muodostaa luonnollisen jatkeen Venäjän läpi kulkevalle Trans-Siperian radalle. (Lautso et al. 2005) Saksan ja Puolan kautta kulkevaa transitoreittiä on kuvattu tarkemmin luvussa 3.6.

Euroopan unionin ja Venäjän välisistä transitokuljetuksista kilpailevat pääasiassa seuraavat viisi vaihtoehtoista reittiä (kuva 3.2):

- Suomen satamien reitti
- Venäjän satamien reitti
- Baltian satamien reitti
- Saksan ja Puolan kautta kulkeva maakuljetusreitti
- Trans-Siperian rautatie



Kuva 3.2. Keskeisimmät EU:n ja Venäjän välisistä ulkomaankaupan kuljetuksista kilpailevat reitit. (Lautso et al. 2005)

3.3 Euroopan unionin liikennepolitiikka

EU:n liikennepolitiikka luo edellytyksiä eri liikennemuotojen kehittämiseen. Liikenneverkostojen kehittämisellä on merkitystä eri transitoreitteihin ja niiden kilpailukykyyn. Euroopan laajuista liikenneverkostoa eli TEN-T -verkostoa uudistetaan osana laajempaa liikennepolitiikan kehittämisprosessia. EU:n ulkopuolisten maiden kanssa on identifioitu ylikansalliset liikenneakselit. TEN-T -verkoston tavoitteena on pidemmällä aikavälillä linkittyä EU:n ulkopuolisiin maihin. TEN-T -ohjelma tarjoaa tukea erityisesti liikenteen infrastruktuurin kehittämiseen. EU:n Marco Polo-ohjelman tarjoamat rahoitusmahdollisuudet on suunnattu ensisijaisesti kuljetusoperaattoreille. Venäjä voi olla mukana hankekumppanina, mutta EU-tukea voi saada vain Euroopan unionin maaperällä aiheutuneisiin kustannuksiin. EU:n ja Venäjän välisten suhteiden kehityksellä on merkitystä esimerkiksi kaupan esteiden purkamiselle ja tullimenettelyiden toimivuudelle myös transitokuljetuksissa.

3.3.1 Euroopan unionin liikennepolitiikka liikenteen valkoisessa kirjassa

Uuden Eurooppa 2020-strategian prioriteetteina ovat älykäs, kestävä ja osallistava kasvu. Liikenteen alalla strategian tavoitteet tulevat sisältymään valmisteilla olevaan uuteen liikenteen valkoisen kirjaan, joka kuvaa Euroopan unionin liikennepolitiikan ja sen osana myös eurooppalaisten liikenneverkostojen pääperiaatteita. Edellinen liikenteen valkoinen kirja julkaistiin vuonna 2001, ja päivitettiin vuonna 2006. Uuden liikenteen valkoisen kirjan prioriteettialueita ovat sisämarkkinat, infrastruktuuri ja innovaatio. Läpileikkaavia horisontaalisia teemoja ovat kilpailukyky, ilmasto sekä kansalaiset. (KOM (2009) 279/4)

Tulevaisuuden eurooppalaisen liikennepolitiikan tavoitteena on kestävä liikennejärjestelmä, joka vastaa yhteiskunnan taloudellisiin, sosiaalisiin ja ympäristön tarpeisiin. Kestävän kehityksen toteuttamisen ohella liikennepolitiikan haasteita ovat ikääntyminen, muuttoliike, fossiilisten polttoaineiden niukkuus, kaupungistuminen ja globalisaatio. Keinoina näiden tavoitteiden toteuttamiseksi esitetään innovatiivisten teknologioiden nopeampaa käyttöönottoa sekä liikennemuotojen tehokkaampaa integrointia, jossa satamien ja intermodaaliterminaalien kehittäminen on tärkeää. Kuljetusketjun ja kuljetusverkoston optimointi on tärkeä elementti, ja pullonkaulojen identifioinnin lisäksi Euroopan komissio viittaa ns. vihreiden korridorien kehittämiseen. Esteetön eurooppalainen meriliikennealue ja merenkulun strategia vuoteen 2018 ovat myös keinoja toteuttaa kestävä liikennejärjestelmä. (KOM (2009) 279/4)

Belgian EU-puheenjohtajuuskaudella esiteltiin uusi Blue Belt-käsite kuvaamaan esteetöntä eurooppalaista merialuetta. Esteettömän eurooppalaisen merialueen toteuttamista aiotaan edistää pilottiprojektin avulla. (Informal Council of Ministers of Transport of the European Union, 22.9.2010) Sähköisten tietojärjestelmien ja tiedonsiirron kehittämistä kuljetusalalla toteutetaan eFreight- ja eMaritime –toimintasuunnitelmien avulla.

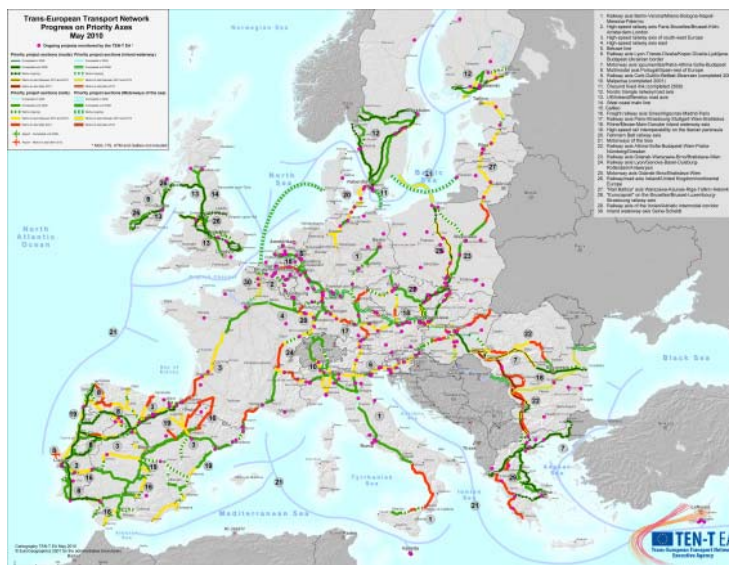
3.3.2 Eurooppalaiset liikenneverkot – TEN-T

Eurooppalaisen liikenneverkon (TEN-T) tavoitteena on tukea EU:n sisämarkkinoita konkreettisesti infrastruktuurin avulla. TEN-T verkosto on tukenut Lissabonin strategian toteuttamista, ja se on osa uuden Eurooppa 2020-strategian toteutusta. Liikenneverkoston perusteet luotiin 1990-luvulla, ja niitä on muutettu viimeksi vuonna 2004. Euroopan komission mukaan TEN-T politiikka on lisännyt koordinaatiota jäsenmaiden infrastruktuurihankkeiden suunnittelussa. (KOM(2009) 44)

Eurooppalainen liikenneverkko (TEN-T) koostuu liikenneinfrastruktuurista, liikenteen valvontajärjestelmistä sekä paikannus – ja navigointijärjestelmistä. Liikenneinfrastruktuurin osia ovat maantie-, rautatie- ja sisävesikuljetusverkot, merten moottoritiet, meri- ja sisävesisatamat, lentokentät ja muut eri liikennemuotojen liittymäkohdat. Liikenneverkoston puitteissa on määritelty 30 prioriteettiprojektia. TEN-T prioriteettiprojektit on esitetty liitteessä 2. ja kuvassa 3.3.

Niistä Suomen transitoasemaan vaikuttavat erityisesti Itämeren moottoritie yhtenä neljästä merten moottoritiestä Euroopassa, Pohjoinen kolmio, jonka osia ovat E18-tie sekä rautatieyhteys Venäjälle sekä Rail Baltica -junayhteys Viron, Latvian, Liettuan ja Puolan sekä Suomen välillä junalautan avulla. (Decision No 1692/96/EC)

Euroopan laajuisen liikenneverkostopolitiikan (Trans-European Transport Network, TEN-T) uudistaminen on meneillään osana laajempaa Eurooppa 2020 – strategiaa, ja liittyy myös uuden liikennepolitiikan valkoisen kirjan valmisteluun. Liikenteen alan toimenpiteet voivat liittyä infrastruktuurin kehittämiseen, kuten sähköisen liikkuvuuden verkkoinfrastruktuurien varhaiseen käyttöönottoon, älykkääseen liikenteenhallintaan, logistiikan parantamiseen, maantiekulkuneuvojen, lentoliikenteen ja merenkulun hiili-diksidipäästöjen vähentämiseen sekä puhtaisiin ja energiatehokkaisiin ajoneuvoihin. (KOM(2010) 212 lopullinen)



Kuva 3.3. TEN-T prioriteettiprojektit. (TEN-T EA 2010)

Ehdotukset uuden liikenneverkostoajattelun perusteiksi

Euroopan komission mukaan Euroopan laajuista liikenneverkostoa koskevaa politiikkaa on sopeutettava ilmastonmuutokseen ja tukemaan Euroopan kansainvälistä roolia: paremmat infrastruktuuriyhteydet sekä Euroopassa että sen naapurimaiden ja muun maailman välillä tukevat Lissabonin strategian mukaista taloudellista ja sosiaalista kehitystä. Sen ytimessä on kuljetusmuotojen yhdistäminen, yhteen toimivien älykkäiden kuljetusjärjestelmien mahdollisimman tehokas käyttö sekä uudet kuljetus- ja energiateknologiat. Tavoitteena ovat komodaalit kuljetuspalvelut sekä rahdille että matkustajille. Komodaalisuus tarkoittaa, että kunkin kuljetusmuodon vahvuuksia hyödynnetään kuljetusketjussa mahdollisimman tehokkaasti, mikä lisää tehokkuutta sekä taloudellisesti että ympäristön näkökulmasta.

Komission mukaan tulevaisuudessa olisi kehitettävä satamainfrastruktuuria ja tehokkaampia sisämaayhteyksiä, ottaen huomioon merenkulun kasvava rooli. Komissio korostaa myös rautieratikorridorien ja vihreiden korridorien kehittämistä, pullonkaulojen poistamista sekä intermodaaliyhteyksien kehittämistä. Rahdin käsittely kaupunkialueilla ja lentoliikenteen potentiaali olisi myös huomioitava. Kaikkien kuljetusmuotojen olisi kehitettävä älykkäitä liikennejärjestelmiä ja uusia hinnoittelujärjestelmiä. Infrastruktuurin käytön tulisi olla tehokasta. (IP/09/208; KOM(2009) 44)

Uudistettu Euroopan laajuinen liikenneverkko perustuisi kaksitasoiseen verkostoon, joka koostuisi ”ydinverkosta” sekä ”kattavasta verkosta” (core / comprehensive network). Kattava verkko on eurooppalaisen liikenneverkon peruskerros, joka perustuu kansallisten rautateiden, maanteiden, sisävesireittien, satamien ja lentoasemien verkostoihin.

Ydinverkko rakentuu kansallisen verkon päälle ja on eurooppalaisen suunnittelun taso. Ydinverkon tavoitteena on tehostaa kokonaisvaltaisesti resurssien käyttöä liikennejärjestelmässä ja vähentää merkittävästi liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä. Ydinverkkoon sisältyisi valtaväyliä ja liikenteen solmukohtia, jotka ovat elintärkeitä liikenteelle sisämarkkinoilla sekä EU:n ja sen naapurien ja maailman muiden osien välillä. Lisäksi se edistäisi Euroopan unionin taloudellista, sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta. Siihen kuuluisi kaikki liikennemuodot kattava ja niiden väliset rajat ylittävä infrastruktuuriperusta yhteisen liikennepolitiikan tavoitteiden saavuttamiseksi. Tämän avulla liikenneverkko toimisi Eurooppa 2020 -strategian ja hiilen määrän vähentämistä koskevien tavoitteiden toteuttamiseksi. Ydinverkko ei olisi ainoastaan yhteisön maantieteellisen ytimen kattava verkko, vaan se osa TEN-T-verkkoa, jonka toteuttamiseen erilaiset rahoitus- ja muut välineet keskitetään. (KOM(2009) 44 lopullinen)

Ydinverkon pääsolmukohdat (main nodes) voivat olla jäsenmaiden pääkaupunkeja, muita kaupunkeja tai suuria keskittymiä, joilla on laajempaa kuin alueellista merkitystä hallinnon, talouden, sosiaalisen tai kulttuurin tai kuljetusten alalla. Tärkeitä solmukohtia ovat myös yhteyssatamat, mannertenvälisen liikenteen keskussatamat ja -lentoasemat, jotka yhdistävät EU:n muuhun maailmaan, sekä tärkeimmät sisävesisatamat ja rahtiterminaalit. (KOM(2010) 212 lopullinen)

Suomen ja sen kautta kulkevien transitokuljetusten kannalta merkittävää on tulevan ydinverkon rakenne ja pääsolmukohtien sijainti. Niiden kehittämiseen tullaan todennäköisesti suuntaamaan pääosa TEN-T – verkon rahoituksesta.

3.3.3 TEN-T verkko ja kolmannet maat

Transitokuljetuksiin vaikuttaa erityisesti eurooppalaisen liikennepolitiikan ns. ”ulkoisen ulottuvuuden” kehittäminen, jonka tavoitteena on liikenneyhteyksien parempi toimivuus EU:n naapurimaiden kanssa. (KOM 2009 279/4) Liikenneyhteyksiä ”kolmansien maiden” eli Euroopan unionin ulkopuolisten maiden kanssa on kehitetty osana yleiseurooppalaisia liikennekäytäviä ja – alueita 1990-luvun alkupuolelta alkaen. EU:n sisäisen TEN-T -verkon ohella määriteltiin EU:n rajat ylittävät liikenneväylät eli pan-eurooppalaiset korridorit. Yhteistyö on perustunut ns. yhteisymmärryspöytäkirjoihin. (KOM (2007) 32)

EU:n liikennealan yhteistyö Venäjän kanssa tapahtuu asiantuntijatyöryhmissä, jotka käsittelevät liikennestrategioita, infrastruktuuria ja julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuutta, liikenteen turvallisuutta, lentoliikennettä, meri- ja sisävesiliikennettä sekä maantie- ja rautatieliikennettä. (COM (2007) 32)

Napoliin ministerikokouksessa lokakuussa 2009 EU ja sen naapurimaat sopivat mm. integroidun verkoston ja ydinverkon identifioinnista, menettelytapojen määrittelystä ja prioriteeteista pullonkaulojen poistamisesta sekä alueellisen yhteistyön vahvistamisesta. (TEN-T policy review, expert group 4)

Euroopan unionin ja sen naapurimaiden tärkeimmät liikenneväylät määriteltiin uudelleen EU:n laajentumisen jälkeen. TEN-T – verkon prioriteettiprojektit kattavat laajentumisen jälkeen myös itäisen Euroopan EU-jäsenmaat, ja pan-eurooppalaisten korridorien sijaan on määritelty **viisi ylikansallista liikenneakselia** (Liite 3). (COM (2007) 32)

- *Merten moottoritiet*: liittävät Itämeren, Barentsinmeren, Atlantin (mukaan luettuina syrjäisimmät alueet), Välimeren, Mustanmeren ja Kaspianmeren alueet ja niiden ranta-valtiot sekä jatkoyhteyden Suezin kanavan kautta Punaisellemerelle.
 - *Pohjoisakseli*: yhdistää EU:n pohjoisimmat osat Norjaan pohjoisessa ja Valko-Venäjään ja Venäjään idässä. Tähän sisältyy myös yhteys Barentsin alueelle eli Norjasta Ruotsin ja Suomen kautta Venäjälle.
 - *Keskiakseli*: yhdistää EU:n keskiosat Ukraina ja Mustallemerelle ja sisävesiyhteyden kautta Kaspianmerelle. Tähän sisältyvät myös suora yhteys Ukrainasta trans-Siperian rautatielle ja yhteys Don/Volga-sisävesiyhteyksien kautta Itämereen.
 - *Kaakkoisakseli*: yhdistää EU:n Balkanin alueeseen ja Turkkiin ja edelleen Etelä-Kaukasukselle ja Kaspianmerelle sekä Lähi-Itään Egyptiin ja Punaisellemerelle saakka.
 - *Lounaisakseli*: yhdistää EU:n lounaiset osat Sveitsiin ja Marokkoon, mukaan luettuna Maghreb-yhteys Marokon, Algerian ja Tunisian kautta, ja sen jatkoyhteys Egyptiin.
- (KOM (2007) 32)

Ylikansalliset liikenneakselit yhdistyvät TEN-T -verkostoihin. Suomen kautta kulkevat transitokuljetukset ovat osa merten moottoriteitä (Itämeren moottoritie) sekä pohjoisakselia, jotka kattavat myös tärkeimmät Suomen kanssa kilpailevat reitit. Suomen kautta on yhteys myös keskiakseliin kuuluvaan Venäjän sisävesiverkostoon. TEN-T -ohjelman tuki kohdistuu ensisijaisesti infrastruktuurin kehittämiseen. Transitokuljetusten kannalta sillä voi olla merkitystä esimerkiksi satamainfrastruktuurin parantamiseen ja kehittämiseen. Suomen kannalta on merkitystä E18 -tien sekä rautatieinfrastruktuurin kehittämällä osana EU:n TEN-T -prioriteettihankkeita.

3.3.4 Liikenne pohjoisen ulottuvuuden politiikassa ja Itämeristrategiassa

Pohjoinen ulottuvuus

Pohjoinen ulottuvuus on Euroopan unionin, Norjan, Islannin ja Venäjän politiikkaa, jonka tavoitteena on tehostaa yhteistyön avulla taloudellista yhteistyötä ja edistää taloudellista integraatiota, kilpailukykyä ja kestävä kehitystä Pohjois-Euroopassa. (http://www.eeas.europa.eu/north_dim/index_en.htm)

Vuoden 2010 kesäkuussa päätettiin perustaa liikenne- ja logistiikka-alan pohjoisen ulottuvuuden kumppanuuden sihteeristö, joka tulee sijaitsemaan Helsingissä. Kumppanuuden yhteisasiakirja allekirjoitettiin Napolin TEN-T -konferenssin yhteydessä 21.10.2009. Kumppaneita ovat Suomen ohella Saksa, Puola, Ruotsi, Tanska, Liettua, Latvia, Viro, Venäjä, Valko-Venäjä ja Norja. (IP/10/702)

Itämeristrategia

Itämeri-strategia on Euroopan unionin ensimmäinen laaja, useita yhteisön politiikoita kattava strategia, joka on laadittu Itämeren alueen kaltaiselle ns. suuralueelle. Strategiaa toteutetaan 15 prioriteettialueen avulla, ja strategia koostuu neljästä pilarista eli aihealueesta:

- * kestävä ympäristöpolitiikka
- * taloudellisesti menestyvä alue
- * kiinnostava ja hyvien yhteyksien varassa toimiva alue ja
- * turvallinen alue.

(KOM(2009) 248)

Kaupan esteiden poistaminen ja innovaatioiden edistäminen ovat Itämeristrategian toimintasuunnitelmassa mainittuja toimia, joilla on vaikutusta myös transitokuljetuksiin. Tavoitteena on myös parantaa ja kehittää alueen sisäisiä ja ulkoisia liikenneyhteyksiä. (SEC (2009) 712)

Erityisesti esteettömän eurooppalaisen merialueen toimintasuunnitelman toteuttaminen edistäisi sisämarkkinoiden toimivuutta ja merikuljetusten sujuvuutta Itämeren alueella. Samoin pitäisi huomioida tullimenettelyjen helpottaminen myös silloin kun alus kuljettaessaan yhteisötavaraa poikkeaa EU:n ulkopuolisissa satamissa (ns. saastuneen laivan

ongelma). Itämeri-strategiassa nostetaan esille myös EU:n ja Venäjän välisen kaupan ja kuljetusten toimivuuden edistäminen vähentämällä hallinnollisia esteitä sekä parantamalla tullimenettelyjä ja infrastruktuuria. Lisäksi toimintaohjelman mukaan on tärkeää vahvistaa kansainvälistä veroyhteistyötä, parantaa kaupan ja investointien edellytyksiä sekä estää veropetoksia sekä – kiertoa. (SEC (2009) 712)

Itämeri-toimintasuunnitelmaan sisältyy myös yhteyksien parantaminen Venäjän ja muiden naapurivaltioiden kanssa. Rajanylityksen pullonkaulojen poistaminen on tärkeimpiä kehittämiskohteita. Myös uudet yhteydet itään ja Kaukoitään pitäisi huomioida. Logistiikan kehittämisessä tärkeitä ovat erityisesti Itämeri ja TEN-T -prioriteettiprojektit. Nimettyjen projektien ohella tärkeitä ovat myös Botnian liikenneväylä, joka yhdistää pohjoisen ylikansallisen liikenneakselin pohjoiseen kolmioon ja Rail Balticaan, Barentsin alueen yhteydet, pohjoisen akselin elementit sekä Via Baltica. Toimintasuunnitelmassa mainitaan myös Itämeren moottoritien yhdistäminen muihin merten moottoriteihin. (SEC (2009) 712)

Itämeri-strategian toteuttaminen voi osaltaan helpottaa EU:n ja Venäjän välistä kauppaa ja kuljetuksia. Toimet kohdistuvat kuitenkin kaikkiin EU-maihin, ja parantaisivat myös muiden Itämeren transitoreittien toimivuutta.

3.4 Suomen liikennepoliittika

Suomalaisen liikennepoliittikan viimeisimpiä asiakirjoja ovat liikennepoliittinen selonteko vuodelta 2008 sekä vuonna 2010 julkistettu liikenteen elinkeinopoliittinen ohjelma. Transitoa käsitellään osana näitä liikenteen alan ohjelmia; erillistä strategiaa ei ole laadittu. Tavoitteena on laatia liikenteen alan pidempiaikaisia kehittämisohjelmia ja toimintasuunnitelmia. Liikennejärjestelmien kehittäminen kokonaisuutena on korostunut, mikä näkyy käytännössä esimerkiksi liikenneviraston ja liikenteen turvallisuusviraston perustamisessa.

Ensimmäinen liikennepoliittinen selonteko julkistettiin vuoden 2008 maaliskuussa. Selonteon yhteydessä päätettiin vaalikauden väyläinvestointien ohjelmasta. (Liikennepoliittinen selonteko 2008)

Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) johdolla valmisteltu liikenteen elinkeinopoliittinen ohjelma julkistettiin keväällä 2010. Ohjelma sisältää tilannekatsauksen liikennemarkkinoiden nykytilanteeseen, arvion kehitysnäkymistä sekä ehdotukset kehittämistarpeista. Liikenteen elinkeinopoliittisen ohjelman ohella on laadittu logistiikkastrategia logistiikkafoorumin puitteissa. Logistiikkastrategian ensisijaisena tavoitteena on parantaa Suomen, erityisesti tavarakuljetusten logistista kilpailukykyä. (Liikenteen elinkeinopoliittinen ohjelma 2010, s. 14)

Liikenteen elinkeinopoliittisen ohjelman lähtökohtana on pyrkiä parantamaan liikennepalveluja tarjoavien yritysten toimintaedellytyksiä, lisäämään kilpailua sekä parantamaan palveluiden tarjontaa ja laatua, ei suoraan kasvattaa liikennemarkkinoita. Ohjelmassa kuitenkin todetaan, että kansainväliset markkinat voivat tarjota kasvumahdollis-

suuksia kilpailukykyiselle liikenne-elinkeinolle. Esimerkkeinä mainitaan Finnairin gateway – asema Kaukoidän liikenteessä sekä eräiden maiden merenkulkuklusteri (esim. Tanska, Norja ja Alankomaat). Ohjelma nostaa esille transitokuljetukset Suomen satamien kautta esimerkkinä ”*esimerkkinä suomalaisen logistiikka-alan tehokkuudesta ja toimivuudesta, joka on hyödyttänyt satamia ja tehostanut niiden käyttöastetta.*” (Liikenteen elinkeinopoliittinen ohjelma 2010, s. 41.)

Elinkeinopoliittisen ohjelman liikenteen ja logistiikan kehittämistoimet kohdistuvat koko sektorille eivätkä suoraan esimerkiksi transitokuljetusten kehittämiseen. Merenkulun toimintaedellytyksiä parantavina toimina ohjelmassa on mainittu esimerkiksi satamien ja niiden liikenneyhteyksien kehittäminen. Rautatieliikenteen osalta tavoitteena on Venäjän kanssa solmittavan uuden yhdysliikennesopimuksen avulla luoda edellytyksiä Suomen ja Venäjän välisen rautatieliikenteen kehittämiseksi. Nykyisellään Suomen ja Venäjän välistä yhdysliikennettä ei ole avattu kilpailulle. (Liikenteen elinkeinopoliittinen ohjelma 2010 s. 43–47)

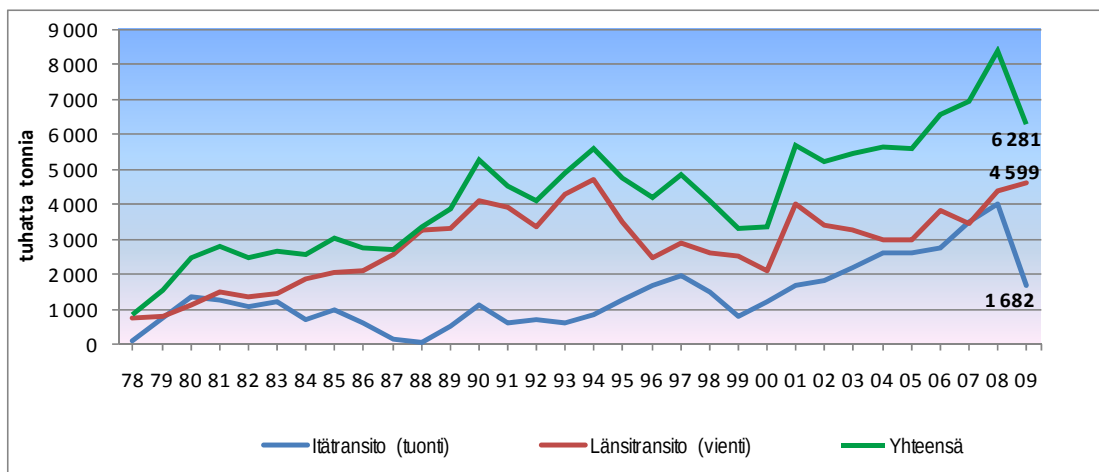
Transitokuljetukset sisältyvät liikenne- ja viestintäministeriön elokuussa 2010 julkistamaan tulevaisuuskatsaukseen, joka on suunnattu poliittisille päättäjille seuraavan, vuonna 2011 laadittavan hallitusohjelman valmistelua varten. Tulevaisuuskatsauksen skenaariot ovat edistyvä, aktiivinen ja rohkea Suomi. Logistiikan kehitysvaihtoehdot ovat monelta osin lähellä SPC Finlandin transitosta esitettyjä skenaarioita luvussa 8. Edistyvä Suomi – skenaariossa Suomen erityistarpeet olisi huomioitava logistiikan EU-yhteistyössä. Venäjä-yhteistyössä olisi huomioitava omat kansalliset kuljetustarpeet ja kansallinen etu. Aktiivinen Suomi edistää logistiikan sähköisiä toimintamalleja mm. rajanylityksessä. Suomalaisen kuljetuselinkeinoon kilpailuedellytykset pidetään hyvinä. Samalla Itämeren laivaliikenteen turvallisuutta ja satamatoimintoja tehostetaan. Aktiivinen Suomi seuraa merenkululle maksettavien tukien vaikutuksia ja kehittää niitä niin, että Suomen lipun alla säilyy riittävästi tonnistoa.

Rohkea Suomi – skenaario lisää transitokuljetuksia Venäjälle. Väestölle ja ympäristölle aiheutuvia haittoja torjutaan, ja elinkeinoelämän osallistumista haittojen kustannuksiin kartoitetaan. Suomen ja Venäjän rajaliikennettä ja rajaväyliä kehitetään. (Liikenne- ja viestintäministeriön tulevaisuuskatsaus 2010)

3.5 Suomen satamien transitoreitti

Transitoliikenne Suomen kautta alkoi 1970-luvulla konttien kuljetuksella Euroopan maista Suomen ja Neuvostoliiton kautta Japaniin sekä Japanista samaa reittiä pitkin Eurooppaan. Reitti koettiin turvallisemmaksi kuin aikaisemmin käytetty pitkä merireitti Japanin ja Suomen välillä. Virallisesti Suomen ja Venäjän väliset transitokuljetukset alkoivat vuonna 1976, jolloin neuvostoliittolainen huolintayhtiö V/O Sojuzvneshttrans ja Suomen Valtionrautatiet solmivat kauttakulikutavaroiden kuljetussopimuksen. Vuonna 1980 sopimukseen liittyi myös Neuvostoliiton kautta kuljetettavien tavaroiden huolintaa varten perustettu V/O Sojuztransit. (Salanne & Saarto 1998) Sen jälkeen Suomen transitoliikenteen kasvu on jatkunut melko tasaisena.

Transitokuljetusten kokonaismäärä Suomessa oli vuonna 1980 noin 2,5 miljoonaa tonnia, vuonna 1990 yli 5 miljoonaa tonnia ja vuonna 2008 noin 8,4 miljoonaa tonnia (kuva 3.4). Transitokuljetusten volyymi on näin ollen yli kolminkertaistunut noin 30 vuodessa keskimääräisen kasvun ollessa noin 10 prosenttia vuodessa. Transitokuljetusten volyymi aleni 1990-luvun loppupuolella pääasiassa Venäjän valuuttakriisin seurauksena. Etenkin Venäjän tuontivolyymit laskivat tuolloin merkittävästi. (Widgren et al. 2000) Vuonna 2008 Suomen itä- ja länsitransiton kokonaismäärä oli lähes yhtä suuri. Suomen ulkomaankaupan ja transitoliikenteen meriteitse kuljetettu tavaravolyymi oli vuonna 2008 kokonaisuudessaan noin 102 miljoonaa tonnia, josta transitoliikenteen osuus oli noin 8 %. Vuonna 2009 Suomen ulkomaankaupan kokonaisvolyyymi laski 83 miljoonaan tonniin. Myös Suomen transitoliikenteen kokonaisvolyyymi lähti maailmanlaajuisen taantuman myötä laskuun. Taantuman vaikutukset ulottuivat erityisesti itätransiton määrään, joka väheni noin 58 % edellisvuodesta Venäjän ulkomaankaupan ja kulkuskysynnän laskun seurauksena. Sen sijaan länsitransiton volyyymeihin taantumalla ei ollut määrää laskevaa vaikutusta, vaan länsitransiton tonnimäärä kasvoi noin 5 %. (Liikennevirasto 2010a; Merenkululaitos 2009)



Kuva 3.4. Suomen transitovolyyymien kehitys vuosina 1978–2009. (Liikennevirasto 2010a; Merenkululaitos 2009)

Suomen kehittymiseen kauttakulkumaaksi ovat vaikuttaneet muun muassa Suomen maantieteellinen sijainti (yhteistä maarajaa Venäjän kanssa yli 1 200 kilometriä), sama rautatieliikenteen raideleveys Venäjän kanssa, Suomen ja Venäjän rautateiden välinen pitkäaikainen yhdysliikennekokemus, Suomen tuonnista vapautuvat rautatievaunut sekä kehittyneet satamatoiminnot. (Salanne & Saarto 1998) Viime vuosina vapautuvien rautatievaunujen tilalle ovat tulleet transitoliikenteestä vientiteollisuuden käyttöön vapautuvat kontit. (Ruutikainen & Tapaninen 2007)

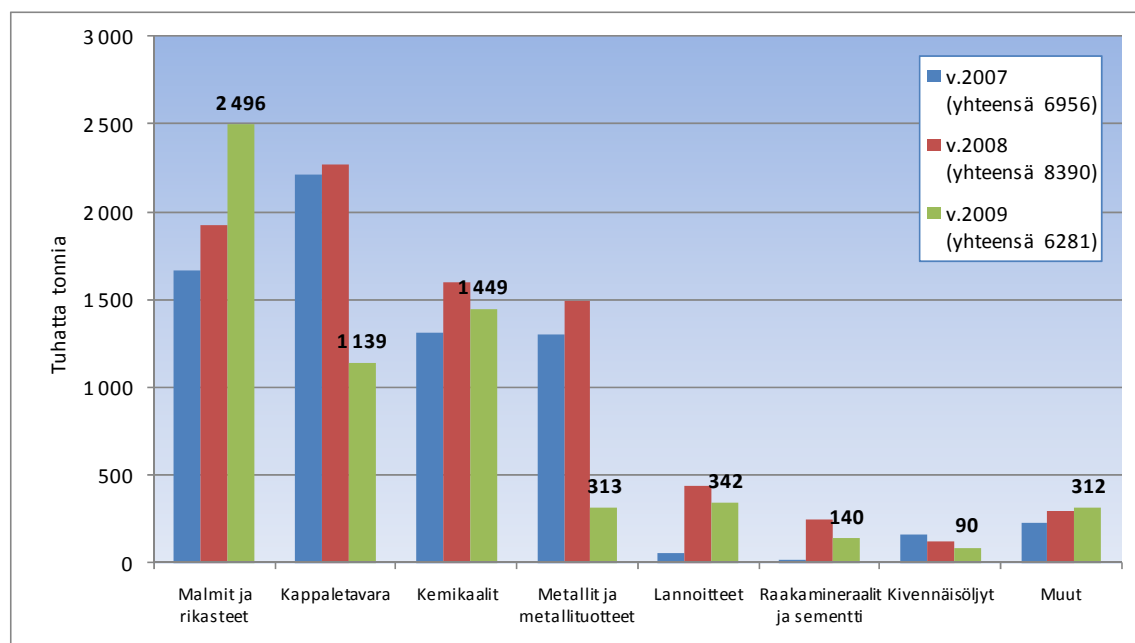
Taulukossa 3.1 on kuvattu Suomen transitokuljetusten kokonaismäärän kehittymistä kuljetusmuodoittain. Suomen transitovolyymeja kuvaavissa tilastoissa meri- ja lento-transiton yhteismäärän pitäisi periaatteessa olla yhtä suuri rauta- ja maantietransiton yhteismäärän kanssa. Tilastollisesti on kuitenkin havaittavissa pieniä eroja johtuen lähinnä kuljetusmuotojen erilaisesta kirjaamistavasta, tavaroiden mahdollisesta kirjautumisesta eri tarkastelujaksoille ja siitä, että myös Suomen pohjoisten maarajojen kautta

tapahtuu pienissä määrin rautatie- ja maantieliikenteen transitoa. (Tilastokeskus 2006) Lisäksi on huomattava, ettei lentotransiton määrästä ole käytettävissä tilastoja.

Taulukko 3.1. Suomen transiton kehitys kuljetusmuodoittain vuosina 2000–2009, tuhatta tonnia. (Liikennevirasto 2010a; Merenkululaitos 2009; Tilastokeskus 2006; Tullihallitus 2010a, 2010c; VR Cargo 2010, 2009, 2008)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Meri	3 367	5 680	5 244	5 469	5 631	5 600	6 577	6 956	8 390	6 281
Rauta-	2 672	4 008	3 461	3 194	3 201	3 388	4 250	3 560	4 800	4 426
Maan-	1 239	1 532	1 791	2 243	2 591	2 866	2 947	3 694	3 802	1 744
Maan- tie ja rautatie yht.	3 911	5 540	5 252	5 437	5 792	6 254	7 197	7 254	8 602	6 170

Suomen transitokuljetusten kokonaisvolyymi oli vuonna 2009 noin 6,3 miljoonaa tonnia. Vuoden 2008 tasosta (8,4 milj. tonnia) volyymi väheni näin ollen 25 %. Vuonna 2009 lähes kaikkien transitoliikenteen tavararyhmien kuljetukset vähenivät Suomen kautta. Ainoastaan malmien ja rikasteiden transitokuljetukset lisääntyivät edellisvuodesta. Eniten vähenivät henkilöautojen transitokuljetukset, joiden määrä aleni peräti 78 prosenttia edellisvuodesta (Tullihallitus 2010a). Vuonna 2009 tärkeimpiä tavaralajeja olivat kappaletavara, malmit ja rikasteet sekä kemikaalit, jotka yhdessä muodostivat noin 81 % transiton kokonaismäärästä (kuva 3.5).

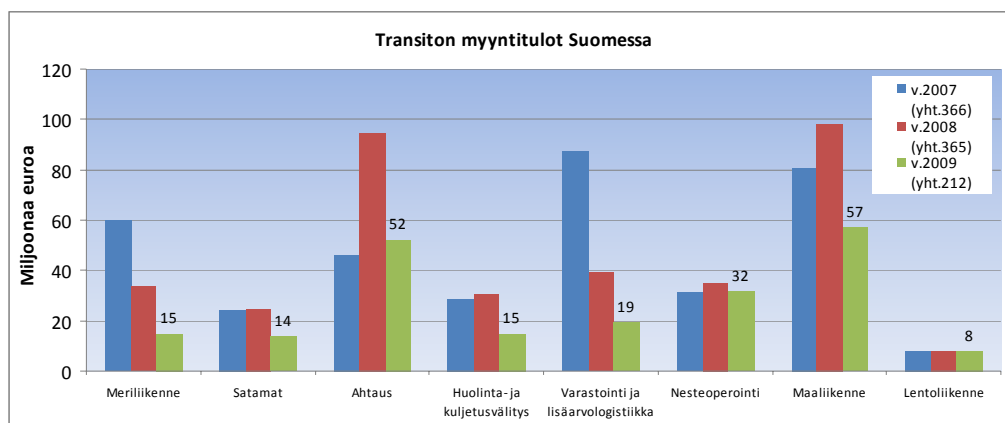


Kuva 3.5. Suomen transitovolyymit tavararyhmittäin vuosina 2007–2009 tuhatta tonnia. (Liikennevirasto 2010b)

Suomen kautta tapahtuvalla transitoliikenteellä on Suomelle ja etenkin Kymenlaakson alueelle huomattava merkitys. Transitoliikenteen hyödyt ovat huomattavasti haittoja suuremmat. Liikenne- ja viestintäministeriön kehittämän ”Transitoliikenteen taloudelliset vaikutukset” -tietokonemallin (TRAMA) mukaan suomalaiset toimijat saivat kautta-

kulkuliikenteestä myyntituloja vuonna 2008 noin 365 miljoonaa euroa ja väylätuloja (väyläverot, luotsaus, maantieliikenteen verot) noin 17 miljoonaa euroa. Kauttakulkuliikenteen tuotot Suomelle olivat vuonna 2008 näin ollen yhteensä noin 382 miljoonaa euroa. Vuonna 2009 kokonaistulot vähenivät 225 miljoonaan euroon talouden taantumana ja transitoliikenteen vähenemisen seurauksena. Transitoliikenteen aiheuttamat kustannusarviot olivat vuonna 2008 noin 32 miljoonaa ja vuonna 2009 noin 25 miljoonaa euroa. Kustannukset koostuivat pääasiassa liikenneväylien kunnossapidon sekä päästöjen ja onnettomuuksien aiheuttamista kustannuksista. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010)

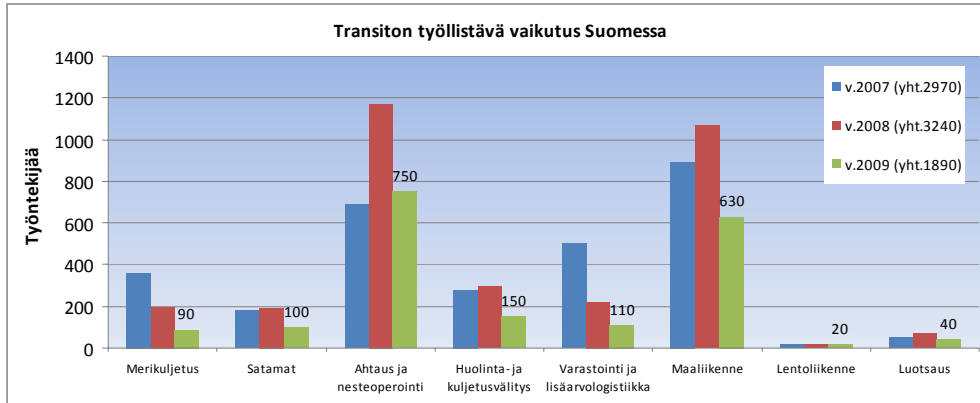
Kuvassa 3.6 on havainnollistettu Suomen transitoliikenteen yksityisten myyntitulojen jakautumista toiminnoittain vuosina 2007–2009. Vuosina 2007 ja 2008 transiton myyntitulot olivat kutakuinkin samansuuruiset, mutta vuonna 2009 tapahtui suuri pudotus taantumana myötä. Erityisesti itätransiton myyntitulot vähenivät vuoden 2009 aikana: kun vielä vuonna 2008 itätransiton myyntitulot olivat 259 miljoonaa euroa, niin vuoden 2009 lopuksi päädyttiin 109 miljoonaan euroon. Länsitransiton myyntitulot ovat pysyneet tarkastellulla ajanjaksolla tasaisesti noin 100 miljoonan euron vuositasolla. Tarkasteltaessa myyntitulojen jakautumista toiminnoittain voidaan havaita, että taantumana myötä kaikkien muiden kuin nesteoperoinnin ja lentoliikenteen myyntitulot ovat laske-neet merkittävästi. Nesteoperoinnin myyntitulojen säilyminen ennallaan taantumasta huolimatta selittyy pääasiassa sillä, ettei taantumana vaikutus ulottunut niin voimakkaasti länsitransitoon. Itätransitossa erityisesti varastoinnin ja lisäarvologistiikan myyntitulot ovat viime vuosina alentuneet. Tähän pääsyyntä on Venäjän oman logistiikan kehittyminen, jonka vuoksi transitotuotteiden varastointi ja lisäarvopalvelut ovat siirtyneet kasvavassa määrin tuotettaviksi Venäjällä.



Kuva 3.6. Suomen transitoliikenteen yksityisten myyntitulojen jakautuminen toiminnoittain vuosina 2007–2009. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010)

Kauttakulkuliikenteen mukanaan tuomien tuottojen lisäksi transitolla on merkittävä työllistävä vaikutus Suomessa. Viime vuosien aikana transitoliikenteen vuosittainen työllistävä vaikutus on vaihdellut noin 2 000 työntekijästä yli 3 000 työntekijään. Vuonna 2008 transiton työllistävä vaikutus oli noin 3 200 työntekijää, mutta taantumana myötä työpaikat vähenivät noin 1 900 työntekijään. Transitoliikenteen työpaikat vähenivät vuonna 2009 käytännössä kaikissa eri transitotoiminnoissa. Viime vuosina erityisesti varastointiin ja lisäarvologistiikkaan sekä merikuljetuksiin liittyvät työpaikat ovat vä-

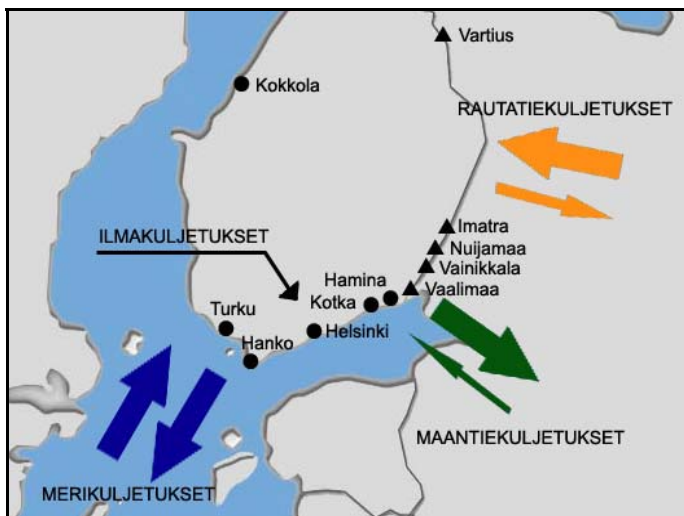
hentyneet huomattavasti. Kuvasta 3.7 ilmenee jakautuminen toiminnoittain. Ylivoimaisesti eniten työpaikkoja on maaliikenteen sekä ahtauksen ja nesteoperoinnin toiminnoissa.



Kuva 3.7. Suomen transitoliikenteen työllistävän vaikutuksen kehitys toiminnoittain vuosina 2007–2009. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010)

Suomen transitoreitti on yhteydessä Venäjään pohjoisakselin kautta. Pohjoisakseli on yksi viidestä ylikansallisesta liikenneväylästä, jotka yhdistävät EU:n ja sen lähialueet (Liite 3). Suomen reitin päälinja kulkee Turun, Hangon, Helsingin, Kotkan ja Haminan kautta Pietariin ja sieltä edelleen Moskovaan. Suomen puolella reitti muodostuu E-18-valtatiestä sekä rautatieyhteydestä Pietariin ja Moskovaan. Pietarista ja Moskovasta yhteydet jatkuvat Trans-Siperian rataa pitkin Kaukoitään. Multimodaalisia akseleita pitkin tavaraa voidaan kuljettaa muun muassa Baltian maihin ja Saksaan. Suomen satamilla on yhteys Itämeren moottoritietä (?) pitkin Pohjolan kolmion, Puolan ja Länsi-Euroopan pääsatamiin sekä niiden kautta myös Etelä-Eurooppaan ja muihin maanosiin. (KOM (2007) 32; Lautso et al. 2005)

Suomen kautta kulkeva transitoliikenne muodostuu kahdesta ilmansuuntien mukaisesta päävirrasta eli itä- ja länsitransitosta (kuva 3.8), joita on kuvattu seuraavassa kahdessa alaluvussa tarkemmin. Suomen itä- ja länsitransiton kuvauksen jälkeen Suomen transitoliikennettä tarkastellaan satamittain. Lopuksi Suomen transitoreitistä on esitetty kirjallisuuteen perustuva SWOT-analyysi.



Kuva 3.8. Suomen transitoliikenteen kuljetusmuodot sekä transitokuljetusten kannalta tärkeimmät satamat ja raja-asemat. (Widgren et al. 2000)

3.5.1 Suomen itätransito

Suomen itätransiton reitti on yksi tärkeimmistä reiteistä arvokkaiden tavaroiden kuljetuksessa Euroopan unionin alueilta Venäjälle. Vuonna 2009 noin 10 % Venäjän ulkomaankaupan tuonnin arvosta kuljetettiin Suomen kautta itätransitona Venäjälle (Tullihallitus 2010a; Venäjän federaation valtiollinen tilastokeskus 2010). Taantumaa edeltävinä vuosina päästiin parhaimmillaan jopa noin 26 prosentin lukemiin. Itätransitossa, josta käytetään myös nimitystä tuontitransito, kuljetukset tapahtuvat merikuljetuksina lähtömaista Suomen satamiin ja niistä edelleen etupäässä maantiekuljetuksina Venäjälle. Tarvittaessa transitotavarat puretaan ja uudelleen lastataan asiakkaiden tilausten mukaisesti Suomessa sijaitsevilla tullivarastoissa. Venäjän logistisen infrastruktuurin kehittymisen myötä yhä suurempi osa tavaratoimituksista, varsinkin konteissa kuljetettava arvotavarasta, kulkee nykypäivänä suoraan Venäjälle ilman Suomessa tapahtuvaa purkamista, välivarastointia ja lisäarvopalvelujen tuottamista. (Posti et al. 2009) Jälleenviennillä Suomesta Venäjälle on suuri merkitys Suomen Venäjän kaupassa. Jälleenvienti eroaa jonkin verran transitosta (Liite 4).

Rautatiekuljetusten osuus itätransiton liikenteestä on melko vähäinen, mikä johtuu pääasiassa Venäjän tullausongelmasta. Tullausta on käytännössä ollut mahdotonta suorittaa muualla kuin määräaseman tullissa. Asiakkaiden intressissä on saapuneen tavaran siirtäminen rautatieasemalta omaan tullauspisteeseensä tullattavaksi. Toisena vaikuttavana tekijänä rautatiekuljetusten vähäisyyteen on ollut yksittäisten vaunujen saannin vaikeus. Toisaalta konttien rautatiekuljetukset täysillä blokkijunilla Venäjälle uskotaan lisääntyvän. VR ja Venäjän rautatieyhtiöt ovat perustaneet viime vuosina yhteisyrityksiä parantaakseen rautatiekuljetusten kilpailukykyä transitoliikenteessä. Vuonna 2007 VR osakeyhtiön ja Venäjän rautatieyhtiön RZD:n tasaosuuksin omistama yritys ContainerTrans Scandinavia aloitti säännöllisen konttijunaliikenteen itärajan yli. Vuonna 2009 VR perusti yhdessä Venäjän rautateiden tavaraliikenneyhtiön PGK:n kanssa Freight One Scandinavia Oy:n vastatakseen paremmin asiakkaiden tarpeisiin. Toimivat säännölliset

junayhteydet Venäjälle ovat yksi edellytys Suomen reitin kilpailukyvyn säilyttämisessä ja lisäämisessä. (Posti et al. 2009)

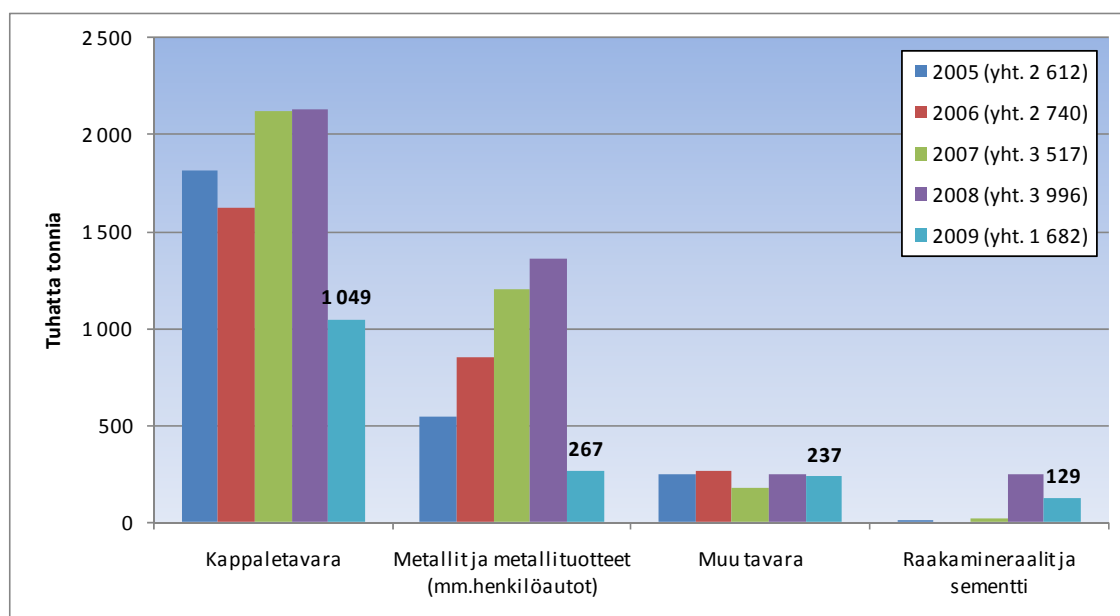
Itätransitossa tavaroita kuljetetaan vähäisessä määrin myös lentoteitse Suomeen ja Suomesta edelleen maakuljetuksina Venäjälle. Vuonna 2009 Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulki Venäjälle 3000 tonnia transitoliikennettä (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010). Lisäksi kauttakulkuliikenteen kuljetuksia tapahtuu jonkin verran Suomen pohjoisten maarajojen kautta. (Widgren et al. 2000)

Taulukossa 3.2 on kuvattu Suomen itätransiton kehitystä kuljetusmuodoittain vuosina 2000–2009. Tarkastellun ajanjakson aikana itätransiton kokonaisvolyymin kasvu on ollut tasaista aina vuoteen 2008 saakka, jolloin saavutettiin historian suurin volyymi (4,0 milj. tonnia) Suomen kautta itään kuljetettavassa transitoliikenteessä. Kuljetusmuodoittain tarkasteltaessa on havaittavissa, että itätransitossa erityisesti maantiekuljetukset ovat lisääntyneet vuosien saatossa merkittävästi. Rautatiekuljetusten osuus itätransitosta on pysynyt suhteellisen tasaisena. Tulevaisuudessa rautatiekuljetusten merkityksen uskotaan kasvavan muun muassa ympäristöasioiden korostumisen myötä. Vuonna 2009 itätransiton kuljetusvolyymit romahtivat taantuman seurauksena alle puoleen (-58 %) edellisvuodesta.

Taulukko 3.2. Suomen itätransiton kehitys kuljetusmuodoittain vuosina 2000–2009, tuhatta tonnia. (Liikennevirasto 2010a; Merenkululaitos 2009; Tilastokeskus 2006; Tullihallitus 2010a, 2010c; VR Cargo 2010, 2009, 2008)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Meri	1 234	1 689	1 814	2 207	2 638	2 612	2 740	3 517	3 996	1 682
Rautatie	223	237	211	202	234	197	120	120	400	165
Maantie	1 182	1 402	1 664	2 127	2 490	2 780	2 947	3 694	3 802	1 744
Rautatie ja maantie yht.	1 405	1 639	1 875	2 329	2 724	2 977	3 067	3 814	4 202	1 909

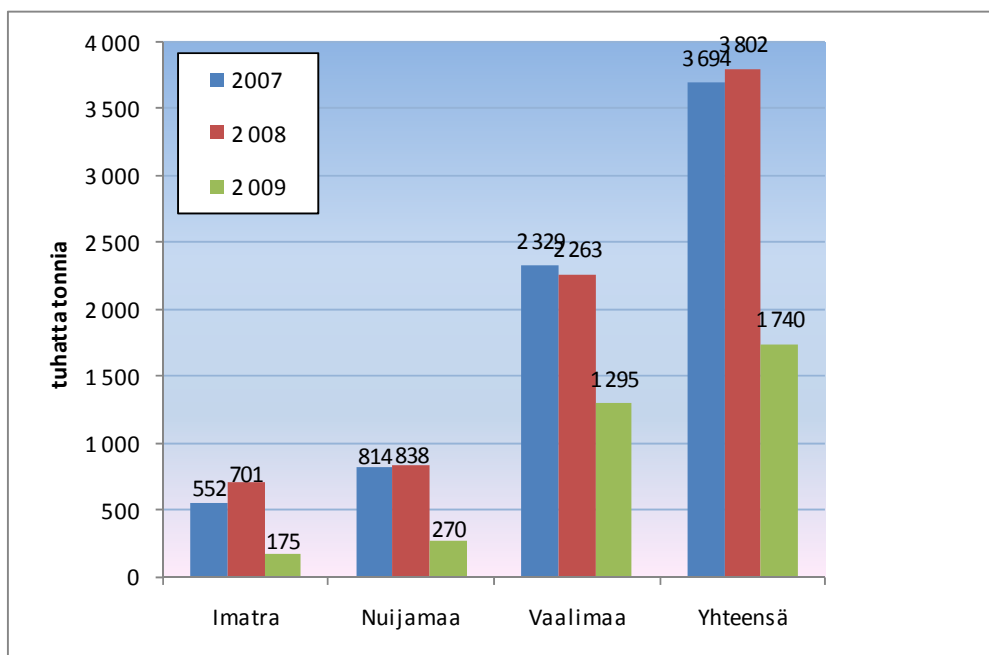
Suomen kautta transitona itään kuljetetaan pääasiassa kappaletavaroita, metalleja ja metallituotteita (sis. henkilöautot) sekä raakamineraaleja ja sementtiä. Vuonna 2008 kappaletavarat sekä metallit ja metallituotteet (pääasiassa henkilöautot) muodostivat yhdessä noin 87 % itätransiton kokonaisvolyymista (kuva 3.9). Vuonna 2009 erityisesti henkilöautojen transitokuljetukset itään vähenivät huomattavasti. Myös kappaletavarakuljetukset Suomen kautta itään laskivat oleellisesti.



Kuva 3.9. Suomen itätransiton volyymit tavaralajeittain vuosina 2005–2009, tuhatta tonnia. (Liikennevirasto 2010b; Merenkululaitos 2009, 2008)

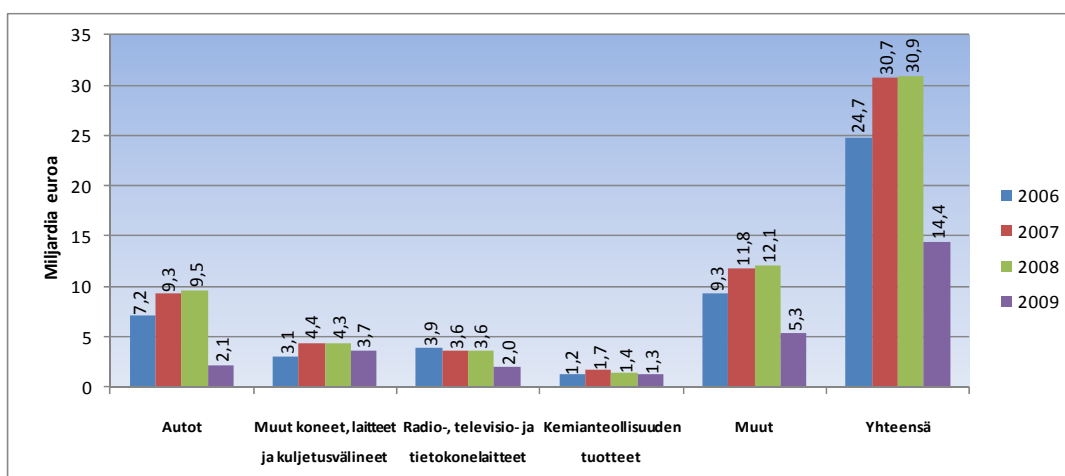
Seuraavassa keskitytään tarkastelemaan itätransiton maantiekuljetuksia, koska ne muodostavat suurimman osan itätransiton volyymeista ja koska niistä on olemassa Tullihallituksen kokoamia tilastotietoja. Rautatiekuljetusten osalta vastaavia yksityiskohtaisia tilastotietoja ei ole julkisesti saatavissa.

Tullihallituksen tilastojen mukaan itätransiton maantiekuljetusten kokonaisvolyymi oli vuonna 2009 noin 1,75 miljoonaa tonnia, josta Vaalimaan raja-aseman kautta kuljetettiin noin 1,3 miljoonaa tonnia, Nuijamaan raja-aseman kautta noin 0,3 miljoonaa tonnia ja Imatran raja-aseman kautta noin 0,15 miljoonaa tonnia (kuva 3.10). Vaalimaan raja-asema on jo pitkään ollut tavaramäärällä mitattuna Suomen tärkein raja-asema ja vuonna 2009 sen osuus itään kuljetetusta liikenteestä oli yli 70 %. Vuonna 2009 transitoliikenne laski Vaalimaan raja-asemalla 43 % edellisvuoteen verrattuna. Muilla raja-asemilla transitoliikenteen väheneminen oli prosentuaalisesti vielä suurempaa: Nuijamaalla -68 % ja Imatralla -75 % verrattuna vuoteen 2008. (Tullihallitus 2010a)



Kuva 3.10. Maantiekuljetusten transitovolyymit Suomen tärkeimmillä raja-aseilla vuosina 2007–2009. (Tullihallitus 2010a, 2010c)

Tavararyhmittäin tarkasteltuna vuonna 2009 Suomen kautta vietiin itään 248 tuhatta tonnia autoja, 273 tuhatta tonnia koneita ja laitteita, 215 tuhatta tonnia elintarvikkeita ja 153 tuhatta tonnia kemianteollisuuden tuotteita. Rajuin pudotus koettiin henkilöautojen transitossa, joka väheni 78 % edellisvuodesta. Kappalemäärässä se tarkoittaa noin 570 000 autoa vähemmän kuin vuonna 2008. Rahallisesti mitattuna tämä pudotti itä-transiton arvoa 7,4 miljardilla eurolla. Myös Suomen kautta itään maanteitse kuljetettujen elektroniikkatuotteiden kokonaisarvo väheni taantuman seurauksena tuntuvasti. Transitoliikenteen kokonaisarvoksi vuonna 2009 muodostui 14,4 miljardia euroa, joka on 53 % pienempi kuin edellisvuotena (30,9 miljardia euroa). Kuvassa 3.11 on esitetty Suomen itään suuntautuvan maantietransiton rahallisen arvon kehitys tavaralajeittain vuosina 2006–2009.



Kuva 3.11. Suomen kautta itään suuntautuvan maantietransiton rahallisen arvon kehitys tavaralajeittain vuosina 2006–2009. (Tullihallitus 2010a, 2010c)

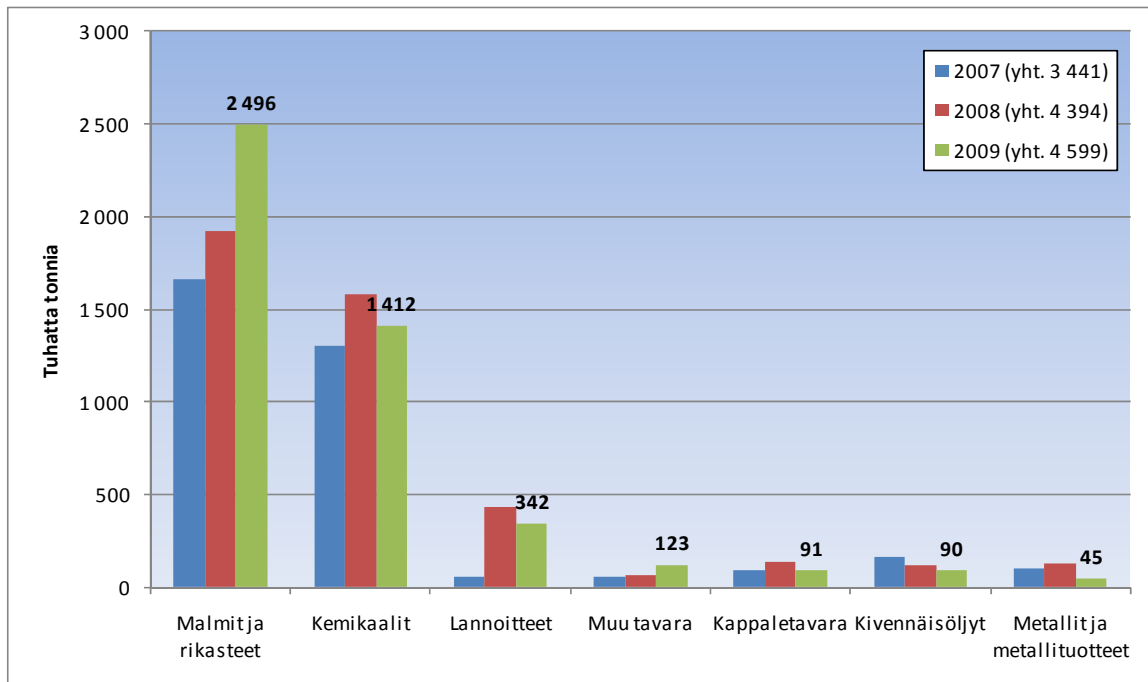
3.5.2 Suomen länsitransito

Länsitransitossa, josta käytetään myös nimitystä vientitransito, kuljetukset tapahtuvat pääasiassa rautatiekuljetuksina Venäjän eri alueiden tuotantolaitoksista Suomen sata-miin ja niistä edelleen laivakuljetuksina kohdemaahan. Kuljetettava tavara on suurim-maksi osaksi jalostamatonta ja arvoltaan alhaista, minkä vuoksi rautatiekuljetukset so-veltuvat erityisen hyvin käytettäväksi länsitransitossa. Maantiekuljetusten osuus länsi-transitossa on vähäinen. Suomen eteläosien lisäksi transitoliikennettä tapahtuu vähäises-sä määrin myös Suomen pohjoisten maarajojen kautta maantie- ja rautatiekuljetuksina. (Widgren et al. 2000) Taulukossa 3.3 on esitetty länteen suuntautuvan transiton kehitys kuljetusmuodoittain vuosina 2000–2009. Tämän ajanjakson aikana länsitransiton koko-naisvolyymi on yli kaksinkertaistunut. Hieman yllättäen taantumalla ei ollut vähentävää vaikutusta länsitransiton tavaravolyymeihin, vaan volyymit lisääntyivät vuonna 2009 noin 5 % edellisvuodesta. Suomen länsitransiton kokonaisvolyymi oli vuonna 2009 noin 4,6 miljoonaa tonnia.

Taulukko 3.3. Suomen länsitransiton kehitys kuljetusmuodoittain vuosina 2000–2009, tuhatta tonnia. (Liikennevirasto 2010a; Merenkulkulaitos 2009; Tilastokeskus 2006; VR Cargo 2010, 2009, 2008)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Meri	2 132	3 991	3 431	3 262	2 992	2 988	3 837	3 439	4 395	4 599
Rautatie	2 450	3 771	3 250	2 992	2 967	3 192	4 130	3 430	4 400	4 260
Maantie	57	130	127	116	101	86	-	-	-	-
Rauta- ja maantie yht.	2 507	3 901	3 377	3 108	3 068	3 278	-	-	-	-

Länteen suuntautuvat transitokuljetukset tavaralajeittain on viime vuosien ajalta esitetty kuvassa 3.12. Tarkastellulla ajanjaksolla tärkein tavararyhmä kuljetusten määrällä mitat-tuna on ollut malmit ja rikasteet, jotka koostuvat pääasiassa Venäjältä Kokkolan sata-man kautta kuljetettavista rautapelleteistä. Vuonna 2009 niiden määrä oli lähes 2,5 mil-joonaa tonnia, joka vastaa yli 50 % kaikista länsitransiton kuljetuksista kyseisenä vuon-na. Malmien ja rikasteiden länsitransiton määrä on kasvanut tarkasteltavan ajanjakson (2007–2009) aikana 49 %. Toinen tärkeä Suomen kautta länteen kuljetettava tavara-ryhmä on kemikaalit, joita kuljetettiin vuonna 2009 noin 1,4 miljoonaa tonnia. Yhdessä nämä kaksi suurinta tavararyhmää muodostivat vuonna 2009 lähes 85 % länsitransiton kokonaismäärästä. Viime vuosina myös lannoitekuljetusten merkitys Suomen länsitransitossa on kasvanut.



Kuva 3.12. Suomen länsitransiton volyymit tavaralajeittain vuosina 2007–2009, tuhatta tonnia. (Liikennevirasto 2010b)

3.5.3 Suomen transitosatamat

Suomessa on noin 50 ulkomaankuljetuksia hoitavaa satamaa. Näistä noin kymmenen sijaitsee Saimaan alueella. Suomessa on 23 talvisatamaksi luokiteltua satamaa, joihin Liikennevirasto takaa ympärivuotisen liikenteen mahdollistavan jäänmurtoavustuksen. Noin 80 % Suomen ulkomaankaupasta kuljetetaan merireittejä pitkin. (Meriliitto 2010) Transitoliikenteen kannalta tärkeimmät satamat ovat Hamina, Hanko, Helsinki, Kokkola, Kotka ja Turku, joiden kautta kulkevat käytännössä kaikki Suomen transitoikuljetukset. Seuraavassa on esitetty yleiskuvaus näistä satamista sekä kuvattu satamien ulkomaankaupan tavaravirtoja ja transitoliikenteen tuoterakennetta. Luvun lopussa on havainnollistettu taulukoiden ja kuvaajien muodossa satamien transitoliikenteen määriä.

Kokkolan satama sijaitsee Pohjanmaan rannikolla. Satama on tärkeä linkki idän ja lännen välisessä kaupankäynnissä tarjoamalla nopeat yhteydet Venäjälle ja sieltä muualle maailmaan. Hyvät rautatieyhteydet Venäjälle yhdistävät Kokkolan sataman Murmanskin alueeseen, Kuolan niemimaahan ja edelleen Komin alueeseen sekä muihin kaukaisempiin läntisen Siperian alueisiin. Kokkolan satamaan johtaa 13 metrin syväväylä, joka mahdollistaa täyteen lastattujen Panamax-kokoisten laivojen pääsyn satamaan. (Kokkolan Satama 2010)

Kokkolan satama oli vuonna 2009 kokonaisvolyymiltaan Suomen kuudenneksi suurin satama ja transitoliikenteen tavaramäärän osalta se nousi Kotkan ohii Suomen suurimmaksi satamaksi. Kokkolan sataman käsittelemien ulkomaankaupan kuljetusten kokonaisvolyymi oli vuonna 2009 noin 4,9 miljoonaa tonnia, josta noin 2,6 miljoonaa tonnia oli transitoliikennettä (taulukko 3.4). Sataman osuus koko Suomen transitoliikenteestä

oli vuonna 2009 noin 42 %. Kokkolan transitokuljetukset muodostuvat pääasiassa raupapellettien ja -rikasteiden vientiliikenteestä. Vuodesta 2008 alkaen sataman kautta on kuljetettu pienissä määrin (vuonna 2008 noin 0,25 miljoonaa tonnia) myös alumiinisavea Venäjälle (Kokkolan Satama 2008). Taantumalla ei ole ollut negatiivista vaikutusta Kokkolan sataman kautta kulkevan transitoliikenteen määrään, sillä vuonna 2009 sataman kauttakulkuliikenteen kokonaisvolyymi kasvoi noin 21 % edellisvuodesta malmi- ja rikastekuljetusten lisääntymisen ansiosta. Tammi–kesäkuun 2010 aikana Kokkolan sataman transitoliikenteen määrä on lisääntynyt edelleen kasvun ollessa noin 34 % edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. (Liikennevirasto 2010a, 2010b, 2010c; Suomen Satamaliitto 2010)

Kotkan satama sijaitsee suomalaisen metsäteollisuuden ytimessä noin 60 kilometrin päässä Venäjän rajasta. Kotkan satama on erikoistunut palvelemaan Suomen ja Venäjän ulkomaankaupan maailmanlaajuisia logistisia tarpeita. Kotka on kokonaisvolyymiltaan Suomen kolmanneksi suurin satama ja transitoliikenteen osalta Suomen toiseksi suurin satama. Kotkan satama muodostuu kolmesta satama-alueesta: Mussalo, Hietanen ja Kantasatama. *Mussalo* on Suomen suurin konttisatama pystyen käsittelemään noin 1 miljoonaa TEU:ta vuosittain. *Hietanen* toimii autoterminaalina ja ro-ro-satamana. Hietasen autokenttäalue on noin 90 ha, joka mahdollistaa noin 40 000 henkilöauton samanaikaisen varastoinnin. *Kantasatamassa* on sekä tavara- että matkustajaliikennettä. Kantasataman tavaraliikenne koostuu pääasiassa metsäteollisuuden tuotteista. (Kotkan Satama 2010a)

Kotkan satama oli vuonna 2009 kokonaisvolyymiltaan Suomen kolmanneksi suurin satama ja transitoliikenteen tavaramäärän osalta Suomen toiseksi suurin satama. Vuonna 2009 Kotkan satamassa käsiteltiin ulkomaankaupan kuljetuksia noin 7,3 miljoonaa tonnia, josta transitoliikennettä oli noin 2 miljoonaa tonnia (taulukko 3.4). Sataman osuus koko Suomen transitoliikenteestä oli vuonna 2009 noin 32 %. Kotkan sataman transitoliikenne muodostuu pääasiassa itään suuntautuvista kappaletavara- ja henkilöautokuljetuksista sekä länteen suuntautuvista kemikaali- ja lannoitekuljetuksista. Taantumana seurauksena sataman transitokuljetusten kokonaisvolyymi väheni vuonna 2009 noin 40 % edellisvuoden 3,4 miljoonan tonnin huippulukemista. Erityisen suuri pudotus tapahtui Kotkan sataman kautta itään suuntautuvassa transitoliikenteessä, jonka määrä laski vuonna 2009 peräti 54 % edellisvuodesta kappaletavara- ja henkilöautokuljetusten merkittävän vähenemisen takia. Tammi–kesäkuun 2010 aikana Kotkan sataman kauttakulkuliikenne on lähtenyt jälleen nousuun kokonaiskasvun ollessa noin 7 % edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Etenkin itään suuntautuvat kappaletavarakuljetukset (+31 %) ovat lisääntyneet sataman kautta vuoden 2010 ensimmäisellä puoliskolla. (Liikennevirasto 2010a, 2010b, 2010c; Suomen Satamaliitto 2010)

Haminan satama on Suomen itäisin satama sijaiten vain 35 kilometrin päässä Venäjän rajasta. Sijaintinsa vuoksi satama on keskittynyt erityisesti Venäjän ja IVY-maiden transitoliikenteeseen. Haminan satama oli vuonna 2009 kokonaisvolyymiltaan Suomen kymmenenneksi suurin satama ja transitoliikenteen osalta Suomen kolmanneksi suurin satama. Haminan satamassa toimii yksi Itämeren tehokkaimmista konttiterminaaaleista. Konttiterminaalin laajennustyöt ovat parhaillaan käynnissä. Vuonna 2012 valmistuva konttiterminaalin laajennus mahdollistaa noin 1 miljoonan TEU:n käsittelyn Haminan

satamassa. Satamassa on aloitettu myös investointihanke meriväylän oikaisemiseksi ja syventämiseksi 12–12,5 metriseksi. Vuonna 2010 valmistuva oikaistu ja syvennetty väylä lisää Haminan sataman lastikapasiteettia peräti 50 %:lla. Väyläsyvennys mahdollistaa Panamax-luokan aluksien saapumisen satamaan. Väylän syventäminen on erityisen tärkeää öljysataman toiminnalle. Nestesatamana Hamina on tällä hetkellä Suomen kolmanneksi suurin. (Haminan Satama 2010) Haminan satamasta lähtevä rautatieyhteys Trans-Siperian radalle tarjoaa vaihtoehtoisen kuljetusreitin merikuljetuksille. Keväällä 2010 Haminan satamasta lähti ensimmäinen koejuna, joka kulki Siperian halki Venäjälle Vladivostokissa sijaitsevaan Vostotsnyin satamaan. Syyskuussa 2010 on tarkoitus tehdä samaa reittiä pitkin toinen junakuljetus. Tavoitteena on saada aikaan säännöllinen junareitti, jolla kulkisi tavaraa Siperian halki molempiin suuntiin. (Mäenpää 2010b)

Haminan satama oli vuonna 2009 kokonaisvolyymiltaan Suomen yhdeksänneksi suurin satama ja transitoliikenteen tavaramäärän osalta Suomen kolmanneksi suurin satama. Vuonna 2009 Haminan satamassa käsiteltiin ulkomaanliikennettä noin 2,9 miljoonaa tonnia, josta transitoliikenteen osuus oli noin 1,1 miljoonaa tonnia (taulukko 3.4). Sataman osuus koko Suomen transitoliikenteestä oli vuonna 2009 noin 18 %. Haminan sataman transitoliikenne muodostuu pääasiassa itään suuntautuvista kappaletavara- ja henkilöautokuljetuksista sekä länteen suuntautuvista kemikaali- ja öljytuotekuljetuksista. Taantuman seurauksena sataman transitokuljetusten kokonaisvolyymi väheni vuonna 2009 noin 31 % edellisvuoden 1,6 miljoonan tonnin huippulukemista. Erityisen suuri pudotus tapahtui Haminan sataman kautta itään suuntautuvassa transitoliikenteessä, jonka määrä laski vuonna 2009 peräti 60 % edellisvuodesta kappaletavara- ja henkilöautokuljetusten merkittävän vähenemisen takia. Tammi–kesäkuun 2010 aikana Haminan sataman kauttakulki liikenne on lähtenyt jälleen vahvaan nousuun kokonaiskasvun ollessa noin 99 % edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Etenkin länteen suuntautuvat kemikaalikuljetukset (+163 %) ovat lisääntyneet sataman kautta vuoden 2010 ensimmäisellä puoliskolla. (Liikennevirasto 2010a, 2010b, 2010c; Suomen Satamaliitto 2010)

Kotkan ja Haminan satamat fuusioituvat ja uusi satama aloittaa toimintansa 1. toukokuuta 2011. Yhteistyö parantaa kapasiteetin käyttöastetta, koska liikenne voidaan ohjata aina sinne, missä on sillä hetkellä enemmän kapasiteettia käytössä. Synergiaetuja syntyy, kun tietyt toiminnot voidaan yhdistää. Vuoden 2010 aikana Kotkan ja Haminan satamat teettivät selvityksen satamien yhdistymisestä. Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen (MKK) tekemässä selvitystyön ensimmäisessä osassa päädyttiin suosittelemaan Haminan ja Kotkan satamayhtiöiden fuusioimista. KPMG Oy:n tekemän selvityksen toisen osan mukaan erityisesti investointien päällekkäisyyksiä karsimalla säästettäisiin vuosina 2010–2020 noin 60 miljoonaa euroa. Yhdistynyt satama kilpailee volyymiltaan isoimpien Itämeren satamien kanssa. Fuusion myötä Kymenlaaksoon syntyy koko Suomen suurin yleis- ja vientisatama. Itämeren 250 sataman joukossa HaminaKotka Satama Oy nousee noin 15. sijalle ja kolmanneksi suurimmaksi konttisatamaksi. (Kotkan Satama 2010a; 2010b; 2010c)

Helsingin satama on Suomen suurin yleissatama. Helsingin satama toimii Eteläsatamassa, Länsisatamassa ja Vuosaaren satamassa. *Eteläsatama* ja *Länsisatama* palvelevat matkustajalaivoilla kulkevaa ro-ro-liikennettä. *Vuosaari* on vuonna 2008 valmistunut

kontti- ja ro-ro-liikenteeseen erikoistunut satama. Helsingin sataman merkitys transito-liikenteessä on viime vuosina vähentynyt. (Helsingin Satama 2010)

Helsingin satama oli vuonna 2009 kokonaisvolyymiltaan Suomen toiseksi suurin satama ja transitoliikenteen tavaramäärän osalta Suomen neljänneksi suurin satama. Vuonna 2009 Helsingin satamassa käsiteltiin ulkomaanliikennettä noin 9,7 miljoonaa tonnia, josta transitoliikenteen osuus oli noin 0,2 miljoonaa tonnia (taulukko 3.4). Sataman osuus koko Suomen transitoliikenteestä oli vuonna 2009 noin 4 %. Helsingin sataman transitoliikenne muodostuu pääasiassa itään suuntautuvista kappaletavarakuljetuksista. Vuonna 2009 sataman transitovolyymi laski noin 30 % edellisvuodesta pääasiassa kappaletavarakuljetusten vähenemisen myötä. Tammi–kesäkuun 2010 aikana Helsingin sataman kauttakululiikenne lähti nousuun kasvun ollessa noin 63 % edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. (Liikennevirasto 2010a, 2010b, 2010c; Suomen Satamaliitto 2010)

Hangon satama on Suomen eteläisin satama sijaiten noin 130 kilometrin päässä Helsingistä lounaaseen. Satamasta on nopeat yhteydet Keski-Eurooppaan, Venäjälle ja eri puolille Suomea. Hangon satama on erikoistunut paperin vientiin sekä henkilöautojen (pääasiassa autotransito Venäjälle) ja kappaletavaroiden tuontiin. (Hangon satama 2010) Hangon sataman kapasiteetti on nykyisillä toimintatavoilla ja resursseilla käytännössä kokonaan käytetty, minkä seurauksena sataman volyymikehitys tulee ilman investointeja ja toimintatapojen muutoksia lähivuosina hidastumaan. Hangon satamaa ympäröivien merialueiden ympäristömääräykset ja sataman sijainti lähellä kaupunkia vaikeuttavat sataman kehittämistä. (Kivari et al. 2007)

Hangon satama oli vuonna 2009 kokonaisvolyymiltaan Suomen 12. suurin satama ja transitoliikenteen tavaramäärän osalta Suomen viidenneksi suurin satama. Vuonna 2009 Hangon satamassa käsiteltiin ulkomaanliikennettä noin 2,4 miljoonaa tonnia, josta transitoliikenteen osuus oli noin 0,2 miljoonaa tonnia (taulukko 3.4). Sataman osuus koko Suomen transitoliikenteestä oli vuonna 2009 noin 4 %. Taantuman seurauksena Hangon sataman transitokuljetusten kokonaisvolyymi väheni vuonna 2009 peräti noin 70 % edellisvuoden 0,75 miljoonan tonnin lukemista itään suuntautuvien henkilöautokuljetusten merkittävän pudotuksen takia. Tammi–kesäkuun 2010 aikana sataman kauttakululiikenne on edelleen laskenut noin 8 % edellisvuodesta. (Liikennevirasto 2010a, 2010b, 2010c; Suomen Satamaliitto 2010)

Turun satama sijaitsee Suomen lounaisrannikolla noin 150 kilometrin päässä Helsingistä. Turun satama on Helsingin jälkeen Suomen tärkein kappaletavara- ja suuryksikkösatama. Turun satama on keskittynyt matkustaja- ja suuryksikköliikenteeseen. Turku on myös Suomen ainoa junalauttasatama. (Turun Satama 2010)

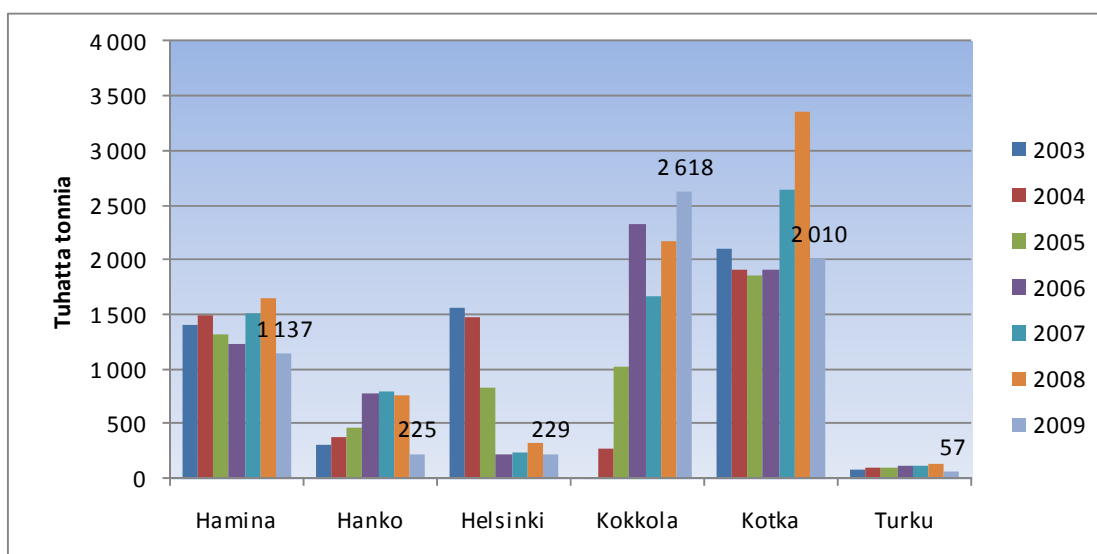
Turun satama oli vuonna 2009 kokonaisvolyymiltaan Suomen 11. suurin satama ja transitoliikenteen tavaramäärän osalta Suomen kuudenneksi suurin satama. Vuonna 2009 Turun satamassa käsiteltiin ulkomaanliikennettä noin 2,5 miljoonaa tonnia, josta transitoliikenteen osuus oli noin 57 000 tonnia (taulukko 3.4). Sataman osuus koko Suomen transitoliikenteestä oli vuonna 2009 noin 1 %. Turun sataman transitoliikenne muodostuu pääasiassa henkilöauto- ja kappaletavarakuljetuksista. Sataman transitokuljetusten

kokonaisvolyymi väheni vuonna 2009 noin 55 % edellisvuodesta. Vuoden 2010 ensimmäisellä puoliskolla (tammi–kesäkuu) Turun sataman kauttakulkuliikenne on kasvanut 6 % edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. (Liikennevirasto 2010a, 2010b, 2010c; Suomen Satamaliitto 2010)

Taulukko 3.4. Yhteenveto Suomen transitosatamien tavaraliikenteestä vuonna 2009. (Liikennevirasto 2010a; Suomen Satamaliitto 2010)

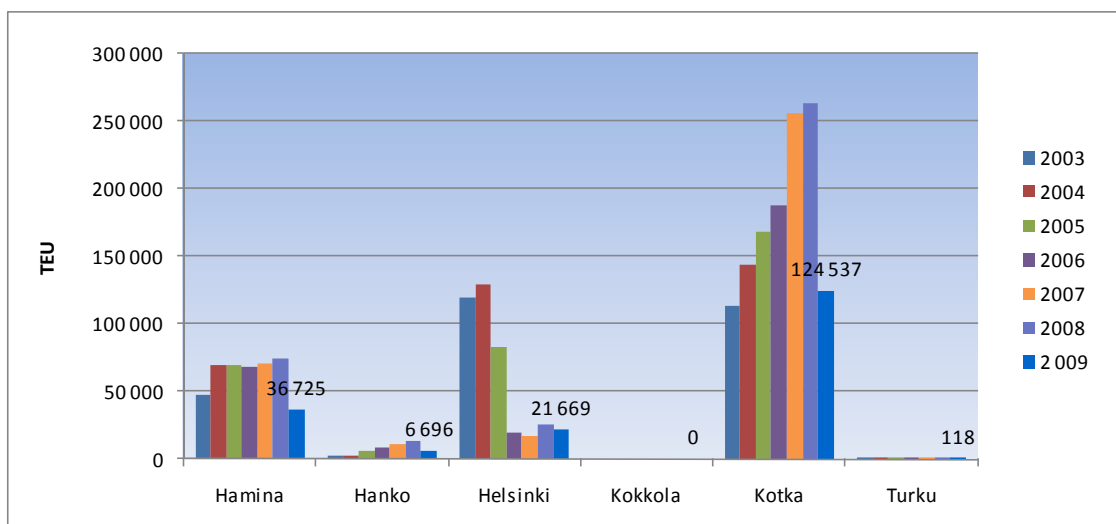
Vuosi 2009	Kokkola	Kotka	Hamina	Helsinki	Hanko	Turku
Tavaraliikenne yhteensä (tonnia)	5 490 259	7 531 584	3 557 212	9 770 321	2 475 598	2 721 132
Ulkomaanliikenne (tonnia)	4 904 837	7 250 563	2 912 791	9 692 056	2 442 008	2 518 440
• Tuonti	1 264 858	2 169 910	1 209 046	5 478 893	1 028 402	1 358 034
• Vienti	3 639 979	5 080 653	1 703 745	4 213 163	1 413 606	1 160 406
Kotimaanliikenne (tonnia)	585 422	281 021	644 421	78 265	33 590	202 692
Aluskäynnit (kpl)	430	1 700	933	8 646	1 101	2 315
Kontit (TEU)	7 083	345 939	108 133	357 204	38 071	16 815
• Tuonti (TEU)	4 103	168 526	57 950	181 590	20 138	11 385
• Vienti (TEU)	2 980	177 413	50 183	175 614	17 933	5 430
Kauttakulkuliikenne (tonnia)	2 617 861	2 010 261	1 137 466	229 003	225 499	57 463
• Tuonti	127 414	1 000 696	246 275	122 432	153 215	29 157
• Vienti	2 490 447	1 009 565	891 191	106 571	72 284	28 306
• Kontit (TEU)	0	124 537	36 725	21 669	6 696	118
Tuonti (TEU)	0	124 534	36 198	12 384	3 665	101
Vienti (TEU)	0	3	527	9 285	3 031	17

Kuva 3.13 havainnollistaa Suomen kauttakulkuliikenteen kannalta tärkeimpien satamien transitovolyymien kehitystä vuosina 2003–2009. Haminan ja Kotkan satamat ovat jo vuosia olleet Suomen suurimpia transitosatamia. Vuonna 2009 Kokkolan satama nousi Kotkan sataman ohi tavaravolyymilla mitattuna Suomen suurimmaksi transitosatamaksi. Vuonna 2009 transitoliikennettä kuljetettiin eniten Kokkolan (42 %), Kotkan (32 %), ja Haminan (18 %) satamien kautta. Taantuma koetteli erityisen kovasti Hangon satamaa, jonka transitoliikenteen volyymit vähenivät vuonna 2009 peräti 70 % edellisvuodesta pääasiassa henkilöautojen transitokuljetusten hiipumisen seurauksena. Helsingin sataman transitoliikenne on viime vuosina vähentynyt. Helsingin satamasta on tullut pääasiassa Suomen vientiä ja tuontia palveleva satama (Ruutikainen & Tapaninen 2007).



Kuva 3.13. Transitoliikenteen kehitys Suomen satamissa vuosina 2003–2009. (Liikennevirasto 2010a)

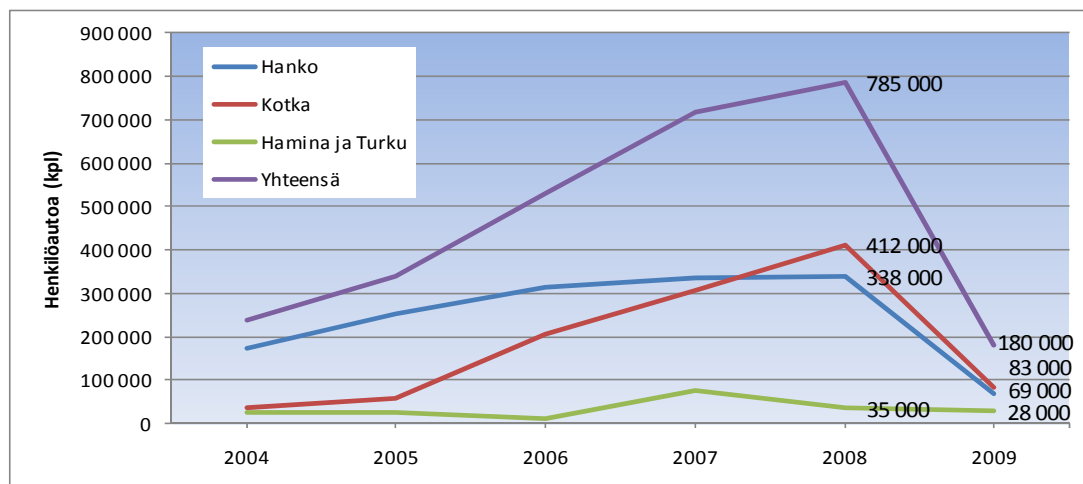
Kuvassa 3.14 on esitetty Suomen tärkeimpien kauttakulkusatamien konttimäärien kehitys transitoliikenteessä vuosina 2003–2009. Käytännössä kaikki transitokonttiliikenne tapahtuu nykyään Kotkan, Haminan, Helsingin ja Hangon satamien kautta. Positiivisen kehityksen vuosina 2003–2008 erityisesti Kotkan (+132 %) ja Haminan (+57 %) satamien transitokonttiliikenne on kasvanut merkittävästi. Helsingin sataman transitokonttiliikenne on puolestaan laskenut noin viidesosaan vuoden 2003 tilanteesta. Maailmanlaajuinen taantuma vuonna 2009 pysäytti nousujohteisen kehityksen ja konttimäärät laskevat vuodessa rajusti. Suomen transitoliikenteen konttikuljetusten määrä oli vuonna 2009 kokonaisuudessaan noin 190 000 TEU:ta, josta noin 93 % suuntautui Suomen kautta itään.



Kuva 3.14. Suomen tärkeimpien transitosatamien konttimäärien kehitys transitoliikenteessä vuosina 2003–2009. (Suomen Satamaliitto 2010)

Henkilöautojen transitokuljetukset olivat ennen vuotta 2009 hyvin merkittävä osa Suomen kauttakulkuliikennettä. Vuonna 2008 Suomen satamien kautta itään kuljetettiin yhteensä noin 785 000 henkilöautoa, kun seuraavana vuonna kuljetukset romahtivat

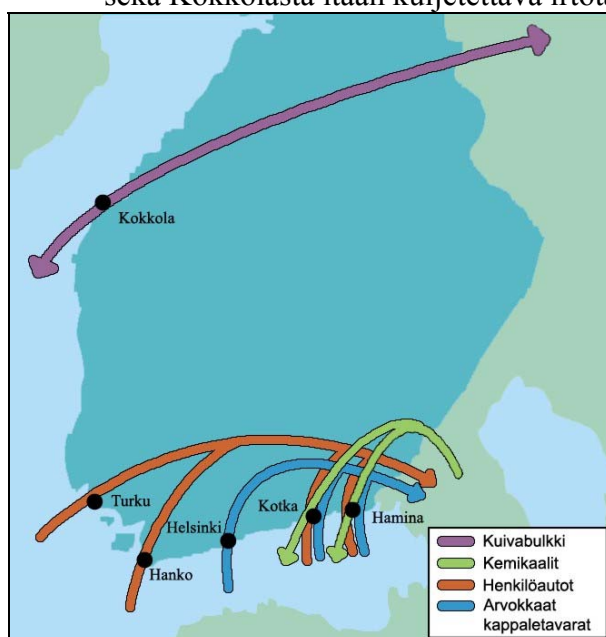
noin neljäsosaan (180 000 autoa) (kuva 3.15). Henkilöautojen transitokuljetukset tapahtuvat pääasiassa Hangon ja Kotkan satamien kautta. Myös Haminan ja Turun satamien kautta kuljetetaan jonkin verran henkilöautoja transitona itään.



Kuva 3.15. Henkilöautojen transitokuljetukset Suomen kautta itään vuosina 2004–2009. (Ruutikainen & Tapaninen 2007; Tullihallitus 2010b, 2009, 2008)

Suomen satamien kautta kulkevien tavaravirtojen pääkuljetusreitit on esitetty kuvassa 3.16. Pääkuljetusreittejä ovat:

- Haminan, Helsingin ja Kotkan satamien kautta rekka-autoissa ja konteissa itään kuljetettavat arvokkaat kappaletavarat
- Haminan, Hangon, Kotkan ja Turun satamista tapahtuva autotransito etupäässä maanteitse ja vähäisessä määrin myös rautateitse ja jälleenlaivattuna Venäjälle
- Haminasta ja Kotkasta länteen kuljetettavat kemikaalit, lannoitteet ja öljytuotteet
- Kokkolasta länteen kuljetettava kuivabulkkitavara (Kostamuksen rautapelletti) sekä Kokkolasta itään kuljetettava irtotavara.



Kuva 3.16. Suomen transitoliikenteen päätavaravirrat.

3.5.4 SWOT-analyysi Suomen satamien transitoreitistä

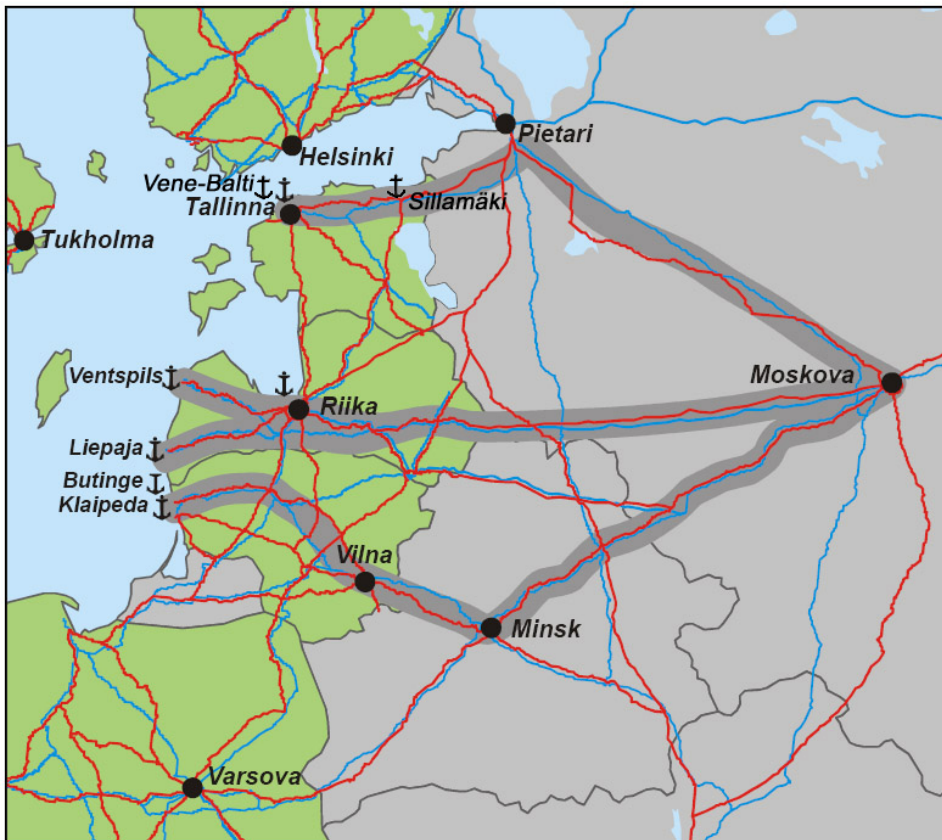
Seuraavassa tarkastellaan SWOT-analyysin avulla Suomen satamien kautta kulkevan transitoreitin vahvuuksia (Strengths), heikkouksia (Weaknesses), mahdollisuuksia (Opportunities) ja uhkia (Threats). Tarkastelu pohjautuu kirjallisuudessa esitettyihin näkemyksiin Suomen satamien transitoreitistä verrattuna kilpaileviin reitteihin. Kirjallisuustarkastelun perusteella eri kirjallisuuslähteissä mainitut Suomen satamien transitoreitin SWOT-tekijät voidaan todeta keskenään hyvin samankaltaisiksi, eikä merkittäviä eroavuuksia ole havaittavissa. SWOT-analyysi on esitetty taulukossa 3.5.

Taulukko 3.5. SWOT-analyysi Suomen transitoreitistä. (Hernesniemi et al. 2005; Märkälä & Jumpponen 2007; Posti et al. 2009; Ruutikainen et al. 2006; Ruutikainen & Tapaninen 2007; Tutkimusinstituutti PC ITKOR 2005; Widgren et al. 2000)

Vahvuudet	Heikkoudet
- Maantieteellinen läheisyys sekä pitkä yhteinen raja ja historia Venäjän kanssa - Pitkät perinteet viranomaisyhteistyössä - Kilpailukykyinen infrastruktuuri - Tiheät linjaliikenneyhteydet - Reitti on jatke Trans-Siperian radalle ja Venäjän Pohjoisen-Etelä-käytävälle - Jakeluliikenteen tyypiset alle vuorokauden pituiset kuljetukset Pietarin ja Moskovan talousalueille - Kehittyneet satamatoiminnot, logistinen osaaminen ja ammattitaitoinen työvoima - Logistiikkatoiminnot ja -maksut koottu kilpailukykyisiksi paketeiksi - Vapaavarastointi luotettavissa varastoissa - Kuljetusten nopeus, turvallisuus ja toimitusaikojen ennustettavuus - Transitokuljetusten yhdistäminen Suomen tuonti- ja vientiliikenteen kanssa - Tehokas jäänmurtajakalusto - Suomen ja Venäjän yhteiset logistiset hankkeet - Laadukkaat lisäarvopalvelut	- Korkea kustannustaso (mm. palkat, väylämaksut, kuljetustariffit, varastointi, tavarankäsittely ja polttoaineet) - Jäykkä ja lakkoherkkä työmarkkinakulttuuri - Liikaa pieniä toimijoita - Liiallinen sisäinen ja alueellinen kilpailu - Maantiekuljetukset ruuhkautuvat ajoittain Venäjän rajalle - Suomen rautateiden huono kantavuus ja rajalla olevien ratojen yksiraiteisuus - Suomen reitti maantieteellisesti pisin Länsi-Euroopan ja Moskovan välillä - Venäjä-osaaminen vähentymässä, asenteet, hajanaisuus
Mahdollisuudet	Uhat
- Venäjän talouden ja ulkomaankaupan kasvu - Kustannuserojen tasaantuminen kilpailijoiden kanssa - Venäjän lainsäädännön ja kaupan normalisoituminen - Suomen merkitys EU:n Venäjä-osaajana - Suomalaisen osaamisen vienti Venäjälle - Länsimaisten sijoitusten lisääntyminen Venäjällä - Suomesta jakelukeskus Kiinasta Eurooppaan suuntautuville tavaravirroille	- Venäjän omien satamien kehitys ja suosiminen - Venäjän talouden epävarmuus - Venäjän poliittiset päätökset - Venäjän sisäinen tilanne - Baltian reittien kilpailukyvyyn kasvu sekä alhaisempi kustannustaso ja ympäristö/turvallisuusvaatimustaso - EU:n ja Venäjän väliset suhteiden huononeminen - Kriisitilanteet ja onnettomuudet (esim. ydinvoimalat ja öljykuljetukset Suomenlahdella)

3.6 Baltian satamien reitti

Baltian maiden transitoliikenne on keskenään hyvin samankaltaista, joten sitä voidaan käsitellä yhtenä transitoreittikokonaisuutena. Viron meriliikennettä ja transitokuljetuksia käsitellään kuitenkin hieman laajemmin. Baltian maiden transitoliikenteestä ei ole saatavissa yhtä kattavia tilastoja kuin Suomen osalta, joten reitin analysointi tilastojen osalta pohjautuu Baltian suurimpien satamien ulkomaankaupan kokonaistilastoihin. Toisaalta Baltian mailla on hyvin vähän omaa vientiä, joten transitoliikenne muodostaa tärkeän osan näiden maiden logistiikasta ja on näin ollen yksi tärkeimmistä tulonlähteistä Baltian maille. Transitolla on myös merkittävä työllistävä vaikutus Baltian maissa. (Lautso et al. 2005) Baltian maiden satamia on käytetty erityisesti Venäjältä länteen suuntautuvissa öljykuljetuksissa, mutta joidenkin satamien (esim. Klaipeda, Riika ja Tallinna) osalta myös Venäjän ulkomaankaupan tuontikuljetuksissa. Baltian satamat palvelevat Venäjän ohella myös joidenkin muiden IVY-maiden ulkomaankauppaa (esim. Valko-Venäjä, Ukraina ja Kazakstan). Kuvassa 3.17 on esitetty Baltian satamien transitoreitin päälinjat.



Kuva 3.17. Baltian satamien transitoreitin päälinjat. (Lautso et al. 2005)

Viron reitti

Viron asema transitomaana on perustunut Virossa sijaitsevien logistiikkayritysten hyvään kilpailukykyyn, idän ja lännen välisten tavaravirtojen kasvuun ja Venäjän satamien puutteelliseen kykyyn käsitellä omia bulk-tavaran vientivirtoja. Näitä tekijöitä ovat

tukeneet Viron suotuisa geopoliittinen asema ja raaka-aineiden ja energiatuotteiden transitoon kehitetty infra- ja suprastruktuuri. Viron päättäjiä on kritisoitu viime aikoina siitä, että heiltä on jäänyt huomaamatta Venäjän voimakas suuntautuminen oman liikennepolitiikan kehittämiseen satamien ja kauttakulkuliikenteen osalta. (Lend et al. 2008)

Virolaisessa transitoa käsittelevässä tutkimuksessa (Lend et al.) korostetaan, että yksittäisten kilpailutekijöiden kehittämisestä pitäisi siirtyä koko logistiikkajärjestelmän kehittämiseen, jolloin tarkastelukulman pitäisi olla koko Itämeren kattava, jopa globaali. Viron olisi esimerkiksi ilmaistava valmiutensa multimodaalisen Tallinna-Pietari-Moskova -liikennekäytävän kehittämiseen, joka osaltaan edistää ylikansallisten liikennekäytävien kehittämistä EU:n ja sen naapurivaltioiden välillä.

Tutkimuksessa on listattu SWOT-analyysin avulla Viron merikuljetuksiin vaikuttavia tekijöitä, jotka liittyvät pääosin transitoon. SWOT-analyysistä käy ilmi transitokuljetusten painottuminen bulk-tavaraan Venäjältä länteen. Mahdollisuutena kuitenkin pidetään nykyistä suurempia tuloja tarjoavien kauppavirtojen hankkimista Viroon. Tavaralajeista tulisivat tällöin kysymykseen elektroniikka, kulutustavarat ja henkilöautot. Vaikka yleismaailmallinen lama alkoi vaikuttaa Itämeren merikuljetuksiin vasta tutkimuksen julkaisuvuoden 2008 viimeisinä kuukausina, todetaan bulkin supra- ja infrastruktuurin olleen jo vajaakäytössä. Tutkimuksessa todetaankin, että huhtikuun 2007 tapahtumat nopeuttivat Venäjän eräiden liikennestrategisten tavoitteiden saavuttamista transiton osalta. Nämä transitoa vähentäneet muutokset olisivat muutoin todennäköisesti tapahtuneet pitkän ajan kuluessa ja pienemmässä mittakaavassa kuin nyt. Vuoden 2007 jälkipuoliskolla liikennettä siirtyi erityisesti Venäjän omiin satamiin. Huhtikuun 2007 tapahtumilla tarkoitetaan Venäjän ja Viron välistä kiistaa ns. pronssisoturipatsaan sijoituspaikasta Tallinnassa. Tutkimuksen tekijät suosittelevat suhteiden kehittämistä Venäjän kanssa niin, että kansainväliset logistiikka-alan suuryritykset (operaattorit) otetaan mukaan vuoropuheluun ja suhteita Venäjän päättäjiin kehitetään niiden kautta. (Lend et al.)

Viron merenkulun vahvuudet lähinnä transitoon liittyen ovat:

- Maantieteellinen asema Venäjän ja Länsi-Euroopan välillä
- Vuoden ympäri toimivat melko jäättömät satamat
- Uudenaikainen suprastruktuuri, joka on vajaakäytössä nykyisessä taloudellisessa tilanteessa
- Viron tärkeimmät satamat, Tallinna ja Sillamäe sijaitsevat lähempänä Venäjää kuin kilpailijoiden eli Latvian ja Liettuan satamat.
- Erikoistuneet laiturit ja terminaalit (vilja-, lannoite- ja hiiliterminaalit Muugassa)
- Syvät satamat ja mahdollisuus ottaa vastaan suuria aluksia
- Satamat ovat teknillisesti ja työvoiman osaamisen näkökulmasta ”universaaleja”
- Rautatieyhteydet kaikkiin tärkeimpiin satamiin
- Suuret varastotilat ja varastointimahdollisuudet sekä niiden monipuolisuus
- Luotettavat ja konttikuljetusmarkkinoilla tunnetut yhteistyökumppanit
- Liikennekäytävä sekä itä-länsi että pohjoinen-etelä suunnassa
- Viron sisäisen kilpailun syntyminen
- Pitkäaikaisten suunnitelmien olemassaolo ja niiden täytäntöönpanon reaaliset mahdollisuudet

- Vapaa-alueiden olemassaolo
- Pyrkimys ympäristöystävällisyyteen ja ympäristöystävällisyyden riittävä takaa-
minen

Viron merenkulun heikkoudet lähinnä transitoon liittyen ovat:

- Transitossa hidas päätöksenteko, haluttomuus reagoida kehitystrendeihin ja vä-
häiset innovaatiot
- Ei ryhdytä riittäviin toimenpiteisiin arvokkaan ja työmahdollisuuksia tarjoavan
transitokaupan saamiseksi Viroon
- Puutteellinen yhteistyö merenkulkualan eri liittojen välillä
- Yhteisen, integroidun meripolitiikan puuttuminen
- Logistiikan kehitysohjelman ja logistiikkaosaston puuttuminen talous- ja viestin-
taministeriöstä
- Venäjän ja Viron välisellä rajalla riittämättömät rajanylitysmahdollisuudet, jotka
estävät kaupan kasvun
- Selkeän ja keskenään harmonisoidun eri kuljetusmuotoja koskevan kehitysoh-
jelman puuttuminen
- Käyttämättömät mahdollisuudet olemassa olevan infrastruktuurin tehokkaaseen
hyödyntämiseen (Muugan viljaterminaali)
- Valtionyhtiöiden hallintoneuvostojen liiallinen politisoituminen
- Selkeän ja pitkäaikaisen investointipolitiikan puuttuminen

Viron merenkulun uhat lähinnä transitoon liittyen ovat:

- Ankara kilpailu naapurimaiden kanssa ja keskinäisen yhteistyön puuttuminen
- Kuljetusten kasvun hidastuminen, erityisesti Venäjän kaupan uudelleenohjautu-
misen takia
- Kauppavirtojen yksipuolistuminen, jolloin tavaroiden käsittelyyn tarkoitetut
terminaalit ovat liian erikoistuneita (Muugan hiiliterminaali)
- Ympäristöuhat (nestemäiset polttoaineet, lannoitteet)
- Transitoketjun työllisyyden riippuvuus ahtaasti kaupan nimikkeistä

Viron merenkulun mahdollisuudet lähinnä transitoon liittyen ovat:

- Yhteistyön kehittäminen merenkulkualan liittojen, yritysten ja valtion välillä
- Itämeren alueen tunnetuksi tekeminen potentiaalisille asiakkaille (Kiina, länsi-
maat)
- Infrastruktuurin kehittämismahdollisuuksien arviointi suhteessa kysyntään
- Viron transitopolitiikan kehityssuunnan selvä, mutta samalla joustava määrittä-
minen
- EU:n merikuljetusten käytön suosimista painottavan linjan ottaminen huomioon,
koko valtakunnan liikennepolitiikan tietynasteinen tarkistaminen
- Yhteistyömahdollisuudet muiden satamien (myös kilpailijoiden) kanssa, erityi-
sesti yhteisen tietojärjestelmän kehittäminen
- Uusien työmahdollisuuksia ja suurempia tuloja tarjoavien kauppavirtojen hank-
kiminen Viroon – elektroniikka, kulutustavara, henkilöautot
- Lisäarvon tarjoaminen kaupalle (kansainväliset ja paikalliset jakelukeskukset)

- EU:n rahastojen laajempi hyödyntäminen merenkulkusektorilla

Lendin esittämässä SWOT-analyysissä ei ole *vahvuutena* mainittu seikkoja, joita usein pidetään Baltian reittien etuina. Tällaisia ovat muun muassa:

- yleinen venäjän kielen taito
- venäläinen omistus logistiikkaketjussa
- sama raideleveys rautatieliikenteessä Venäjän kanssa

Heikkouksien / uhkien yhteydessä ei ole mainittu:

- Venäjän ja Viron välisiä poliittisia suhteita

Vaikka SWOT-analyysissä korostetaan merenkulun kysymyksiä, huomiota kiinnitetään myös Viron ja Venäjän välisiin puutteellisiin rajanylitysmahdollisuuksiin. Tutkimuksen haastatteluosiossa esitetään muun muassa rekkaparkkien rakentamista rajalle. Suosituksissa korostetaan Kaakkois-Virossa sijaitsevan Koidulan rajanylityspaikan kehittämistä liikennekeskukseksi, jossa tarjotaan kansainvälisille kuljetusyrityksille palveluja ja tuotetaan lisäarvoa. Lisäksi kiinnitetään huomiota Narvan rajanylityspaikan uudistamiseen. Narvan rajanylityspaikka on osa Tallinna-Pietari-Moskova -korridorilla.

Tutkimuksen ilmestymisen jälkeen Koidulan rajanylityspaikalla on tehty suuria investointeja rautatieinfrastruktuuriin. Narvan sillan kunnostamisesta on myös sovittu. Uudistettu silta on määrä luovuttaa tilaajalle vuoden 2010 lopussa. (Ehitusuudised (2010); Delfi Majandus (2009))

Narvan sillan valmistumista viivästyttävät kuitenkin Viron ja Venäjän huonot suhteet. Muilla rajanylityspaikoilla, Koidulassa ja Luhamaalla, rakennustyöt sen sijaan etenevät. Mahdollisesti Narvan merkitys rajanylityspaikkana vähenee, mikä voisi olla haitaksi Sillamäen satamalle. Esimerkiksi Paldiskin sataman liikenne saattaa tulevaisuudessa ohjautua paljolti Koidulan kautta, jonne siirtynee myös sataman varastointia. Viron maantieliikenneyritykset pitävät kuitenkin Luhamaata strategisesti merkittävämpänä sekä Tallinna-Tartto-Luhamaa -maantien että Latviasta Venäjälle kulkevan maantien takia. Venäjän puolella on olemassa tarvittava infrastruktuuri. (Äripäev (2009))

Tutkimuksessa (Lend et al.) suositellaan rautatieliikenteen osalta tarkastelemaan Tallinna-Narva-Pietari ja Helsinki-Pietari-Moskova -rautatieyhteyksiä yhtenä kokonaisuutena yhdessä TSR-yhteyden kanssa. Yhteys voitaisiin valita EU:n väliseksi liikennekorridoriksi. Toisaalta Virossa nähdään potentiaalia Kiina-Kazakstan-Viro -rautatieyhteyden kehittämiseksi. Virossa pidetään Kazakstanin kautta kulkevaa reittiä soveltuvampana Kiinasta tuotavalle transitotavaralle kuin TSR:ä. Suunnitelmien mukaan Tallinna voisi toimia Skandinavian ja Pietarin alueen jakelukeskuksena rautateitse tuotavalle transitotavaralle. (Simmermann 2010)

Tutkimuksessa (Lend et al.) nähdään yhtenä transiton strategisena mahdollisuutena konttikuljetukset. Toisaalta eräässä tutkimuksen haastattelussa varoitetaan Kiinan suunnan operaatioista, joilla tarkoitetaan suoria konttikuljetuksia Kiinasta Tallinnan satamaan. Ongelmana nähdään konttien paluukuljetusten saatavuus ja vaikutukset logistiikkakustannuksiin. Myös operaattorien kiinnosta kyseiseen toimintaan epäillään. Suosituksissa painotetaan kuitenkin, että konttiterminaalien rakentaminen Vieroon on lähitule-

vaisuudessa ajankohtaista. Samalla todetaan, että nykyisen hubi / syöttöliikennesatama-järjestelmän muuttaminen on epätodennäköistä lyhyellä aikavälillä, erityisesti jos Venäjän rajanylitysongelmia ei ratkaista ja transiton yhteistyö säilyy ”epämääräisenä”.

Tallinnan sataman klusterianalyysissä on mainittu Tallinnan sataman vahvuudeksi muun muassa riittävän syvä satama suoriin yhteyksiin Kiinan kanssa. Suorien laivausten esteeksi voi muodostua Ust-Lugan konttiterminaalin valmistuminen tai ulkomaisten yhteistyökumppanien löytäminen. (Kallas et al. 2009)

Virossa on kuitenkin suuria suunnitelmia, joissa Tallinnan satama toimisi kiinalaisten tuotteiden jakelukeskuksena palvelen Venäjää, Pohjoismaita ja Baltiaa (Port of Tallinn 2010b). Muugan satamaosassa valmistui heinäkuussa 2010 konttiterminaalin laajennus, joka lisää sataman konttikäsittelykapasiteettia 350 000 TEU:lla lähes kaksinkertaistaen aiemman kapasiteetin (Tallinna Sadam 2010).

Yhteenvetona esitetään laatikossa Viron kansainväliset pintakuljetusyhteydet.

Viron kansainväliset liikenneyhteydet

- pohjoinen ylikansallinen liikenneakseli
 - o Tallinna-Pietari-Moskova
 - o yhteys TransSiperian radalle
- TEN-T –prioriteettihankkeet
 - o Itämeren moottoritie
 - o Rail Baltica
 - Helsinki-Tallinna-Riika-Kaunas-Varsova
- Via Baltica

Merkittävimmät transitosatamat

Tallinna (Nestebulk, kuivabulk, muu kuivatavara, kontit)
Sillamäe (Nestebulk, kuivabulk)

Maantieliikenteen rajanylityspaikat Venäjälle

Narva
Koidula
Luhamaa

Rautatieliikenteen rajanylityspaikat Venäjälle

Narva
Koidula

3.6.1 Viron satamat

Viron satamissa käsiteltiin vuonna 2008 noin 36 miljoonaa tonnia ulkomaankaupan kuljetuksia. Kontteja Viron satamissa käsiteltiin yhteensä noin 180 000 TEU:ta. Viron tärkeimmät satamat transitoliikenteen kannalta ovat Tallinnan ja Sillamäen satamat. (Särkijärvi et al. 2009)

Viron satamien kautta kulki transitotavaraa vuonna 2009 noin 28,5 miljoonaa tonnia, josta 24 miljoonaa tonnia lastattiin aluksiin. Suurin osa transitosta oli siten tavaroiden vientiä idästä länteen. Suurin osa viennistä, noin 20,3 miljoonaa tonnia oli öljytuotteita. Tosin lukuun on laskettu myös koksi. Toiseksi suurimman ryhmän muodostivat kivihiili ja raakaöljy 1,6 miljoonaa tonnia. Kolmanneksi suurin ryhmä oli kemikaalit, kemialliset tuotteet, kumi ja muovi, jonka transitoviennin volyymi oli 1,5 miljoonaa tonnia. (Eesti Statistika Andmebaas)

Kauttakulkuliikenteessä purettiin vuonna 2009 aluksista 4,5 miljoonaa tonnia transitotavaraa. Suurimpana ryhmänä myös kauttakulkuliikenteen tuonnissa olivat öljytuotteet ja koksi. Ryhmän kokonaismäärä oli 3,8 miljoonaa tonnia. (Eesti Statistika Andmebaas)

Vuoden 2008 tilastoista saa tarkempaa tietoa tavaralajeista kuin vuonna 2009 käytetystä ryhmittelystä. Transiton kokonaisvienti oli 21,3 miljoonaa tonnia, josta suurimpana ryhmänä öljytuotteet 19,3 miljoonaa tonnia. Lannoitteita vietiin noin 0,5 miljoonaa tonnia. Vilja, kivihiili, raakaöljy ja rautapitoinen metallijäte olivat tärkeimmät ryhmät. Noin 3,2 miljoonaa tonnin kokonaistuonti koostui pääosin öljytuotteista, joiden kokonaisvolyymi oli 2,2 miljoonaa tonnia. Kontitettu tavara oli seuraavaksi tärkein ryhmä 0,4 miljoonan tonnin volyymilla. Seuraavina olivat rautapitoinen metalliromu, lannoitteet ja kivet. (Eesti Statistika Andmebaas)

Viron kautta kuljetetaan vain harvoin transitotavaraa konteissa. Vuonna 2009 satamissa käsitellyn kontitetun vienti- ja tuontitransiton kokonaismäärä oli 31 100 TEU:ta. Vuodesta 2005 lähtien vuotuinen määrä on ylittänyt 30 000 TEU:n. Kontikuljetusten paras vuosi oli yllättäen patsaskiistan vuosi 2007, jolloin transitokontteja kuljetettiin lähes 40 000 TEU:ta. Autotransito on Virossa ollut vähäistä, mutta se on osoittanut kasvua. Vuonna 2006 kauttakulkuliikenteessä kuljetettiin satamien kautta vain 11 800 ajoneuvoa, mutta vuonna 2009 jo 81 800 ajoneuvoa. (Eesti Statistika Andmebaas)

Juna on transitoliikenteen maakuljetuksissa pääasiallinen kuljetusmuoto. Esimerkiksi vuonna 2008 junakuljetuksia oli 19,4 miljoonaa tonnia, joista pääosa, 17,3 miljoonaa tonnia oli öljytuotteita. Transitokontteja kuljetettiin vuonna 2008 rautateillä 18 700 TEU:ta, joista tyhjiä noin 1 900. Vuonna 2009 kuljetettiin 17 300 TEU:ta, josta tyhjiä 3 000 TEU:ta. Rautateiden transitokonttien kuljetukset liittyvät transiton merikuljetuksiin Viron satamien kautta. (Eesti Statistika Andmebaas)

Tallinnan satama on Viron tärkein satama ja se nousi vuonna 2009 tavaravolyymiltaan Itämeren neljänneksi suurimmaksi satamaksi ohi Klaipedan ja Riian satamien. Tallinnan satama (= AS Tallinna Sadam) muodostuu Muugan, Paldiskin eteläisestä, Paljassaaren, Saarenmaan ja Vanhan kaupungin satamista. *Muugan* sataman kautta kuljetetaan pääasiassa öljytuotteita, kuivabulkkia ja kontteja. Öljyn ja öljytuotteiden osuus Muugan sataman tavaraliikenteestä on noin 70 %. Muuga käsittelee noin 80 % Tallinnan sataman kokonaisvolyyymista ja noin 90 % Viron kautta kulkevasta transitoliikenteestä. Muugan satamaan valmistui vuonna 2010 konttiterminaali, joka kaksinkertaistaa sataman konttien käsittelykapasiteetin noin 700 000 TEU:hun. *Paldiskissa* käsitellään muun muassa puutavaraa, metallituotteita ja henkilöautoja. Paldiskin sataman autotermiinalin vuotuiseksi kapasiteetiksi pyritään saavuttamaan noin 300 000 henkilöautoa vuoteen

2010 mennessä. *Paljassaaren* kautta kuljetetaan muun muassa puutavaraa, öljytuotteita, kivihiiltä, elintarvikkeita ja kappaletavaroita. *Saarenmaan* satama on keskittynyt matkustajaliikenteeseen. *Vanhan kaupungin satama* on matkustajasatama, jossa käsitellään myös ro-ro-kuljetuksia ja kappaletavaroita. (Port of Tallinn 2010)

Vuonna 2009 Tallinnan sataman tavaraliikenteen kokonaismäärä kasvoi taantumasta huolimatta edelliseen vuoteen verrattuna noin 9 %, 29 miljoonasta tonnista 31,5 miljoonaa tonniin. Tavaraliikenteestä noin 23 miljoonaa tonnia (73 %) oli nestebulkkia, noin 4,5 miljoonaa tonnia (14 %) kuivabulkkia ja noin 4 miljoonaa tonnia (13 %) muuta kuivatavaraa. Konttiliikennettä Tallinnan satamassa käsiteltiin noin 130 000 TEU:ta. Vuonna 2009 Tallinnan sataman ulkomaanliikenteestä 83 % oli transitokuljetuksia. Tallinnan kautta kulkeva transito on muodostunut pääasiassa venäläisistä öljytuotteista. Vuonna 2010 kasvu on jatkunut edelleen ollen tammi-kesäkuun aikana 17 % edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. (Port of Tallinn 2010)

Tallinna on Viron tärkein transitosatama. Tallinnan sataman transiton kokonaismäärä on ollut suurimmillaan vuonna 2006, jolloin se oli 34,8 miljoonaa tonnia. Vuonna 2009 transitoliikenne oli 26,2 miljoonaa tonnia. Lähes kaikki meritse kuljetettava konttiliikenne on Virossa keskittynyt Tallinnan satamaan. Muugan konttiterminaalin kokonaiskäsittelymäärä on parhaimpana vuonna ollut 181 000 TEU:ta. (Muuga Container Terminal)

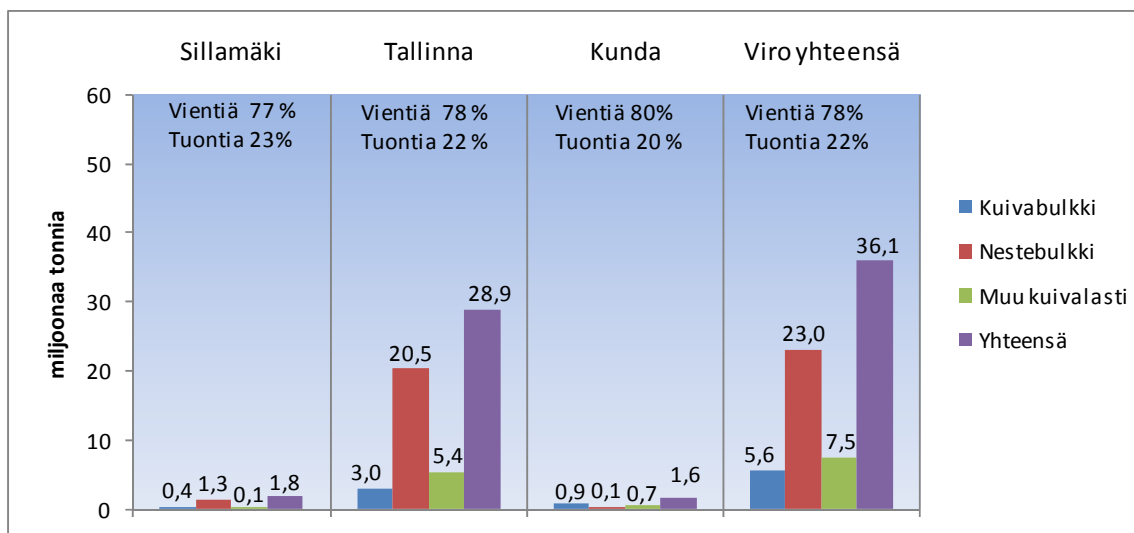
Sillamäen satama on Euroopan unionin ja Venäjän välistä rajaa kaikkein lähimpänä oleva satama sijaiten vain 25 kilometrin päässä Viron ja Venäjän välisestä rajasta. Liikenteessä painottuu nestebulkin vienti kuten Tallinnassakin. Sillamäen kautta kuljetetaan pääasiassa öljytuotteita ja kemikaaleja. Sillamäen satamalla on valmiudet myös henkilöautojen vastaanottoon ja käsittelyyn. Satamassa on henkilöautojen varastointia varten 90 hehtaarin alue, johon mahtuu noin 45 000 autoa. Sataman tulevaisuuden suunnitelmissa on laajentaa henkilöautojen varastointialue kaksinkertaiseksi sekä rakentaa uusi nestekaasuterminaali. (Port of Sillamäe 2010) Satamassa avautui vuoden 2009 lopulla uusi kauttakulkuliikenteen ammoniakiterminaali.

Sillamäen sataman käsittelemien ulkomaankaupan kuljetusten kokonaisvolyymi oli vuonna 2008 noin 1,8 miljoonaa tonnia, josta 77 % oli vientiliikennettä ja 23 % tuontiliikennettä. Kokonaisvolyymi kasvoi noin 2 % edellisvuoteen verrattuna. Tavaraliikenteestä noin 1,3 miljoonaa tonnia (73 %) oli nestebulkkia (pääasiassa öljytuotteita ja kemikaaleja), noin 0,4 miljoonaa tonnia (20 %) kuivabulkkia ja noin 0,1 miljoonaa tonnia (7 %) kuivatavaraa. (Särkijärvi et al. 2009) Vuonna 2009 Sillamäen sataman kokonaisvolyymi kasvoi taantumasta huolimatta noin 50 %:lla päätyen vuoden päätteeksi noin 2,5 miljoonan tonnin lukemiin. Vuosien 2008 ja 2009 aikana sataman kautta on kuljetettu noin 100 000 uutta henkilöautoa Venäjälle ja muihin IVY-maihin. (Chernov 2010a). Sataman tilastoista ei voida erotella transitoa.

Paldiskissa sijaitsee Tallinnan Sataman hallinnoiman satamanosan lisäksi myös yksityinen Paldiskin Eteläinen Satama, jolla on valmiudet käsitellä roro- lasteja, kappaletavaraa, kontteja ja projektilasteja. Sataman konseptiin kuuluvat sen internet-sivujen mukaan kuivasatamat (= tulliterminaalit) Viron ja Venäjän rajalla (Koidula/ Kunichina

Gora). Todellisista kuljetetuista määristä ei kuitenkaan ole tilastoja saatavilla. (Port of Paldiski 2010)

Kuvassa 3.18 on esitetty yhteenveto Viron tärkeimpien satamien vuoden 2008 tavaravolyymeista eri tavaralajeihin ryhmiteltynä. Viro yhteensä -kohdan luvut pohjautuvat yhdeksän Viron sataman tilastotietoihin, joita ovat Sillamäen ja Tallinnan sataman lisäksi Bekkerin, Kundan, Miidurannan, Pärnun, Roomassaaren, Vene-Baltin ja Virtsun satamat.



Kuva 3.18. Viron ja sen tärkeimpien satamien tavaravolyymit vuonna 2008. (Särkijärvi et al. 2009)

3.6.2 Latvian satamat

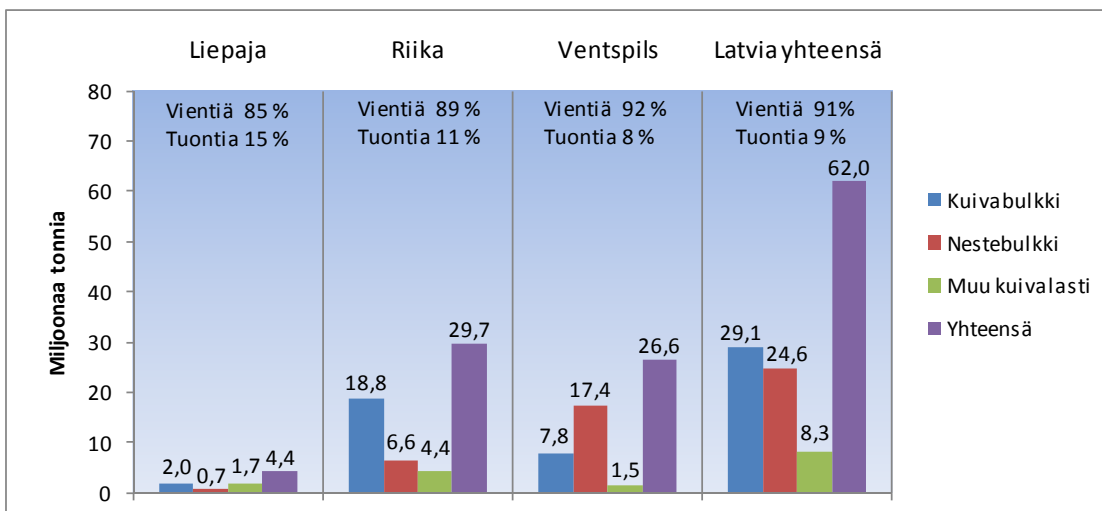
Latvian satamissa käsiteltiin tavaraliikennettä vuonna 2009 noin 62 miljoonaa tonnia, jossa on laskua edellisvuoteen verrattuna 2,5 %. Satamissa käsitellystä tavarasta noin 29 miljoonaa tonnia (47 %) oli kuivabulkkia, noin 25 miljoonaa tonnia (40 %) nestebulkkia ja noin 8 miljoonaa tonnia (13 %) kappaletavaroita. Konttiliikennettä Latvian satamissa käsiteltiin yhteensä noin 184 000 TEU:ta. Latvian tärkeimmät satamat ovat Ventspilsin, Riian ja Liepajan satamat, jotka vuonna 2009 käsittelivät noin 98 % Latvian kaikesta tavaraliikenteestä. Vuonna 2009 Latvian satamien käsittelemä kokonaisvolyymi laski noin 3 % edellisvuodesta. (Transit Latvia 2010)

Riian satama oli vuonna 2009 tavaravolyymiltaan Latvian suurin ja Itämeren viidenneksi suurin satama. Riian sataman käsittelemien tavarakuljetusten kokonaisvolyymi oli vuonna 2009 noin 29,7 miljoonaa tonnia, joka on sataman historian suurin määrä. Volyymin kasvu vuoteen 2008 verrattuna oli 0,5 %:a. Tavaraliikenteestä noin 19 miljoonaa tonnia (63 %) oli kuivabulkkia (etupäässä hiiltä), noin 7 miljoonaa tonnia (22 %) nestebulkkia ja noin 4 miljoonaa tonnia (15 %) kappaletavaroita. Kontteja Riian satamassa käsiteltiin vuonna 2009 noin 183 000 TEU:ta. Sataman tavarakuljetuksista noin 80 % on transitoliikennettä. Riian sataman vuotuinen tavarankäsittelykapasiteetti on noin 45 miljoonaa tonnia. Tammi–heinäkuussa 2010 sataman tavaravolyymi kasvoi hieman (n. +0,5 %) vuoden 2009 vastaavan ajanjakson lukemista. (Freeport of Riga 2010)

Ventspilsin sataman käsittelemien ulkomaankaupan kuljetusten kokonaisvolyymi oli vuonna 2009 noin 27 miljoonaa tonnia. Kuljetusten määrä väheni noin 2 miljoonaa tonnia edellisvuoteen verrattuna. Tavaraliikenteestä noin 17 miljoonaa tonnia (65 %) oli nestebulkkia (pääasiassa öljytuotteita), noin 8 miljoonaa tonnia (29 %) kuivabulkkia ja noin 1,5 miljoonaa tonnia (5 %) muuta kuivatavaraa. Ventspilsin sataman käsittelemä konttiliikenne väheni vuonna 2009 noin 400 TEU:hun edellisvuoden 14 000 TEU:sta. (Transit Latvia 2010) Ventspilsin satama oli vuonna 2009 tavaravolyymiltaan Latvian toiseksi suurin ja Itämeren seitsemänneksi suurin satama. Tammi–heinäkuussa 2010 sataman tavaravolyymi väheni noin 9 % edellisvuodesta. Volyymien lasku johtui pääasiassa öljytuotteiden kuljetusten vähenemisestä Venäjän tekemien poliittisten päätösten seurauksena. (Petrova 2010)

Liepajan sataman käsittelemien ulkomaankaupan kuljetusten kokonaisvolyymi oli vuonna 2009 noin 4,4 miljoonaa tonnia. Kasvua edellisvuoteen oli 0,2 miljoonaa tonnia eli noin 5 %. Tavaraliikenteestä noin 2 miljoonaa tonnia (46 %) oli kuivabulkkia, noin 1,7 miljoonaa tonnia (39 %) muuta kuivatavaraa ja noin 0,7 miljoonaa tonnia (15 %) nestebulkkia. Konttiliikennettä Liepajan satamassa käsiteltiin noin 1 000 TEU:ta. Liepajan satama oli vuonna 2009 tavaravolyymiltaan Latvian kolmanneksi suurin satama. (Transit Latvia 2010) Tammi–heinäkuussa 2010 sataman tavaravolyymi väheni noin 2 % edellisvuodesta (Klaipeda State Seaport 2010b).

Kuvassa 3.19 on esitetty yhteenveto Latvian ja sen tärkeimpien satamien vuoden 2009 tavaravolyymeista eri tavaralajeihin ryhmiteltynä. Latvia yhteensä -kohdan luvut pohjautuvat kuuden Latvian sataman tilastotietoihin, joita Liepajan, Riian ja Ventspilsin satamien lisäksi ovat Mersragšin, Salacgrivan ja Skulten satamat. Kuvassa esitetyt Latvian satamien vienti- ja tuontiprosentit ovat vuodelta 2008, koska uudempia tietoja ei ollut saatavissa.



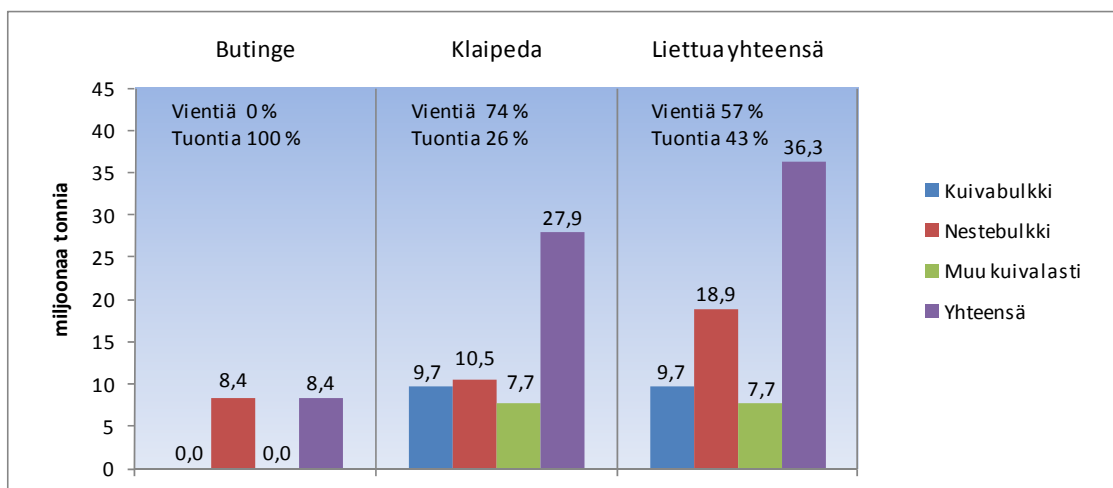
Kuva 3.19. Latvian ja sen tärkeimpien satamien tavaravolyymit vuonna 2009. (Särkijärvi et al. 2009; Transit Latvia 2010)

3.6.3 Liettuan satamat

Liettuan satamissa käsiteltiin vuonna 2009 noin 36 miljoonaa tonnia tavarakuljetuksia, mikä on noin 7 % vähemmän kuin edeltävänä vuotena. Satamissa käsitellystä tavarasta noin 19 miljoonaa tonnia (52 %) oli nestebulkkia, noin 10 miljoonaa tonnia (27 %) kuivabulkkia ja noin 8 miljoonaa tonnia (21 %) kappaletavaroita. Konttiliikennettä Liettuan satamissa käsiteltiin yhteensä noin 248 000 TEU:ta. Liettuan tärkeimmät satamat ovat Klaipedan ja Butingen satamat. Butinge käsittelee pelkästään nestebulkkia (noin 8,4 miljoonaa tonnia vuonna 2009) ja sen merkitys transitoliikenteessä on vähäinen. (Klaipeda State Seaport 2010a)

Klaipedan satama on Liettuan tärkein ja tavaravolyymiltaan Itämeren kuudenneksi suurin satama. Satama käsitteli vuonna 2009 noin 77 % koko Liettuan tavaraliikenteestä. Klaipedan sataman käsittelemien tavarakuljetusten kokonaisvolyymi oli vuonna 2009 noin 28 miljoonaa tonnia. Vuoteen 2008 verrattuna kokonaisvolyymi on vähentynyt noin 2 miljoonaa tonnia. Tavaraliikenteestä noin 10,5 miljoonaa tonnia (38 %) oli nestebulkkia, noin 10 miljoonaa tonnia (35 %) kuivabulkkia ja noin 8 miljoonaa tonnia (27 %) kappaletavaroita. Konttiliikennettä Klaipedan satamassa käsiteltiin noin 248 000 TEU:ta. Klaipedan sataman vuotuinen tavarankäsittelykapasiteetti on noin 40 miljoonaa tonnia. (Klaipeda State Seaport 2010a) Tammi–heinäkuussa 2010 sataman tavaravolyymi kasvoi noin 13 % edellisvuodesta (Klaipeda State Seaport 2010b).

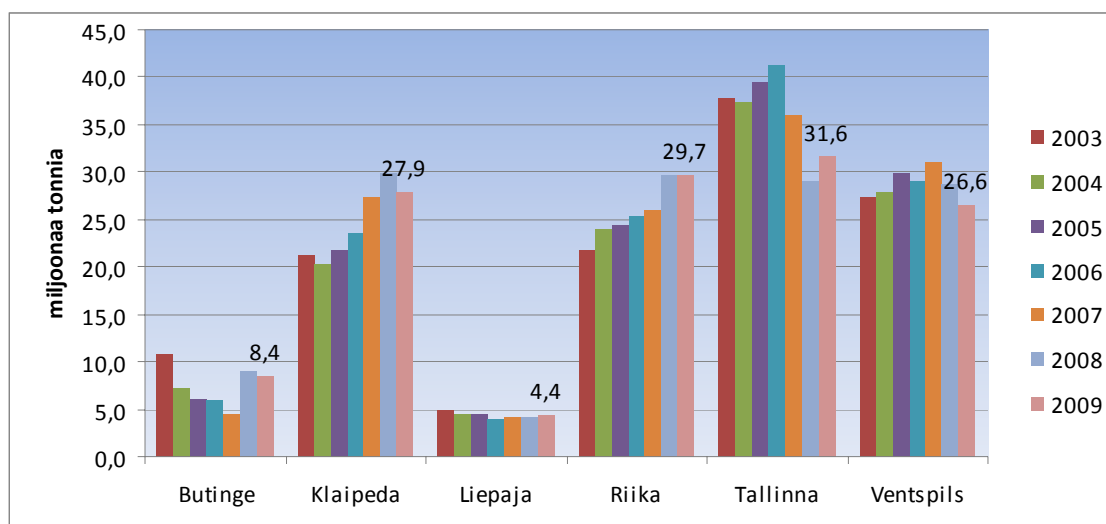
Kuvassa 3.20 on esitetty yhteenveto Liettuan satamien vuoden 2009 tavaravolyymeista eri tavaralajeihin ryhmiteltynä. Liettua yhteensä -kohdan luvut pohjautuvat Butingen ja Klaipeda sataman tilastotietoihin.



Kuva 3.20. Liettuan ja sen tärkeimpien satamien tavaravolyymit vuonna 2009. (Klaipeda State Seaport 2010a)

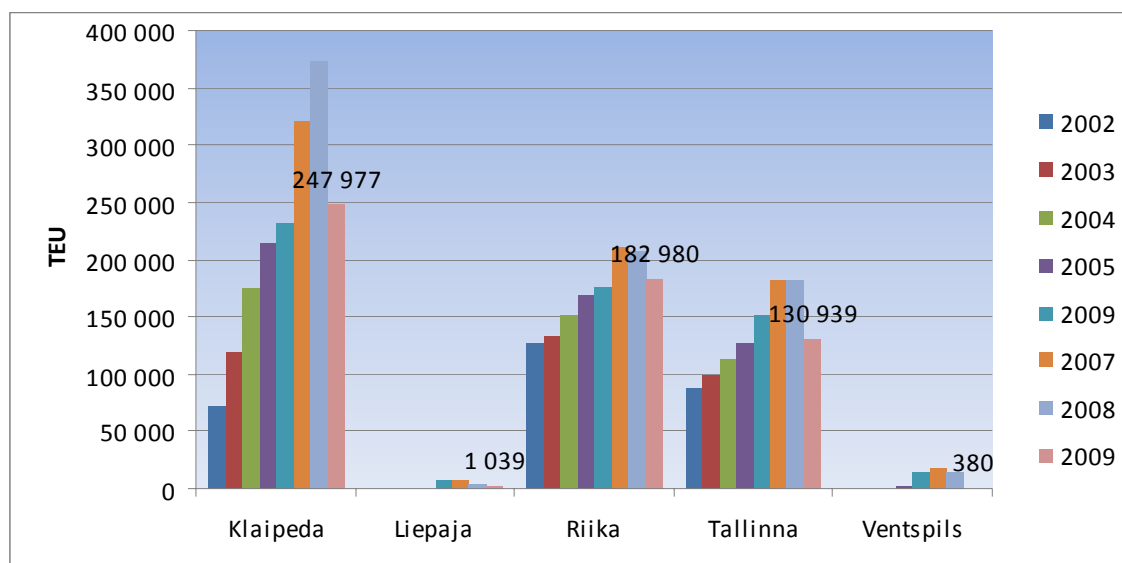
3.6.4 Baltian satamien tavaraliikenteen kehitys

Kuvassa 3.21 on esitetty Baltian maiden tärkeimpien satamien kokonaistavaravolyymien kehitys vuosina 2003–2009. Tämän ajanjakson aikana Klaipedan (+32 %) ja Riian (+37 %) satamien tavaravolyymit ovat kasvaneet merkittävästi. Butingen (-22 %), Liepajan (-10 %), Tallinnan (-16 %) ja Ventspilsin (-3 %) satamien tavaravolyymit ovat sen sijaan laskeneet. Tarkasteltavan ajanjakson suurin vuosittain pudotus tapahtui vuonna 2008 Tallinnan satamassa, jonka satamaliikenne vähentyi merkittävästi (noin -19 % edellisvuoteen verrattuna). Tähän pääasiallisena syynä on Viron ja Venäjän välille vuonna 2007 muodostunut ns. patsaskiista, minkä seurauksena Venäjä veti suuria määriä ulkomaankaupan kuljetuksiaan pois Tallinnan satamasta. Tämän takia Tallinnan satama menetti asemansa hetkeksi Klaipedalle Baltian tavaravolyymiltaan suurimpana satamana. Seuraavana vuonna Tallinna kuitenkin otti takaisin paikkansa Baltian tavaravolyymiltaan suurimpana satamana. Maailmanlaajuisella taantumalla ei näyttäisi olleen kovinkaan suurta vaikutusta Baltian satamien tavaraliikenteeseen.



Kuva 3.21. Baltian maiden tärkeimpien satamien tavaravolyymien kehitys vuosina 2003–2009. (Klaipeda State Seaport 2010a, 2008, 2006, 2005, 2004)

Suomen kauttakulkureitin kanssa kilpailevat etupäässä ne Baltian satamat, joiden kautta kuljetetaan Suomen tapaan paljon konttiliikennettä. Kuvassa 3.22 on esitetty Baltian maiden tärkeimpien satamien konttiliikenteen kehitys vuosina 2002–2009. Tämän ajanjakson aikana Klaipedan (+246 %), Tallinnan (+49 %) ja Riian (+44 %) satamien konttiliikenne on kasvanut merkittävästi. Vuonna 2009 kontteja kuljetettiin Baltian satamista eniten Klaipedan (44 % kaikesta Baltian satamien konttimäärästä), Riian (33 %) ja Tallinnan (23 %) satamien kautta. Muissa Baltian maiden satamissa konttiliikenne on hyvin vähäistä. Kuvasta on havaittavissa, että vuonna 2008 alkaneella taantumalla on ollut negatiivinen vaikutus Baltian satamien kautta kuljetettaviin konttimääriin. Erityisesti Klaipedan (-34 %) ja Tallinnan (-28 %) satamien konttivolyymit ovat pudonneet oleellisesti vuoden 2009 aikana. Vuoden 2010 tammi–heinäkuun välisenä aikana Baltian maiden satamien konttiliikennemäärät ovat jälleen lähteneet nousuun kokonaiskasvun ollessa tarkastelluissa satamissa 20 % (Klaipeda State Seaport 2010c).



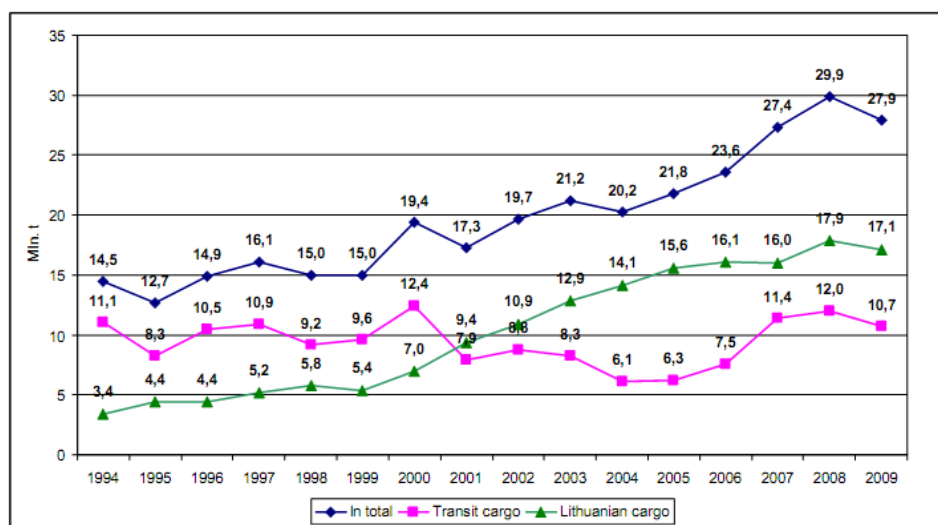
Kuva 3.22. Baltian maiden tärkeimpien satamien konttiliikennemäärien kehitys vuosina 2002–2009. (Klaipeda State Seaport 2010a, 2008, 2006, 2005, 2004)

Baltiassa transiton merikuljetusten kokonaismääristä on saatavissa tietoa parhaiten Viirasta. Vientitransiton osuus Viron merikuljetusten kokonaisviennistä on ollut laskeva. Vuonna 2009 transiton osuus nousi kuitenkin 3,5 prosenttiyksiköllä edellisestä vuodesta 62,3 prosenttiin. Tuontitransito osuus on sen sijaan noussut lamasta ja patsaskiistasta huolimatta (taulukko 3.6). Tuontitransito perustuu suurelta osin öljytuotteiden kuljetuksiin.

Taulukko 3.6. Viron transitoliikenteen merikuljetukset 2005–2009. (Eesti Statistika Andmebaas)

VIRO	Merikuljetukset		Vientitransito		Tuontitransito	
	yhteensä					
vuosi	1 000 t		1 000 t	% merikuljetuksista	1 000 t	% merikuljetuksista
2005	47 116		35 856	76,1 %	811	1,7 %
2005	49 742		37 032	74,4 %	1 734	3,5 %
2005	44 715		30 292	67,7 %	2 524	5,6 %
2005	36 217		21 312	58,8 %	3 247	9,0 %
2005	38 482		23 987	62,3 %	4 495	11,7 %

Latvian ja Liettuan osalta tietoja on saatavissa yksittäisistä satamista. Klaipedan satamassa Liettuan omien tuonti- ja vientikuljetusten määrä on ylittänyt transitokuljetusten volyymin (kuva 3.23). Transiton osuus oli 38 % sataman kokonaiskäsittelemäärästä vuonna 2009. Latviassa Riian sataman käsitellyt määrät perustuvat voimakkaasti transitoon. Sataman tavarakuljetuksista noin 80 % on transitoliikennettä. Vertailun vuoksi todettakoon, että Kotkan satamassa transiton osuus oli vuonna 2008 29 % ja vuonna 2009 25 % kokonaisvolyymistä. (Freeport of Riga 2010; Klaipeda State Seaport (2010a); Kotkan Satama (2010a))



Kuva 3.23. Klaipėdan sataman tavarankäsittely. Klaipėda State Seaport (2010a).

3.6.5 Baltian satamien reitin edut ja haitat

Viron, Latvian ja Liettuan satamilla on suotuista sijainti Itämerellä Venäjän kupeessa. Baltian satamat ovat Itämeren moottoritietä pitkin yhteydessä Pohjolan kolmion, Puolan ja Länsi-Euroopan pääsatamiin sekä niiden kautta myös Etelä-Eurooppaan ja muihin maanosiin. Baltian satamat yhdistyvät Venäjään hyvien maantie- ja rautatieyhteyksien välityksellä. (Lautso et al. 2005; Ollus & Simola 2006)

Baltian satamat ovat tehokkaita. Niiden pääosin Neuvostoliiton aikana rakennettu infrastruktuuri sopii hyvin Venäjän viennin tarpeisiin. Satamien lähestymisväylät mereltä ovat hyvät, satama-altaat ovat riittävän syvät, satamaoperaattorit ovat osaavia ja sataman henkilökunta osaa venäjän kieltä. Satamissa on joustava työaika ja matala palkkataso. Venäläiset ovat viime vuosina tehneet merkittäviä investointeja Baltian satamien infrastruktuuriin ja terminaalitoimintaan, mikä puoltaa Baltian satamien transitoreitin käyttämistä myös tulevaisuudessa. (Lautso et al. 2005)

Baltian satamien transitoreitin ongelmana on kaluston ja varusteiden puutteellisuus. Baltian maiden raja-asemien tekninen varustus on kehittymätöntä, mikä hidastaa rajanylityksiä. Talviaikoina jäänmurtokaluston vähäisyys aiheuttaa ongelmia meriliikenteelle etenkin ankarina talvina. Rautatieradat ovat raskaasti kuormitettuja, jolloin myös liikenneturvallisuusriskit lisääntyvät. Kuljetusten ympäristöriskit ovat suuret ja ympäristöönnettomuuksien torjuntakalusto riittämätöntä tai vanhentunutta. (Lautso et al. 2005)

Lisäksi Baltian satamien kauttakulkureitin asemaa heikentää Venäjän pyrkimys siirtää mahdollisimman suuri osa vientikuljetuksistaan pois Baltian satamista liikennestrategiansa mukaisesti Venäjän omien satamien kautta tapahtuvaksi. Latvian Ventspilsiin ja Liettuan Butingeen johtavien öljyputkiston haarojen käyttäminen Venäjän öljykuljetuksissa on viime vuosien aikana lopetettu. Öljy on ohjattu 2000-luvulla valmistuneen Venäjän sisäisen öljyputkiston (Baltic Pipeline System) myötä Suomenlahdelle venäläi-

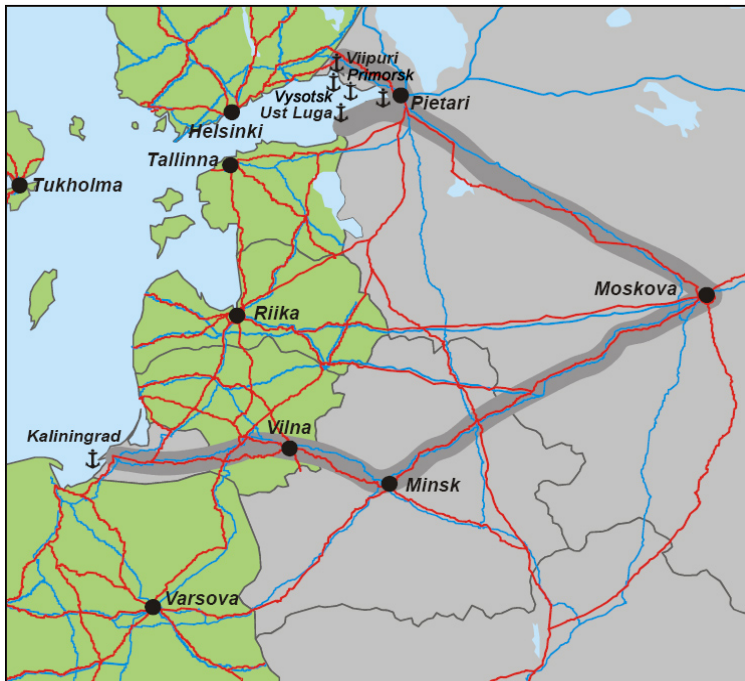
seen Primorskin öljysatamaan. (Ehrstedt & Vahtra 2008) Vuonna 2012 valmistuvaksi arvioitun Baltic Pipeline System 2 -öljyputkiston myötä osa nykyisin Baltian maiden kautta kulkevasta öljystä siirtynee kuljetettavaksi muun muassa Ust-Lugan sataman kautta. Baltian maiden satamat hakevat aktiivisesti uusia tavaravolyymeja lisääntyvistä Venäjän ja Aasian konttikuljetuksista sekä Venäjälle ja IVY-maihin suuntautuvista henkilöautokuljetuksista kilpaillen samalla Suomen kauttakulkureitin kanssa. (Posti et al. 2009)

3.7 Venäjän Itämeren satamien reitti

Venäjän omien satamien kautta kulkeva reitti ei ole transitoliikennettä, mutta se vaikuttaa oleellisesti muiden reittien transitoliikenteeseen. Tämän vuoksi Venäjän satamien reittiä käsitellään yhtenä kilpailevana kuljetusreittivaihtoehtona. Venäjän kuljetusreitin analysointi pohjautuu tilastojen osalta Venäjän Itämeren satamien ulkomaankaupan kokonaistilastoihin.

Venäjän ulkomaankaupassa käyttämät satamat sijaitsevat Barentsin meren, Japanin meren, Mustanmeren ja Itämeren ranta-alueilla. Suomen transitoliikenteen kannalta keskeisiä ovat Itämeren äärellä sijaitsevat Venäjän satamat, jotka Suomen ja Baltian maiden satamien tapaan hyödyntävät merikuljetuksissaan Itämeren moottoritietä. Venäjän Itämeren satamat sijaitsevat Suomenlahden pohjukassa ja erillään muusta Venäjästä olevalla Kaliningradin alueella. Suomenlahden pohjukassa sijaitsevia Venäjän satamia ovat Pietarin, Primorskin (Koivisto), Ust-Lugan, Viipurin ja Vysotskin (Uuras) satamat. Kaliningradin alueella toimii Kaliningradin satama. (Ruutikainen et al. 2006)

Kuvassa 3.24 on esitetty Venäjän omien satamien kautta kulkevan kuljetusreitin päälinja. Reitin toinen haara kulkee Suomenlahden pohjukan satamista Pietarin kautta Moskovaan. Toinen haara kulkee Kaliningradin satamasta Liettuan pääkaupungin Vilnan ja Valko-Venäjän pääkaupungin Minskin kautta Moskovaan. Kuljetusmuotoina reitin molemmissa haaroissa voidaan käyttää sekä maantie- että rautatiekuljetuksia.



Kuva 3.24. Venäjän satamien reitin päälinja. (Lautso et al. 2005)

3.7.1 Venäjän Itämeren satamat

Itämerellä sijaitsevilla Venäjän satamissa käsiteltiin vuonna 2009 noin 167 miljoonaa tonnia ulkomaankaupan kuljetuksia. Edeltävään vuoteen verrattuna tavaraliikenne väheni noin -3 %. Tavaraliikenteestä 90 % oli vientiä ja 10 % tuontia. Satamissa käsitellystä tavarasta noin 115 miljoonaa tonnia (69 %) oli nestebulkkia, noin 29 miljoonaa tonnia (17 %) kappaletavaraa ja noin 23 miljoonaa tonnia (14 %) kuivabulkkia. Itämerellä sijaitsevista Venäjän satamista tavaravolyymeiltaan suurimmat ovat Pietarin ja Primorskin satamat, jotka vuonna 2009 käsittelivät yhdessä noin 77 % Itämerellä sijaitsevien Venäjän satamien kautta tapahtuvasta Venäjän tavaraliikenteestä. (Mortsentr-TEK ZAO 2010) Itämerellä sijaitsevat Venäjän satamat ovat keskittyneet raaka-aineiden (etupäässä öljy ja öljytuotteet) vientikuljetuksiin. Konttiliikennettä käsitellään tällä hetkellä käytännössä vain Pietarin ja Kaliningradin satamissa.

Primorskin eli Koiviston satama sijaitsee noin 60 kilometriä Viipurista etelään. Satama on erikoistunut raakaöljyn ja öljytuotteiden käsittelyyn ja kuljetuksiin. Noin kolmasosa Venäjän raakaöljyn viennistä kulkee Primorskin sataman kautta (BOFIT 2010d). Primorskin satama toimii Spetsmornefteport Primorsk -yhtiön johdolla valtiollisen öljyputkimonopolin Transneftin alaisena. Satama ja siihen kiinteästi kuuluva Itämeren öljyputkijärjestelmä (Baltic Pipeline System, BTS) aloitti toimintansa loppuvuodesta 2001. Primorskin satamaan BTS-öljyputkistoa pitkin kuljetettu raakaöljy on lähtöisin Timanin-Petšoran ja Uralin-Volgan alueilta sekä Länsi-Siperiasta. Alkuperäisten suunnitelmien mukaan myös rakenteilla olevan BTS-II-öljyputkiston oli määrä kulkea Primorskin satamaan, mutta vuonna 2008 Venäjällä tehtiin päätös rakentaa putkisto Primorskin sataman sijasta Ust-Lugan satamaan. (Transneft 2010) Tulevaisuuden visioissa Primorsk ei enää keskittyisi pelkästään öljytuotteiden käsittelyyn vaan sen kautta kulkisi

myös muuta rahtia kuten kontteja, kuivabulkkia ja nestekaasua. (Merchant Seaport Primorsk 2010)

Primorsk on tavaravolyymiltaan Itämeren suurin satama. Vuonna 2009 Primorskin sataman tavaraliikenteen kokonaismäärä kasvoi edelliseen vuoteen verrattuna 4,7 %, 75,6 miljoonasta tonnista 79,2 miljoonaan tonniin. Kaikki tavaraliikenne oli nestebulkin, pääasiassa raakaöljyn, ulkomaankaupan vientiliikennettä. Tammi–heinäkuussa 2010 Primorskin sataman kokonaisvolyymi on pysynyt edellisvuoden tasolla eli noin 45 miljoonassa tonnissa (The Administration of the Sea Port of St. Petersburg 2010). Transneft ennakoi sataman käsittelymäärän yltävän vuonna 2010 noin 75 miljoonaan tonniin. (PortNews 2010a)

Pietarin satama on tärkein lännestä Venäjälle johtava logistinen yhdyskäytävä. Pietari oli vuonna 2009 tavaravolyymiltaan Venäjän toiseksi suurin satama Itämerellä ja myös koko Itämeren toiseksi suurin satama. Pietarin sataman käsittelemien tavarakuljetusten kokonaisvolyymi oli vuonna 2009 noin 50 miljoonaa tonnia, josta 72 % oli vientiliikennettä, 27 % tuontiliikennettä ja 1 % kotimaanliikennettä. Tavaraliikenteestä noin 27 miljoonaa tonnia (53 %) oli kappaletavaraa, noin 15 miljoonaa tonnia (31 %) nestebulkkia ja noin 8 miljoonaa tonnia (16 %) kuivabulkkia. Pietarin satama on keskittynyt konttiliikenteeseen. Satamassa on tällä hetkellä Itämeren suurin konttiterminaali. Satamassa käsiteltiin vielä vuonna 2008 noin 2 miljoonaa TEU:ta, mutta seuraavana vuonna käsittelymäärä väheni maailmanlaajuisen taantuman seurauksena 1,3 miljoonaan TEU:hun. (Mortsentr-TEK ZAO 2010) Alkuvuodesta 2010 Pietarin sataman tavaraliikenne on lähtenyt voimakkaaseen nousuun: tammi–kesäkuun välisenä aikana sataman kokonaisvolyymi on kasvanut noin 16 % edellisvuodesta päätyen ajanjakson päätteeksi noin 26,4 miljoonaan tonniin (The Administration of the Sea Port of St. Petersburg 2010). Samalla aikavälillä konttivolyymit ovat kasvaneet noin 47 % edellisvuodesta päätyen noin 880 000 TEU:hun (Chernov 2010b).

Pietarin sataman merkittävä kilpailuetu on sen suotuisa sijainti Venäjän sisällä, mikä mahdollistaa tavaroiden joustavan tullauksen ja toimituksen asiakkaalle. Satamassa toimivien yritysten ja tullin välisessä yhteistyössä on kuitenkin havaittavissa puutteita, minkä seurauksena tavaroiden tullaus kestää toisinaan hyvin pitkään. Tavaratoimitusten kulkua Pietarissa hidastaa myös kasvavista tavaravirroista johtuva sataman ja kaupungin halki johtavien ulosmenoväylien ruuhkautuminen. (Ruutikainen & Tapaninen 2007) Pietarin sataman muita ongelmia ovat tilan puute satama-alueella sekä laivojen kokoa rajoittava, vain yhdensuuntaisen liikenteen kerrallaan salliva ja jatkuvia ruoppaustöitä vaativa väylä. Satama-alueen tilanpuutetta voidaan helpottaa rakentamalla kaupungin ulkopuolelle konttiterminaaleja ja siirtämällä tulevaisuudessa tavaraliikennettä muihin kehittyviin Venäjän satamiin. Pietarin satamaan tehdään lisäinvestointeja vuoteen 2015 mennessä arvioiden mukaan noin 1 miljardilla dollarilla. (Transport Rossii 2010)

Vysotskin eli Uuraan satama sijaitsee Viipurin edustalla noin 160 kilometrin päässä Pietarista. Alkujaan Vysotskin satama toimi lähinnä hiilen vientisatamana, kunnes vuonna 2004 Lukoil otti käyttöön ensimmäisen öljyterminaalin. Sen jälkeen sataman öljyn käsittelykapasiteettia on tasaisesti lisätty ja myös ympäristöturvallisuuteen on panostettu uusimman teknologian keinoin. Vuonna 2010 käynnistyi sataman uudistamis-

projektin viimeinen vaihe, johon kuuluu muun muassa väylän syventäminen 12,7 metriin. (Tsay 2008)

Vysotskin satama oli vuonna 2009 tavaravolyymiltaan Venäjän kolmanneksi suurin satama Itämerellä. Vysotskin sataman käsittelemien tavarakuljetusten kokonaisvolyymi oli vuonna 2009 noin 17 miljoonaa tonnia, josta tilastojen mukaan kaikki oli vientiliikennettä. Tavaraliikenteestä noin 14 miljoonaa tonnia (83 %) oli nestebulkkia ja noin 3 miljoonaa tonnia (17 %) kuivabulkkia. (Mortsentr-TEK ZAO 2010) Tammi–kesäkuun 2010 välisenä aikana Vysotskin sataman tavaraliikenne on laskenut noin -10 % edellisvuodesta päätyen ajanjakson päätteeksi noin 7 miljoonaan tonniin (PortNews 2010b).

Kaliningradin satama sijaitsee Itämeren kaakkoiskulmassa Puolan ja Liettuan välissä lähellä Euroopan keskeisiä satamia. Kaliningrad on Pietarin ohella toinen kontteja käsittelevä satama Venäjän Itämeren osissa. Kaliningrad on sijaintinsa vuoksi ainoa jäätymätön Venäjän satama Itämerellä (Kaliningradin satama 2010). Toisaalta sijainti erillään muusta Venäjästä vaikeuttaa Kaliningradin ja Venäjän muiden alueiden välistä liikennöintiä (Lautso et al. 2005). Kaliningradin sataman asemaa Venäjän ulkomaankaupassa on viime aikoina heikentänyt epävakaa tariffipolitiikka Valko-Venäjän ja Liettuan rautateilla, minkä seurauksena osa varustamoista on siirtänyt kuljetuksiaan toisille reiteille. (Mikhailova 2010) Vuonna 2009 satamassa käynnistettiin hanke, jonka tarkoituksena on syventää satama-altaita suurille kontteja kuljettaville valtamerialuksille sopiviksi (Bulatova 2009). Kaliningradin satamaan on myös suunnitteilla rakentaa konttiterminaali, jonka kapasiteetti tulee olemaan noin 800 000 TEU:ta. Konttiterminaalin rakennustyöt on tarkoitus aloittaa vuoden 2010 loppupuolella. (Yekimovsky 2010)

Kaliningradin satama oli vuonna 2009 tavaravolyymiltaan Venäjän neljänneksi suurin satama Itämerellä. Kaliningradin sataman käsittelemien ulkomaan tavarakuljetusten kokonaisvolyymi oli vuonna 2009 noin 12 miljoonaa tonnia, josta 77 % oli vientiliikennettä ja 23 % tuontiliikennettä. Tavaraliikenteestä noin 7 miljoonaa tonnia (60 %) oli nestebulkkia, noin 3 miljoonaa tonnia (24 %) kuivabulkkia ja noin 2 miljoonaa tonnia (16 %) kappaletavaroita. (Mortsentr-TEK ZAO 2010) Kaliningradin sataman kautta kuljetettiin kontteja vuonna 2009 noin 95 000 TEU:ta. (Klaipeda State Seaport 2010a) Tammi–kesäkuun 2010 välisenä aikana Kaliningradin sataman tavaraliikenne on kasvanut edellisvuodesta noin 42 % (Kaliningradin satama 2010).

Ust-Lugan sataman rakentaminen aloitettiin vuonna 1997 Venäjän satamakapasiteetin lisäämiseksi Itämerellä ja Venäjän meriliikenteen siirtämiseksi pois Baltian satamista. Ust-Lugan satama sijaitsee noin 110 kilometriä Pietarista lounaaseen. Ust-Lugasta ollaan rakentamassa monitoimisatamaa Venäjän ulkomaankaupan tarpeisiin. Sataman vuotuisen kapasiteetin arvioidaan olevan sataman valmistuttua noin 120 miljoonaa tonnia. (Ust-Luga Company 2010)

Satamaan on rakenteilla konttiterminaali, jonka vuotuisen kapasiteetin suunniteltu olevan noin 3 miljoonaa TEU:ta. Terminaalin pinta-ala on valmistuttuaan noin 140 hehtaaria ja konttien varastointialuetta on lähes 80 000 TEU:ta. Konttiterminaalin on tarkoitus olla valmis kokonaisuudessaan vuonna 2019. Ust-Lugaan on lisäksi rakenteilla Yug-2-niminen terminaali, jonka on valmistuttuaan tarkoitus käsitellä muun muassa autokulje-

tuksia ja kappaletavaraa. Terminaali on suunniteltu pääasiassa henkilöautojen kuljetuksiin ja sen vuotuinen käsittelykapasiteetti tulee olemaan noin 500 000 autoa. (Ust-Luga Company 2010)

Ust-Lugaan on valmistumassa erillinen lauttaliikennettä palveleva terminaali, jonka määrä vuonna 2010 saavuttaa 2,9 miljoonan tonnin vuotuinen maksimikapasiteettinsa. Terminaalin liikenne tulee koostumaan pääasiassa ro-ro- ja rautatiekuljetuksista. Öljyn vientikuljetuksia varten Ust-Lugan satamaan on rakenteilla nestebulk-terminaali, jonka kapasiteetti tulee olemaan 25 miljoonaa tonnia vuodessa. Ust-Lugan satamassa on muun muassa rautapellettien, metalliromun ja raskaan rahdin käsittelyyn tarkoitettu terminaali, jonka kautta on mahdollista kuljettaa noin 3 miljoonaa tonnia rahtia vuosittain. Satamassa on myös hiilikuljetuksille oma terminaali, jossa on kapasiteettia käsitellä 12–15 miljoonaa tonnia hiiltä vuodessa. Ust-Lugan satamassa on lisäksi rikkiterminaali. (Ust-Luga Company 2010)

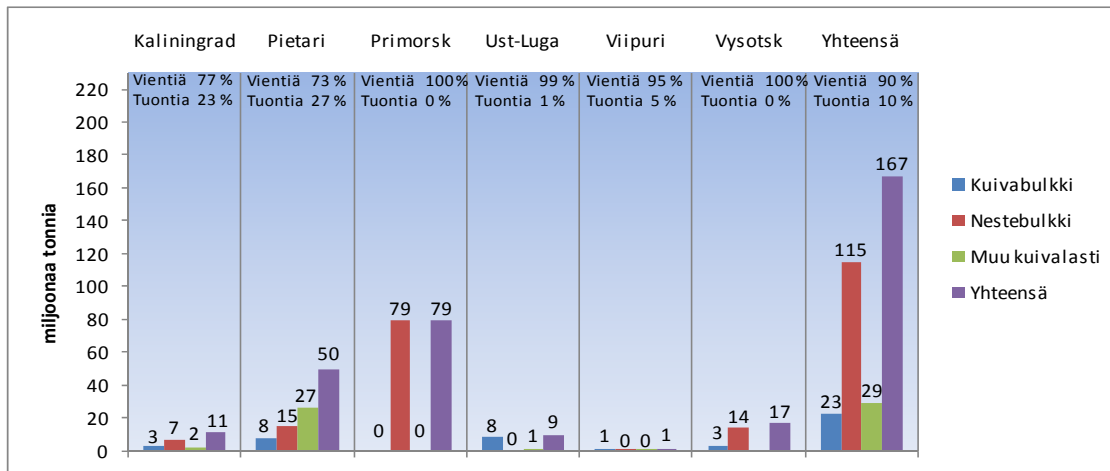
Sataman lähetyville nousevan Ust-Lugan kaupungin rakentaminen on vasta alkuvaiheessa. Pyrkimyksenä on rakentaa vuoteen 2025 mennessä kaupunki noin 35 000 ihmiselle, joista suurin osa on sataman työntekijöitä perheineen. Tällä hetkellä Ust-Lugan satama on vielä pahasti keskeneräinen. Tulevaisuudessa Ust-Lugan sataman uskotaan vaikuttavan Venäjän ulkomaankaupan kuljetuksista kilpailevien transitoreittien tavaravirtoihin (Ust-Luga Company 2010) Vuonna 2013 valmistuva Baltic Pipeline System II (BPS II) -öljyputkisto päättyy Ust-Lugan satamaan, mikä lisää sataman käsittelemää bulkkiliikennettä huomattavasti. BPS II:n vuosittainen kapasiteetti tulee olemaan 50 miljoonaa tonnia, josta 38 miljoonaa tonnia johdetaan Ust-Lugaan ja 12 miljoonaa tonnia Kirishin öljynjalostamoon. (Orlov & Shikorova 2010)

Ust-Luga oli vuonna 2009 tavaravolyymiltaan Venäjän viidenneksi suurin satama Itämerellä. Ust-Lugan sataman käsittelemien tavarakuljetusten kokonaisvolyymi oli vuonna 2009 noin 10 miljoonaa tonnia, joka koostui lähes yksinomaan kuivabulkin vientiliikenteestä. Sataman kokonaisvolyymi kasvoi vuonna 2009 noin 53 % edellisvuodesta. (Mortsentr-TEK ZAO 2010) Tammi-heinäkuussa 2010 Ust-Lugan sataman tavaraliikenne kasvoi edellisvuodesta noin 22 % päättyen ajanjakson loppuksi noin 6,6 miljoonaan tonniin (The Administration of the Sea Port of St. Petersburg 2010).

Viipurin satama sijaitsee Viipurin kaupungin alueella noin 130 kilometrin päässä Pietarista ja 10 kilometrin päässä Suomen rajasta. Viipuri on pienehkö yleissatama, jonka vuotuinen kapasiteetti on noin 3 miljoonaa tonnia. Satamassa käsitellään hyvin monipuolista rahtia kuten kappaletavaroita, hiiltä, rautatuotteita, elintarvikkeita ja kemikaaleja. Viipuri oli vuonna 2009 tavaravolyymiltaan Venäjän kuudenneksi suurin satama Itämerellä. Viipurin sataman käsittelemien tavarakuljetusten kokonaisvolyymi oli vuonna 2009 noin 1,2 miljoonaa tonnia, josta 95 % oli vientiliikennettä ja 5 % tuontiliikennettä. Sataman tavaraliikenteestä 80 % oli kuivabulkkia, 11 % kappaletavaroita ja 9 % nestebulkkia. Tammi-kesäkuussa 2010 Viipurin sataman tavaraliikenne väheni 9 % edellisvuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna päättyen noin 0,5 miljoonaan tonniin (Logistic.ru 2010).

Viipurin sataman omistajayrityksen OMG:n (Oslo Marine Group) suunnitelmissa on tehdä satamasta moderni konttisatama. OMG:n tavoitteena on päästä tavaraliikenteen määrässä lähelle sataman nykyistä 3 miljoonan tonnin vuotuista käsittelykapasiteettia. Viime aikoina ilmenneiden taloudellisten ja juridisten ongelmien vuoksi ei ole kuitenkaan varmaa, miten lähelle tätä tavoitetta tullaan pääsemään. (Port of Vyborg 2010)

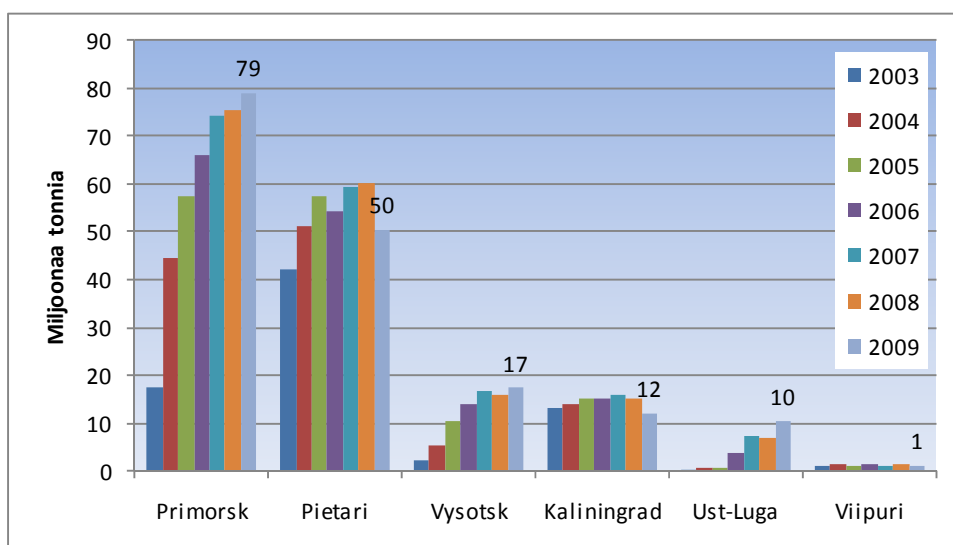
Kuvassa 3.25 on esitetty yhteenveto Itämerellä sijaitsevien Venäjän satamien vuoden 2009 tavaravolyymeista eri tavaralajeihin ryhmiteltynä. Kuvasta käy selkeästi ilmi, että Venäjän Itämeren satamat palvelevat pääasiassa Venäjän vientiliikennettä ja nestebulk-kikuljetuksia.



Kuva 3.25. Itämerellä sijaitsevien Venäjän satamien tavaravolyymit vuonna 2009. (Mortsentr-TEK ZAO 2010)

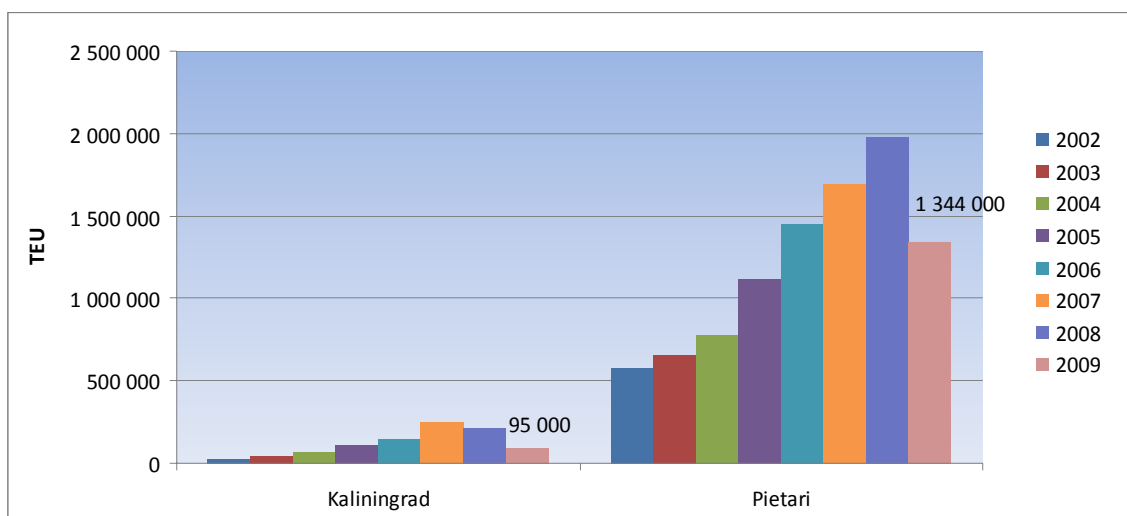
3.7.2 Venäjän Itämeren satamien tavaraliikenteen kehitys

Kuva 3.26 havainnollistaa Venäjän Itämerellä sijaitsevien satamien tavaraliikenteen kehitystä viimeisten seitsemän vuoden ajalta. Kuvassa esitettyjen kuuden sataman yhteenlaskettu tavaraliikenteen määrä on kasvanut 122 % tarkastellulla ajanjaksolla. Primorskin satamasta on tullut kokonaisvolyymiltaan suurin Itämerellä sijaitseva satama. Sen vuotuinen tavaravolyymi on seitsemän vuoden aikana noin 4,5-kertaistunut. Taantuman myötä ainoastaan konttiliikennettä käsittelevien Pietarin ja Kaliningradin satamien tavaravolyymit ovat vuonna 2009 laskeneet merkittävästi edellisvuodesta. Sen sijaan bulk-kuljetuksia käsittelevien satamien tavaravolyymit ovat jatkaneet kasvuaan myös vuonna 2009. Ust-Lugan sataman kautta kuljetettu tavaraliikenne on toistaiseksi ollut melko vähäistä, mutta sataman merkitys tulee kasvamaan Venäjän ulkomaankaupan kuljetuksissa.



Kuva 3.26. Venäjän Itämerellä sijaitsevien satamien tavaravolyymien kehitys vuosina 2003–2009. (Klaipeda State Seaport 2010a, 2009, 2008, 2006, 2005, 2004; Mortsentr-TEK ZAO 2010)

Suomen kauttakulkureitin kanssa kilpailevat etupäässä ne Venäjän satamat, joiden kautta kuljetetaan Suomen tapaan paljon kontteja. Käytännössä kaikki Venäjän Itämeren satamien konttikuljetukset käsitellään Kaliningradin ja Pietarin satamissa. Näiden satamien käsittelemät konttimäärät moninkertaistuivat vuosien 2002 ja 2008 välisenä aikana, mutta kehitys katkesi taantuman takia vuonna 2009 (kuva 3.27). Vuonna 2008 konttiliikenteen määrä Kaliningradin satamassa oli noin 213 000 TEU:ta ja Pietarin satamassa lähes 2 miljoonaa TEU:ta, kun taas seuraavana vuonna vastaavat lukemat olivat noin 95 000 TEU:ta (-56 %) ja 1,3 miljoonaa TEU:ta (-32 %). Tulevaisuudessa myös Ust-Lugan ja Viipurin satamista pyritään tekemään nykyaikaisia konttisatamia, minkä takia näistä satamista tulee aiempaa suurempi uhka Suomen transitoreitille. Alkuvuodesta 2010 Pietarin sataman konttiliikenne on lähtenyt jälleen voimakkaaseen nousuun: tammi–kesäkuun välisenä aikana sataman konttivolyymit ovat kasvaneet noin 47 % edellisvuodesta päättyen ajanjakson lopuksi noin 880 000 TEU:hun (Chernov 2010b).



Kuva 3.27. Kaliningradin ja Pietarin satamien konttiliikennemäärien kehitys vuosina 2002–2009. (Klaipeda State Seaport 2010a, 2009, 2008, 2006, 2005, 2004; Mortsentr-TEK ZAO 2010)

3.7.3 Venäjän Itämeren satamien reitin edut ja haitat

Venäjän omien satamien kehitystä on tukenut se, että Venäjän vientituotteille on ollut maailmalla kysyntää ja että vientituotteiden, esimerkiksi öljyn, hintakehitys on ollut suotuisaa. Toistaiseksi Venäjän omien satamien kapasiteetin kasvu on kuitenkin ollut ulkomaankaupan kasvua hitaampaa. Tämän vuoksi Venäjän ulkomaankaupassa tullaan jatkossakin tarvitsemaan muita Itämeren alueen vaihtoehtoisia kuljetusreittejä. (Lautso et al. 2005)

Venäjän omien satamien reittiä puoltaa Venäjän Itämeren satamien edullinen maantieteellinen sijainti suhteessa Venäjän ydinkeskukseen, raaka-aineiden esiintymiin ja ulkomaankaupan partnereihin Euroopassa. Tietyille Venäjän ulkomaankaupan tavaravirroille ei yksinkertaisesti ole muuta sopivaa kuljetusreittiä kuin Venäjän omat satamat. Tähän vaikuttaa myös se, että Venäjän satamista on yhteyksiä Venäjän runkoputkistoverkostoon. (Lautso et al. 2005; Ollus & Simola 2006)

Venäjän Itämeren satamien kautta kulkevan reitin suurin ongelma on satamien rajallinen kapasiteetti, erityisesti tuontikuljetusten osalta. Venäjän Itämeren satamissa kontteja käsitellään tällä hetkellä käytännössä vain Pietarin ja Kaliningradin satamissa, mikä lisää Venäjän satamien tuontikuljetusten kapasiteettiongelmaa Itämerellä. Satamakapasiteetin puute on pääsyy siihen, että Venäjän ulkomaankaupan kuljetuksissa ylipäättänsä käytetään muita vaihtoehtoisia reittejä Venäjän omien satamien reitin lisäksi. (Lautso et al. 2005; Ollus & Simola 2006) Kapasiteettiongelmaa vaikeuttavat Venäjän tuonnin ja viennin kuljetusmuotojen yhteensopimattomuus. Tuontikuljetukset tapahtuvat pääasiassa konteissa, rekoilla tai perävaunuilla, kun taas vienti koostuu etupäässä bulkkitavarasta. Tämän takia Venäjän tuonnin ja viennin tarpeet satamatoiminnoissa eroavat merkittävästi toisistaan. (Märkälä & Jumpponen 2007)

Satamien kapasiteettiongelmien ohessa Venäjän omien satamien kautta kulkevalla reitillä ongelmia aiheuttaa meri ja satamien infrastruktuuri. Suomenlahden pohjukassa on melko vaikeat jääolot, jotka tavallisina talvina kestävät noin 2–3 kuukautta ja ankarina talvina vieläkin kauemmin. Vaativissa talviolosuhteissa jäänmurtajakalusto ei ole ollut riittävä. Myöskään satamien lähestymisväylät eivät ole ihanteellisia Itämerellä sijaitsevien Venäjän satamien toiminnalle. Esimerkiksi Pietarin satamaan kulkeva meriväylä vaatii jatkuvaa ruoppausta ja rajoittaa aluskoon 14 000–16 000 tonniin. Pietarin sataman kehitystä vaikeuttaa niin ikään sijainti suurkaupungin alueella, mikä rajoittaa sataman laajentamista. Kaliningradin alueen erityispiirteenä on puolestaan yhteisen maarajan puuttuminen muun Venäjän kanssa. Tämän takia maaliikenneyhteydet muualle Venäjälle kulkevat Liettuan ja Valko-Venäjän läpi, mikä hankaloittaa liikennöintiä Kaliningradin ja muun Venäjän välillä sekä vaikeuttaa Kaliningradin alueen satamien kehittämiseksi tarvittavien sijoitusten saamista. Kaliningradin alueen ongelmana pidetään myös sotilasalueiden suurta määrää. (Lautso et al. 2005; Ollus & Simola 2006) Ust-Lugan sataman infrastruktuuri on vielä pahasti keskeneräinen, mutta kehittyessään Ust-Lugasta saattaa tulla merkittävä yhdyskäytävä Venäjän ulkomaankaupalle.

3.8 Saksan ja Puolan kautta kulkeva reitti

Saksan ja Puolan maakuljetusreitti kulkee Berliinin, Varsovan ja Minskin kautta Moskovaan (kuva 3.28). Reitti yhdistää Euroopan TEN-verkot Venäjän euroaasialaisiin liikenneverkkoihin ja muodostaa luonnollisen jatkeen Venäjän läpi kulkevalle Trans-Siperian radalle. Saksan ja Puolan reitti on osa pohjoista ylikansallista liikenneakselia. Se ulottuu Saksan Berliinistä aina Venäjän Nizhni Novgorodiin asti yhdistäen Venäjän ja Keski-Euroopan toisiinsa rauta- ja maanteitse. (KOM (2007) 32, Lautso et al. 2005)



Kuva 3.28. Saksan ja Puolan kautta kulkevan maakuljetusreitin päälinja. (Lautso et al. 2005)

Saksan ja Puolan reitin etuna voidaan pitää sitä, että reitti yhdistää neljän maan pääkaupungit ja muut ydinalueet toisiinsa sekä maanteitse että rautateitse. Reitin läntisestä päätepisteestä, Berliinistä, on yhteys Euroopan ydinalueisiin. Reitin itäisestä päätepisteestä, Nizhni Novgorodista, on yhteys Venäjän tärkeisiin energialähteisiin, teollisuuskeskittymiin sekä myös Uralille, Siperiaan, Kaukasukselle, Keski-Aasiaan ja Itä-Aasiaan. Saksan ja Puolan reitti on maantieteellisesti lyhin reitti EU:n ydinalueiden ja Venäjän välillä, joskaan ajassa mitattuna reitti ei sitä välttämättä kaikissa tapauksissa ole. Saksan ja Puolan reitin maanteiden ja rautateiden kuntoa on parannettu erilaisten kehitysohjelmien avulla. Rautatiet on sähköistetty ja raskaasti kiskotettu, mikä mahdollistaa suuret nopeudet rautatiekuljetuksissa. (Lautso et al. 2005) Reitti saattaa tulevaisuudessa olla vaihtoehtoinen kuljetusväylä rautateitse Kiinan ja Euroopan välillä. Saksalainen logistiikkayritys Schenker kokeili reittiä lähettämällä Fujitsu Siemens Computers -yhtiön tuotteilla lastatun konttijunan Kiinasta Hampuriin. Junan reitti kulki Mongolian ja Irkutskin kautta Trans-Siperian radalle ja sieltä edelleen Valko-Venäjän ja Puolan kautta Hampuriin. Schenker suunnittelee edelleen kehittävänsä reittiä. (SeaNews 2008)

Saksan ja Puolan reitin merkittävä heikkous on Puolan ja IVY-maiden raideleveyden eroavuus, minkä takia rautatiekuljetusten jatkaminen Puolan ja Valko-Venäjän rajalta eteenpäin edellyttää siirtokuormausta tai telin vaihtoa. Tilanne on osittain helpottunut

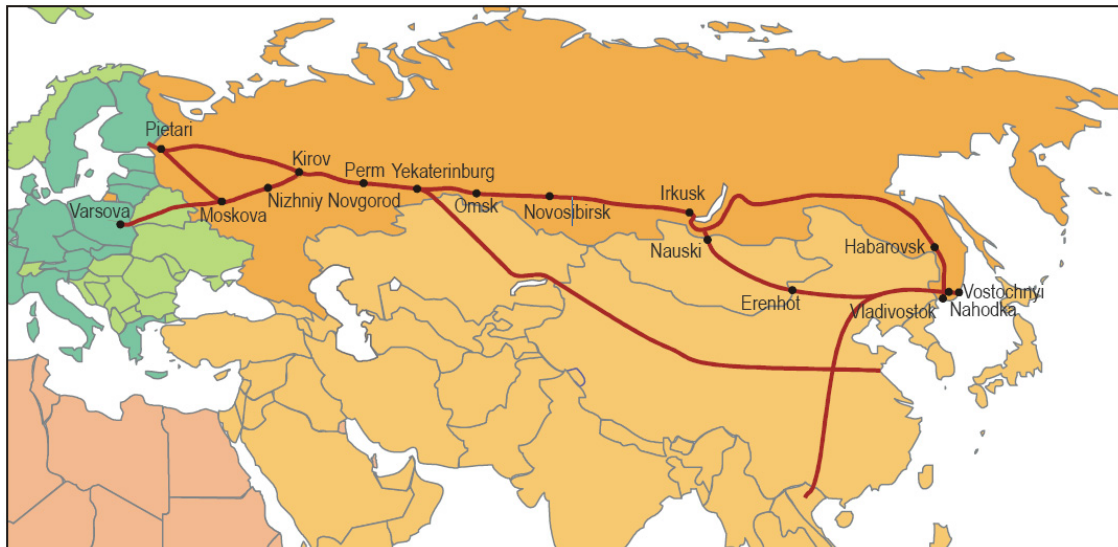
Puolan ja Valko-Venäjän rajalle rakennetun automaattisen raideleveyden vaihtoaseman ansiosta. Vaihtoaseman hyödyntäminen edellyttää kuitenkin erikoisvaunujen käyttöä, joten tavallisten vaunujen osalta siirtokuormaus tai telin vaihto on edelleen välttämätöntä. Raideleveyden eroavuuden takia etenkin Saksan ja Puolan reitin konttiliikenteen volyymit ovat alhaisia. (Lautso et al. 2005; Ollus & Simola 2006)

Saksan ja Puolan reitin maantiekuljetusten suurimpana ongelmana ovat Puolan ruuhkaiset maantiet, jotka ovat pahimmillaan Varsovan kaupungin tieosuuksilla. Viime aikoina liikennemääriä ovat entisestään kasvattaneet tuotannon jalostusasteen kasvu ja yksityisen liikenteen lisääntyminen. (Rantala & Mäntynen 2003) Reittiä hidastavat myös hitaata ja monimutkaisia rajanylitysmenettelyt. Valko-Venäjän ja Puolan rajalla Brestissä rajanylityksen odotusajat voivat olla jopa 12–48 tuntia. Tieosuuksien ruuhkat ja rajanylitysten odotusajat tekevät Saksan ja Puolan reitin toimitusajoista heikosti ennustettavia. (Lautso et al. 2005; Ollus & Simola 2006)

Muita Saksan ja Puolan reitin heikkouksia ovat muun muassa turvattomuus ja reitin markkinoinnin heikkoudet. Reitin turvattomuus näkyy esimerkiksi EU:n jäsenmaiden rahdinkuljettajiin kohdistuvana syrjimisenä sekä rahtien ja trailereiden takavarikointina Valko-Venäjällä. (Lautso et al. 2005; Märkälä & Jumpponen 2007; Ollus & Simola 2006)

3.9 Trans-Siperian rautatie

Trans-Siperian rautatie (TSR tai Transsib) on noin 9 300 kilometriä pitkä ja 10 aikavyöhykkeen yli ulottuva Venäjän läpi kulkeva rautatierata, joka yhdistää Venäjän Kaukoidän satamat Euroopan liikenneverkkoihin (kuva 3.29). TSR on lyhin mahdollinen Euroopan, Aasian ja Tyynenvaltameren alueita yhdistävä pintakuljetusreitti. Trans-Siperian rata on kahden maailman voimakkaimmin kehittyvän talouskeskuksen, Aasian korkean teknologian maiden ja Euroopan jälkiteollisten valtioiden, välissä sekä Venäjän vahvan talouskasvun ytimessä. Radasta noin 80 % on Aasian puolella ja noin 20 % Euroopan puolella. TSR:n rakentaminen aloitettiin 1890-luvulla, mistä lähtien rata on vähitellen kehittynyt yhdeksi maailman merkittävimmistä rautatieverkostoista. (Hackman 2004; Trans-Siperian Railway 2008)



Kuva 3.29. Trans-Siberian rautatien päälinja. (Lautso et al. 2005)

Trans-Siberian rata yhdistyy *lännessä* Valko-Venäjän rautateitä pitkin Puolan, Saksan, Slovakian ja Tshekin rautatieverkostoihin sekä Pietarin kautta Suomen, Ruotsin ja Norjan rautateihin. *Etelässä* Trans-Siberian rautatie on yhteydessä Ukrainan, Moldovan, Romanian sekä muiden Etelä- ja Kaakkois-Euroopan maiden rautateihin ja *idässä* Kazakstanin, Mongolian, Kiinan, Korean ja Vietnamin rautateihin. (Hackman 2004)

Trans-Siberian rautatieltä on niin ikään yhteydet Venäjän Kaukoidässä sijaitseviin Holmskin, Nahodkan, Posvetin, Vaninon, Vladivostokin, Vostochnyn ja Zarubinon satamiin, ja niiden kautta kaikkiin Aasian ja Tyynenvaltameren maihin. Trans-Siberian radalta on lukuisia haaraumia myös muihin Venäjän sisäosiin, kuten Venäjän länsiosassa sijaitseviin Arkhangelskin, Asovan, Eiskin, Kandalakshan, Kaukasuksen, Murmanskin, Novorossiyskin, Pietarin, Temrjukin, Tuapsen, Ust-Lugan, Viipurin ja Vysotskin satamiin. Yhteydet Trans-Siberian radalta satamiin ovat tärkeitä, koska suuri osa TSR:n kuljetuksista hoidetaan multimodaalikuljetuksina vesiliikennettä hyödyntäen. (Hackman 2004)

Trans-Siberian rata on Venäjän rautatieyhtiön RZD:n hallinnassa, mutta radalla toimii myös kymmenkunta muuta rautatieyhtiötä. TSR on lähes koko matkaltaan kaksiraiteinen ja täysin sähköistetty. Koko radan pituudella on käytössä nykyaikaiset tietoliikenneyhteydet ja automaatiojärjestelmät. TSR:tä käytetään sekä matkustajaliikenteessä että tavarakuljetuksissa. Tavaraliikenteessä Trans-Siberian radan vuotuinen kuljetuskapasiteetti on noin 100 miljoonaa tonnia. Konttikuljetusten osalta Trans-Siberian radan vuosittainen kapasiteetti on nykyisin noin 300 000 TEU:ta. Kun Baikal-Amurin pääradan liikenne lasketaan mukaan, TSR:n konttien kuljetuskapasiteetti nousee jopa 1 miljoonaan TEU:hun. (Russian Railways 2010)

Trans-Siberian rata palvelee sekä Venäjän alueiden sisäistä liikennettä että ulkomaankaupan kuljetuksia. **Sisäisessä liikenteessä** TSR on Venäjän pääasiallinen kuljetusreitti. Trans-Siberian rautatiehaaraumien ja siihen yhdistyvien muiden liikenneyhteyksien kautta TSR:n piirissä on yli 80 % kaikesta Venäjän liiketoiminnasta, yli 90 % maan

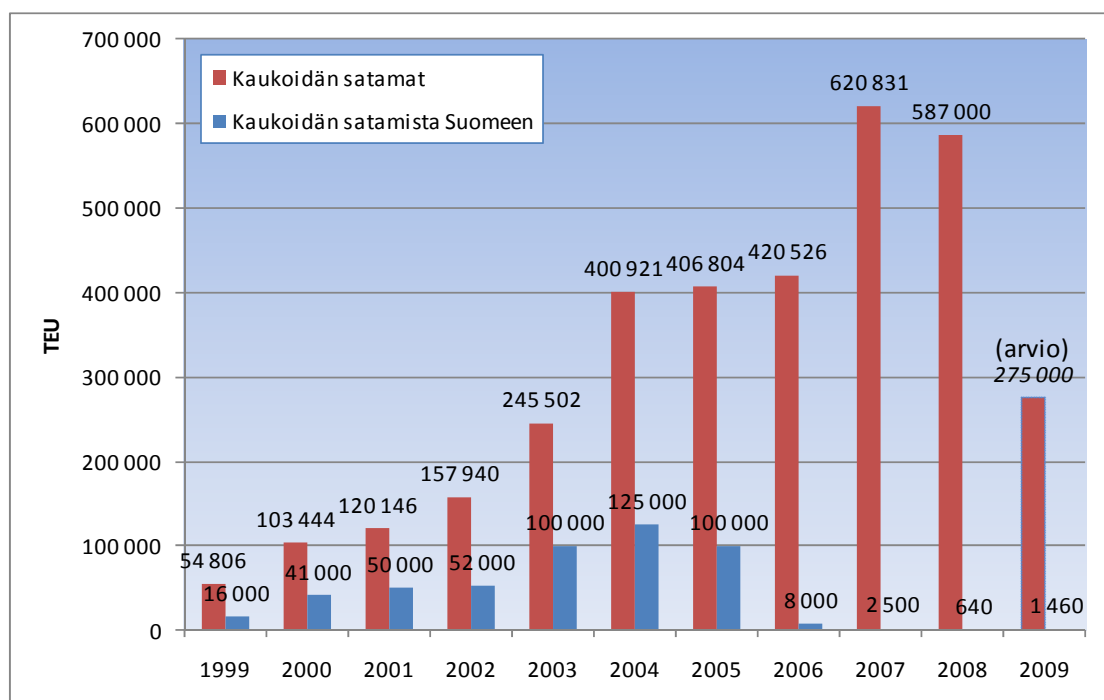
teollisuus-, maatalous- ja luonnonvaroista sekä noin 85 % Venäjän väestöstä. Radan varrella on 87 kaupunkia, joista viisi on yli miljoonan asukkaan ja yhdeksän 300 000–1 000 000 asukkaan kaupunkia. Trans-Siperian rata ylittää Venäjän suuret joet (esim. Amur, Irtish, Jenisei, Kama, Lena, Ob ja Volga), joita pitkin kaukana TSR:stä sijaitsevat teollisuus- ja maatalousalueet sekä uudet suuret talousalueet ovat yhteydessä Trans-Siperian rataan ja sitä kautta muihin alueisiin Venäjällä. (Hackman 2004; Lautso et al. 2005; Trans-Siperian Railway 2008)

Ulkomaankaupassa Trans-Siperian rautatietä käytetään Venäjän vienti- ja tuontiliikenteessä sekä transitokuljetuksissa. Venäjän tuontiliikenteen ja transitokuljetusten kannalta Siperian rata on vaihtoehto Kaukoidän ja Euroopan välisille valtamerikuljetuksille. Venäjän tuonnissa ja transitoliikenteessä TSR:tä pitkin kuljetetaan tavaraa pääasiassa konteissa sen vuoksi, että kuljetettavat tuotteet ovat lähinnä arvotavaraa (esim. elektroniikkalaitteita). Kuljetusten lähtöpaikkana ovat etupäässä Etelä-Korean, Japanin ja Kiinan tuotantolaitokset, joista kontit kuljetetaan meritse Venäjän Kaukoidän satamiin, muun muassa Vostotsnyiin ja Nahodkaan. Siellä kontit lastataan konttijuniin, joilla ne kuljetetaan joko suoraan tai jonkin kolmannen valtion kautta lopulliseen kohdemaahan, pääasiassa Venäjälle. (Ruutikainen et al. 2006) Kuljetukset Kiinasta länteen, esimerkiksi Venäjälle, on mahdollista tehdä myös suoraan Siperian rataa pitkin, jolloin merikuljetus Kiinasta Venäjän Kaukoidän satamiin jää pois kuljetusmatkasta. Yritykset eivät kuitenkaan suosi tätä reittivaihtoehtoa, koska suora rautatiereitti Kiinasta edellyttää yhden tai kahden valtion rajan ylittämistä sekä vaatii reittikohtaisesti lastin uudelleenkuormasta raidelevyiden eroavaisuuden takia. (Kervinen 2008)

Suomen ja Kaukoidän maiden välinen Trans-Siperian radan liikenne oli 1970-luvulta 1990-luvun loppuun melko satunnaista kuljetusvolyymien vaihdellessa 2 000–8 000 TEU:n välillä. 2000-luvun alussa TSR:n kuljetusvolyymit lähtivät nousuun Venäjän talouskasvun ja siitä seuranneen ulkomaankaupan lisääntymisen myötä (kuva 3.28). Vuonna 2003 Suomen ja Kaukoidän maiden välisessä Trans-Siperian radan liikenteessä ylitettiin ensimmäistä kertaa 100 000 TEU:n raja, jolloin Suomen osuus kaikesta Venäjän Kaukoidän satamien kautta Siperian rataa pitkin kuljetetusta konttiliikenteestä oli noin 40 %. Suomen TSR-liikenteen toistaiseksi korkeimmat lukemat saavutettiin vuonna 2004 kuljetusvolyymien ollessa 125 000 TEU:ta. Tuolloin Vostotsnystä Kouvolaan kulki päivittäin 2–3 kokojunaa. Vuonna 2005 kuljetusmäärät alenivat 20 % lähinnä kuljetuskaluston huonon saatavuuden takia. (Hämäläinen & Simonen 2007, s. 11)

Vuosi 2006 oli Suomen ja Kaukoidän välisen Trans-Siperian radan liikenteen kannalta kohtalokas vuosi. Venäjä nosti rautatiekuljetusten tariffeja jopa kolminkertaisiksi, mikä seurauksena kuljetukset Kaukoidästä Siperian rataa pitkin Suomeen loppuivat lähes kokonaan. Vuoden 2007 alusta Venäjän viranomaiset laskivat Trans-Siperian radan konttikuljetusten tariffeja noin 35 %:lla. Tällä ei kuitenkaan ollut lisäävää vaikutusta Suomen ja Kaukoidän välisiin TSR:tä pitkin kuljetettaviin konttivolyymeihin (2 500 TEU), koska vuoden 2006 tariffikorotuksen takia asiakkaat menettivät luottamuksen Venäjän viranomaisten toimintatapoihin ja sen myötä myös Trans-Siperian rataan. (Hämäläinen & Simonen 2007; Ruutikainen & Tapaninen 2007)

Vuonna 2008 Trans-Siperian radalla kuljetettiin noin 587 000 TEU:ta, josta noin 5 % oli transitoliikennettä. Seuraavana vuonna radalla kuljetettu tavaramäärä väheni yli 50 %. (kuva 3.30). Suomen ja Kaukoidän väliset liikennemäärät ovat vuoden 2006 laskun jälkeen pysyneet alhaisella tasolla. Venäjän rautatieyhtiö RZD ja maan hallitus ovat käynnistäneet monia kehitysohjelmia ja -projekteja parantaakseen TSR:n kilpailukykyä kansainvälisissä kuljetuksissa. Yksi näistä on ”Trans-Siberian in Seven Days” -hanke, jolla nimensä mukaisesti pyritään lyhentämään konttikuljetusten toimitusaika Venäjän Kaukoidän satamista Venäjän länsirajalle seitsemään päivään vuoteen 2015 mennessä. Käytännössä tämä tarkoittaa, että junien päivässä kulkevaa matkaa on kasvatettava nykyisestä 910:stä 1 500 kilometriin. Nopeuden lisäämisellä radan konttien käsittelykapasiteettia saadaan lisättyä noin 500 000 TEU:lla vuodessa. (RZD-partner 2010)



Kuva 3.30. Trans-Siperian rautatien konttivolyymit Venäjän Kaukoidän satamien kautta ja Kaukoidän satamista Suomeen rautateitse kuljetettu määrä vuosina 1999–2009. (Lukov 2008; Russian Railways 2010; VR-konserni 2008; VR Cargo 2010, 2009, 2008)

Valtamerikuljetuksiin verrattuna TSR:n merkitys on tällä hetkellä vähäinen. Euroopan ja Aasian välisistä konttikuljetuksista vain noin 5 % kulkee Trans-Siperian radan kautta ja vastaavasti 95 % meritse. TSR:n heikkoudeksi on muodostunut erityisesti kuljetusten korkea kokonaishinta, mihin vaikuttaa muun muassa syöttöliikenteen hinnoittelu, terminaalityönteiden kehittymättömyys, aikataulujen ennakoimattomuus, kuljetuskaluston ja kuljetusten tarjonnan puute sekä Venäjän ailahteleva tariffipolitiikka. (Hackman 2004) TSR:n huonona puolena merikuljetuksiin verrattuna voidaan pitää myös kylmiä kuljetusolosuhteita sekä suuria ja nopeita lämpötilan vaihteluja. Tämän takia erityisen herkkiä tavaroita voidaan joutua kuljettamaan meritse. (Salmela et al. 2008)

Trans-Siperian radalla on valtamerikuljetuksiin verrattuna myös eräitä etuja, jotka tekevät TSR:sta potentiaalisen vaihtoehdon Euroopan ja Aasian välisille tavarakuljetuksille. Tällaisia etuja ovat muun muassa (Hackman 2004; Salmela et al. 2008):

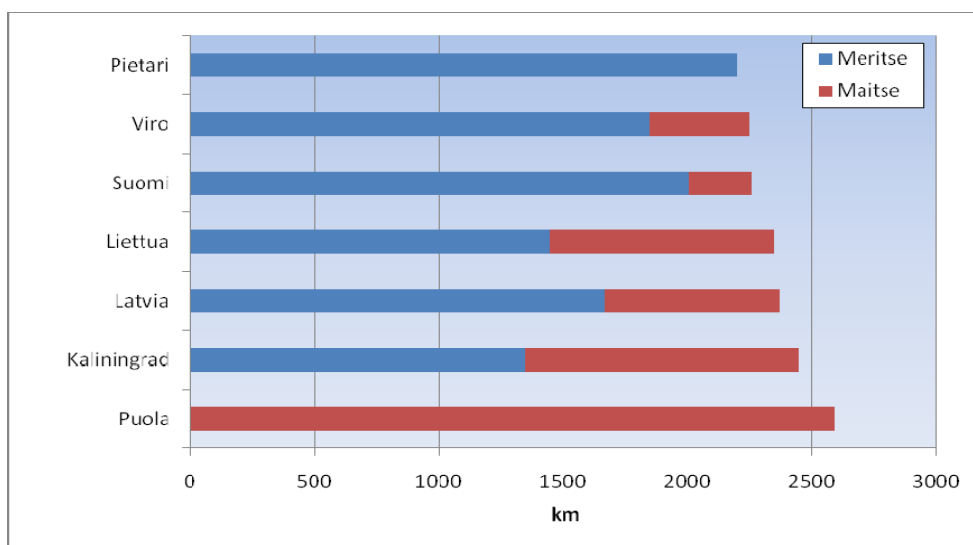
- selvästi lyhyempi kuljetusmatka Euraasian yhteyksissä: TSR:tä pitkin 11 000–12 000 km, merireittiä pitkin 21 000–22 000 km
- lyhyemmät toimitusajat: TSR:tä pitkin 12–16 vuorokautta (tavoitteena lyhentää kuljetusaikaa 7 vuorokauteen (Russian Railways 2010)), merireittiä pitkin 30–35 vuorokautta (toimitusajat ovat merikuljetuksissa laman vaikutuksesta pidentyneet varustamoiden pyrkiessä vähentämään polttoainekustannuksia (Tuisku 2010))
- merikuljetuksia alhaisemmat ympäristöpäästöt
- tuotteisiin kohdistuvat ilmastolliset rasitukset ovat usein merikuljetuksia pienempiä erityisesti kosteuden, suolan ja korkeiden lämpötilojen osalta, mikä puoltaa erityisesti korroosioherkkien tuotteiden kuljettamista Trans-Siperian rataa pitkin.

3.10 Kilpailevien kuljetusreittien vertailu

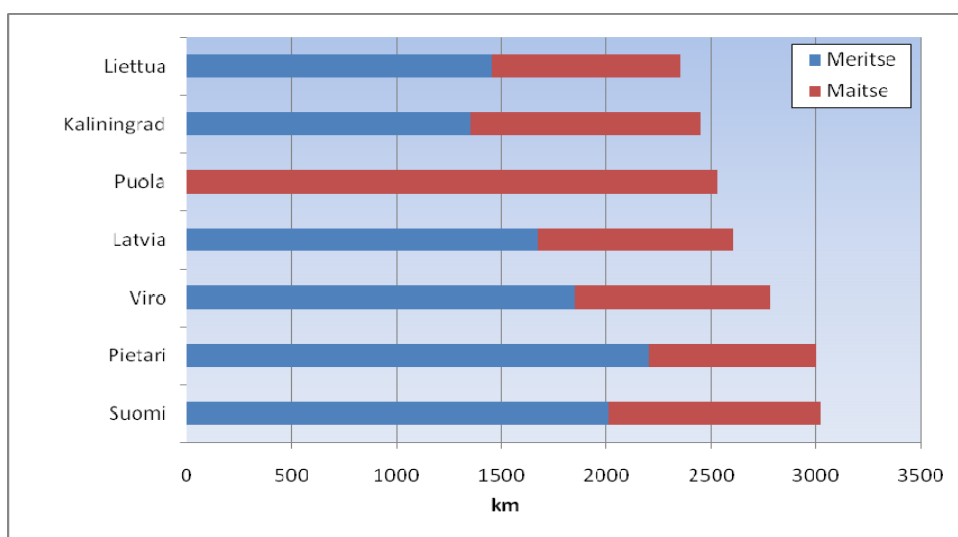
Seuraavassa vertaillaan edellä esitettyjä Suomen satamien, Baltian maiden satamien ja Venäjän satamien kautta kulkevia kuljetusreittejä sekä Saksan ja Puolan kautta kulkevaa maakuljetusreittiä toisiinsa. Trans-Siperian rautatie ei ole vertailussa mukana, koska se ei ole toiminnaltaan vertailukelpoinen muiden reittien kanssa. EU:n ja Venäjän välisistä kuljetuksista kilpailevien reittien kilpailuasemaan ja reitin valintaan vaikuttavat muun muassa kuljetusten lähtö- ja määräalueet, kuljetettavat tavarat (esim. laatu, arvo ja määrä), kuljetuskustannukset, reitin infrastruktuuri, toimitusajat, turvallisuus, palvelut (esim. varastointimahdollisuudet ja erilaiset lisäarvopalvelut) sekä reitin markkinointi. (Hernesniemi et al. 2005; Lautso et al. 2005; Märkälä & Jumpponen 2007; Widgren et al. 2000)

Kuvat 3.31 ja 3.32 havainnollistavat kilpailevien reittien fyysisiä etäisyyksiä EU:n ja Venäjän välillä. Esimerkkeinä on käytetty kuljetusvälejä Rotterdam–Pietari ja Rotterdam–Moskova. Rotterdamin satama sijaitsee maantieteellisesti Euroopan ydinalueella. Se on myös otollisella paikalla EU:n ja Venäjän välisistä kuljetuksista kilpailevien reittien vertailun kannalta. Pietari ja Moskova ovat puolestaan Venäjän itäosien kuljetusten tärkeimpiä solmukohtia. Vertaillavat kuljetusmatkat on jaettu meri- ja maakuljetuksiin. Merikuljetukset ovat yleisesti ottaen maakuljetuksia edullisempia.

Kuljetusetäisyyksiä tarkastelemalla voidaan todeta, että Suomen reitti Pietariin on kilpailukykyinen kuljetusreitti. Reitillä suurin osa matkasta tapahtuu meritse ja vain pieni osa maakuljetuksina. Moskovaan asti menevissä tavarakuljetuksissa Suomen reitin kilpailukyky heikkenee. Pidempää kuljetusmatkaa on kompensoitava Suomen reitin muilla eduilla, esimerkiksi turvallisuudella, luotettavuudella sekä laadukkailla ja monipuolisilla logistiikkatoiminnoilla ja lisäarvopalveluilla.



Kuva 3.31. Kilpailevien reittien kuljetusmatkat Rotterdamin satamasta Pietariin. (Hernesniemi et al. 2005)



Kuva 3.32. Kilpailevien reittien kuljetusmatkat Rotterdamin satamasta Moskovaan. (Hernesniemi et al. 2005)

Taulukossa 3.7 on esitetty Venäjän ulkomaankaupan kannalta tärkeimpien Itämeren satamien kokonaisvolyymien kehitys vuosina 2004–2009. Näiden Itämeren satamien tavaraliikenne on jakson aikana lisääntynyt yhteensä noin 44 miljoonalla tonnilla, mikä kertoo Venäjän talouden ja ulkomaankaupan viime vuosien vahvasta kasvusta. Taantuman seurauksena taulukossa vertailtujen satamien tavaraliikenteen kokonaisvolyymi laski vuonna 2009 noin 5 % edellisvuodesta. Taulukosta nousee selkeästi esiin kuusi eniten tavaraliikennettä käsittelevää satamaa: Primorsk, Pietari, Tallinna, Riika, Klaipeda ja Ventspils. Nämä satamat käsittelivät vuonna 2009 yhdessä noin 78 % vertailtujen satamien kaikesta tavaraliikenteestä. Taulukosta voidaan myös havaita, että Suomen satamat ovat volyymimäärässä mitattuna melko pieniä toimijoita Itämeren alueella. Suomen satamilla on kuitenkin hyvin keskeinen merkitys erityisesti Venäjän tuontiliikenteen kauttakulkukuljetuksissa. Tuleva HaminaKotka Satama nousee Suomen suurimmaksi yleissatamaksi.

Taulukko 3.7. Transitoliikenteen kannalta merkittävimpien Itämeren satamien kokonaisvolyymien kehitys vuosina 2004–2009, miljoonaa tonnia. (Särkijärvi et al. 2009; Klaipeda State Seaport 2010a, 2009, 2008, 2006, 2005, 2004; Suomen Satamaliitto 2010)

Satama	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Osuus vuonna 2009
Primorsk	44,6	57,3	66,1	74,2	75,5	79,1	25,3 %
Pietari	51,2	57,5	54,2	59,6	59,9	50,4	16,1 %
Tallinna	37,4	39,5	41,3	36,0	29,1	31,6	10,1 %
Riika	24,0	24,4	25,4	25,9	29,6	29,7	9,5 %
Klaipeda	20,3	21,8	23,6	27,4	29,9	27,9	8,9 %
Ventspils	27,8	29,9	29,1	31,0	28,6	26,6	8,5 %
Kaliningrad	13,9	14,6	15,2	15,6	15,4	12,4	4,0 %
Ust-Luga	-	-	3,8	7,1	6,9	10,4	3,3 %
Helsinki	12,2	11,1	11,7	13,4	11,9	9,8	3,1 %
Butinge	7,2	6,1	5,9	4,6	9,1	8,4	2,7 %
Kotka	8,6	8,4	9,6	10,6	11,6	7,5	2,4 %
Kokkola	3,5	4,1	5,3	4,8	5,7	5,4	1,7 %
Liepaja	4,5	4,5	4,0	4,0	4,2	4,4	1,4 %
Hamina	6,0	5,3	5,2	5,9	4,6	3,6	1,2 %
Turku	4,0	3,9	3,9	4,0	3,3	2,7	0,9 %
Hanko	3,1	3,5	4,2	3,1	3,7	2,5	0,8 %
Yhteensä	268,2	291,9	308,4	327,3	329,0	312,4	100,0 %

Konttiliikenteessä Suomen transitosatamat ovat merkittäviä toimijoita Itämeren alueella (taulukko 3.8). Suomen satamien kautta kulkee paljon arvotavaraa, mikä lisää konttikuljetusten määrää. Pietarissa, Helsingissä ja Kotkassa käsitellään vertailussa mukana olevista satamista eniten konttiliikennettä. Taulukossa mukana olevista Suomen satamista myös Haminan satamassa käsitellään paljon kontteja. Baltian tärkeimmät konttisatamat ovat Virossa Tallinnan satama, Latviassa Riian satama ja Liettuassa Klaipedan satama. Vuosien 2004–2008 aikana vertailtujen Itämeren satamien konttiliikenne on kokonaisuudessaan lähes kaksinkertaistunut. Taantuman seurauksena taulukossa vertailtujen satamien konttiliikenteen kokonaismäärä laski vuonna 2009 noin -33 % edellisvuodesta.

Taulukko 3.8. Transitoliikenteen kannalta merkittävimpien Itämeren satamien kokonaiskonttimäärien kehitys vuosina 2004–2009, TEU. (Särkijärvi et al. 2009; Klaipeda State Seaport 2010a, 2009, 2008, 2006, 2005, 2004; Suomen Satamaliitto 2010)

Satama	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Osuus 2009
Pietari	776 576	1 119 346	1 449 958	1 697 720	1 983 110	1 344 675	46,8 %
Helsinki	500 000	459 744	416 527	431 406	419 809	357 204	12,4 %
Kotka	325 730	366 667	461 876	570 881	627 769	345 939	12,0 %
Klaipeda	174 241	214 307	231 548	321 432	373 263	247 977	8,6 %
Riika	152 729	168 978	176 826	211 840	207 122	182 980	6,4 %
Tallinna	113 081	127 585	152 399	180 911	180 927	130 939	4,6 %
Hamina	144 066	159 783	166 983	195 292	178 804	108 133	3,8 %
Kaliningrad	72 094	112 528	151 047	252 146	221 550	94 516	3,3 %
Hanko	38 079	52 351	47 840	47 820	59 731	38 071	1,3 %
Turku	20 962	16 719	20 120	21 982	22 736	16 815	0,6 %
Kokkola	4 399	3 698	2 937	2 036	2 542	7 083	0,2 %
Liepaja	0	0	7 809	7 665	4 227	1 039	0,0 %
Ventspils	292	1 044	14 241	16 846	14 148	380	0,0 %
Ust-Luga	-	-	0	0	0	0	0,0 %
Butinge	0	0	0	0	0	0	0,0 %
Primorsk	0	0	0	0	0	0	0,0 %
Yhteensä	2 322 249	2 802 750	3 300 111	3 957 977	4 295 738	2 875 751	100,0 %

Taulukossa 3.9 on esitetty yhteenveto EU:n ja Venäjän välisistä kuljetuksista kilpailevien reittien vahvuuksista ja heikkouksista. Suomen reitti on varsin kilpailukykyinen kaikkien muiden paitsi bulkkituotteiden kuljetuksissa, joissa kustannukset nousevat yhdeksi merkittävimmäksi tekijäksi reittiä valittaessa. Suomen kilpailuetu on itään suuntautuvassa arvotavaratransitossa, jossa kustannuksia tärkeämpiä reitin valintakriteereitä ovat muun muassa turvallisuus, varastointimahdollisuudet ja erilaiset lisäarvopalvelut. Baltian ja Venäjän satamien reitit ovat palvelutasoltaan lähellä toisiaan. Venäjän satamien kapasiteettipula on siirtänyt kuljetuksia Baltiaan. Kuitenkin liikennestrategiansa mukaisesti Venäjä pyrkii siirtämään suurimman osan tavaraliikenteestä omiin satamiinsa. Kiristyneet suhteet esimerkiksi Viron kanssa siirtävät ajoittain liikennettä muille reiteille. Puolan kautta kulkevan maakuljetusreitin kilpailukyky on jokaisella vertailun osa-alueella huono.

Taulukko 3.9. EU:n ja Venäjän välisistä kuljetuksista kilpailevien reittien nykyiset vahvuudet ja heikkoudet. (Lautso et al. 2005)

	Suomen satamat	Baltian satamat	Venäjä Itämeren satamat	Saksan ja Puolan kaut- ta kulkeva reitti
Tieyhteydet	++			--
Ratayhteydet	+	+		--
Satamien kapasiteetti	++	++	-	
Konttien käsittely	++			-
Lisäarvopalvelut	++		-	--
Rajanylitys ja tullaus	+	+	++	--
Nopeus	+		+	-
Turvallisuus	+			-
Luotettavuus	++	+		-
Kustannukset, bulkki	-	+	+	-
Kustannukset, arvotavara				-
+ / ++ Ko. tekijä on reitin vahvuus / merkittävä vahvuus - / -- Ko. tekijä on reitin heikkous / merkittävä heikkous Harmaille alueille ei tehdä arviota				

4 PÄÄTÖKSENTEKO, TOIMIJAT JA VERKOSTOT

4.1 Päätöksenteko

TRAKET-tutkimuksessa (Märkälä & Jumpponen), jossa käsiteltiin transitoketjun kilpailukykyä, on listattu eri tutkimuksissa mainittuja reitin valintaan vaikuttavia tekijöitä.

Taulukko 4.1 Reitin ja kuljetusmuodon valintaan vaikuttavia tekijöitä. (Märkälä & Jumpponen)

Aika • Toimitusaika • Toimitusajan ennustettavuus	Infrastrukturi • Liikenneverkosto • Liikenneverkoston kunto • Linjaliikenteen tiheys • Satamien toimivuus • Tiedonkulun sujuvuus
Kustannukset • Reitin kokonaishinta • Tullit, verot	Kalusto • Kuljetuskaluston kunto • Kuljetuskaluston saatavuus • Käsittelykaluston kunto • Käsittelykaluston saatavuus
Palvelut • Varastointimahdollisuudet • Lisäarvopalvelut • Ostamisen helppous (reitin kokonaispalvelu) • Joustavuus	Työvoima • Osaaminen • Saatavuus • Järjestäytyneisyys • Järjestäytyneisyys
Turvallisuus • Tavaravahingot/katoamiset • Varkaudet/katoamiset	Yhteiskunta • Lainsäädäntö • Lainsäädännön toimeenpano • Kansainväliset investoinnit
Tavara • Tavaralan laatu • Tavaralan arvo • Tavaralan määrä	Muut tekijät • Rajanylityksen sujuvuus • Ympäristövaikutukset • Markkinointi

Reitin valintaan vaikuttaa ensisijaisesti kuljetettava tavara. Tavaraan liittyviä tekijöitä ovat laatu (kappaletavara, irtotavara, neste jne.), arvo ja määrä. Jos tavara on arvokasta ja sitoo paljon pääomaa, toimitusaika on tärkeässä asemassa. Toimitusajalla ei tarkoiteta pelkkää kuljetukseen kuluvaan aikaan vaan myös käsittelyyn ja rajanylitykseen kuluvaan aikaan. Toimitusajan lisäksi myös reitin täsmällisyys eli toimitusajan ennustettavuus vaikuttaa reitin valintaan. Kustannukset ovat myös tärkeä komponentti, joka osaltaan liittyy myös tavaraan. Joillakin tuotteilla kustannukset voivat olla hyvinkin tärkeä kriteeri reittipäätöstä tehdessä. Arvokkaan tavaralan kohdalla kustannustekijä menettää kuitenkin painoarvoaan. Itsestään selvää on, että reitin valintaan vaikuttavat kuljetusten lähtö- ja määräpaikat. (Märkälä & Jumpponen)

Päätöksentekijöitä ei ole mainittavasti tutkittu alan kirjallisuudessa. On hankalaa saada selville, kuka tai ketkä ovat päätösten takana ja missä yrityksessä sekä missä maassa

kyseinen päättäjä tai päättäjät vaikuttavat. Kauppaehdoissa Incoterms-lausekkeella mää-
räytyy, päättääkö reitistä tai reitin valitsijasta myyjä vai ostaja. (Märkälä & Jumpponen)

Sama ilmaistiin eräässä SPC Finlandin haastattelussa toteamalla, että maksaja eli kulje-
tuspalveluiden ostaja päättää. Huolintaliikkeillä nähtiin olevan usein parhaat edellytyk-
set reittien markkinointiin ja reitityspäätösten ehdotukseen. Venäjän ja IVY-maiden
erikoispiirteinä on tukkukaupan kehittymättömyys ja kaupan ketjujen vähäisyys. Kau-
pan rakenne vaikuttaa suoraan siten markkinointiponnisteluiden suuntaamiseen itätran-
sitossa. Länsitransito koostuu pääosin kuiva- ja nestebulk-kuljetuksista, jolloin markki-
nointiponnistelut kannattaa suunnata venäläisiin laivaaajiin ja tavaralajista riippuen myös
trader-yrityksiin.

TRAKET-tutkimuksessa selvitettiin transiton toimijoiden näkemyksiä kuljetuspäätök-
sentekijöistä. Erään suomalaisen logistiikkaoperaattorin edustajan näkemys reittipää-
töksenteosta oli, että transitoreitistä päättää auto- ja arvoelektroniikkatoimialoilla val-
mistaja tai Euroopan jakelukeskus. Hänen mukaansa nämä osapuolet päättävät myös,
minkä sataman kautta tavara kuljetetaan. Kuljetettava tavara odottaa satamassa niin
kauan kuin venäläinen maahantuoja on sen maksanut, ja sen jälkeen tavara saa jatkaa
matkaa Venäjälle. Satamasta eteenpäin venäläinen osapuoli päättää kuljetusmuodosta,
jolla tavara kuljetetaan määräpaikkaan. Toisen logistiikkaoperaattorin edustajan mukaan
auto- ja arvoelektroniikkatoimialoilla päättäjä on tyypillisesti tavarantoimittaja tai
omistaja tai sen valtuuttama logistiikkaoperaattori. TRAKET-tutkimuksessa suoritettu
kyselyn mukaan autotoimialan reittipäätöksenteossa valmistajan rooli on keskeinen.

SPC Finlandin haastatteluissa vahvistui venäläisen maahantuojan rooli autologistiikas-
sa. Valmistajat toimittavat autot tuontisatamiin. Valmistaja tekee sopimuksen myös va-
paavaraston osalta. Toimitusvastuu siirtyy satamissa kyseisen IVY-maan maahantuojal-
le. Autot toimitetaan eteenpäin pienissä erissä, jolloin käytetään yleensä maantiekulje-
tusratkaisuja. Eräässä haastattelussa todettiin, että maahantuojien suuri määrä on eräs
tekijä, joka vaikuttaa siihen, että maakuljetusmuodoksi valitaan rekkakuljetus rautatie-
kuljetuksen asemesta.

Huolitsijat tapaavat yleensä autotehtaiden edustajia. Haastattelussa ilmeni lähemmin
tarkasteltuna, että autologistiikan päätöksenteko ei kuitenkaan ole aivan näin yksinker-
taista. Autologistiikassa päätöksenteko perustuu kumppanuuteen. Tärkeä komponentti
valmistajan ja maahantuojan välissä on rahoitusyhtiö, joka myy auton maahantuojalle
esimerkiksi luotolla tai osamaksulla. Autotehtaiden logistiikkaosasto voi olla puolestaan
useamman tehtaan yhteinen. Logistiikkaosasto voi siten hoitaa useammankin merkin
logistiikkatoimintoja. Logistiikkaosasto voi olla myös ulkoistettu omaan yhtiöön. Näin
ollen autologistiikassa ei ole vain yhtä organisaatiota, jolle reititystä markkinoidaan.
Esimerkiksi rahoitusyhtiölläkin voi olla intressiä reitityksenkin osalta.

Komponenttilogistiikassa komponenttien valmistaja ja tehdas tekevät päätökset. Logis-
tiikan kokonaisvastuu on annettu kuitenkin LLP-yritykselle (= Leading Logistics Provi-
der), jolla on tiukat yhteydet autoteollisuuteen. Toimituksia valvoo ohjausryhmä, johon
kuuluvat autotehdas, LLP-yritys ja rahoittaja.

TRAKET-tutkimuksessa (Märkälä & Jumpponen) suoritetussa kyselyssä elektroniikka-toimialan vastaajien reittipäätöksenteon todettiin painottuvan toimitusketjun loppupäähän eli ostajalle. TARKET-tutkimuksen toteutusajankohtana vain osa vastanneista valmistajista oli rakentanut omat jakeluketjunsä Venäjälle. Tutkimuksessa todettiin kuitenkin, että suuret elektroniikkavalmistajat rakentavat itse jakelureittejä ja tekevät päätöksiä reitistä tai vaihtoehtoisesti niiden palkkaama logistiikkaoperaattori voi päättää reitistä.

SPC Finlandin haastatteluissa ilmeni, että alalla on käynnissä voimakas rakennemuutos. Useat elektroniikka-alan valmistajat hoitavat jakelunsa suoraan Venäjältä, mikä muuttaa myös reititystä. Näin on käynyt myös haastattelussa yrityksessä. Yhtiön Euroopan pääkonttori sijaitsee Lontoossa ja logistiikan pääkonttori on Hollannissa, jossa Euroopan-tason reitityspäätökset tehdään pääjohtajatasolla. Eräillä toisilla elektroniikka-alan jäteillä Venäjän toiminnot ovat suoraan pääkonttorin alaisuudessa esimerkiksi Japanissa. Haastatellun yrityksen Venäjän konttori antaa suosituksia reitistä. Yhtiö ei käytä huolinnassa omia ”in house” -yhtiöitä, joita on eräissä suuryrityksissä. Toimitusehtona käytetään katkaistua ehtoa: vapaasti satamassa Pietarissa.

Kemikaalikuljetuksissa käytetään monenlaisia Incoterms-ehtoja, Ehdot saattavat olla myös pilkottu eri kuljetusten osalta. Rajalle myydään DAF-ehdolla, suomalaiseen satamaan FOB-ehdolla ja lopuksi kuljetus ”kontinentille” CIF-ehdolla. Haastattelussa terminaalirytyksessä teollinen tuottaja päättää toimituksista transitotermiinaaliin asti. Laivassa erä voi vaihtaa omistajaa montakin kertaa. Ostajina ovat tällöin eri trading-yritykset. Alalle on tyypillistä, että yrityksiä on paljon ja osa niistä lyhytikäisiä. Varustamon kannalta välikäsien karsiminen olisi edullista. Haastatellulla varustamolla on Moskovassa oma edustusto, jonka kautta se tarjoaa palveluitaan myös suoraan jalostamoille. Vuosisopimuksiin perustuvissa kuljetuksissa satamina käytetään yleensä Haminaa ja Kotkaa, joissa on useita terminaaleja.

Kuivabulk-kuljetuksissa on vain muutama asiakas, joihin ollaan suoraan yhteydessä. Satama, VR ja operaattori/ahtaaja sopivat keskenään ne reunaehdot ja hinnat, joilla reittiä myydään. Venäläinen teollinen toimija tekee sopimukset ahtaustoimintaa harjoittavan satamaoperaattorin kanssa.

Yleensä merikuljetuksista voidaan todeta, että asiakkaat tekevät omat palvelusopimuksensa ahtausliikkeiden, huolintaliikkeiden ja muiden toimijoiden kanssa. Suurten asiakkaiden kanssa satama neuvottelee tarkemmin ja tekee tarvittaessa räätälöintiä palvelujen ja maksujen suhteen. Jos operaattori tarjoaa myös huolintapalveluita, sen mahdollisuudet suositella omaa reittiään paranevat. Yritys voi markkinoida Suomen reittiä esimerkiksi Japanissa kauppahuoneille ja huolintaliikkeille. Venäjällä markkinointiponnistelut suunnataan suoraan laivaajille ja Länsi-Euroopassa puolestaan huolintaliikkeille.

Suuret logistiikkayritykset ovat määritelleet avainasiakkaansa, joiden asioita hoidetaan globaalisti. Kyseisen asiakkuuden hoidosta vastaava henkilö kerää hinta- ja reittitiedot. Konsernin sisäinen kilpailu johtaa siihen, että paikalliset yksiköt pyrkivät esittelemään reittiensä hyviä puolia.

Reitinvalinnassa on havaittavissa yhtäläisyyksiä, vaikka päätöksenteko onkin aina yrityskohtaista. TRAKETin (Märkälä & Jumpponen) kyselyyn vastanneista yrityksistä suurimmassa osassa valmistaja vaikuttaa osallistuvan reittipäätöksen tekoon. Lisäksi suurimmassa osassa yrityksistä yksi osapuoli tekee reittipäätöksen, mutta joissakin tapauksissa päätökseen osallistuu kaksi toimitusketjun osapuolta. Kun reittipäätöksentekijöitä on kaksi, niin useimmiten kyseessä vaikuttaisivat olevan valmistaja ja sen valitsema logistiikkaoperaattori. Useamman osapuolen osallistuessa reitin valintaan vastaajia pyydettiin kuvailemaan päätöksentekoprosessia. Erään vastaajan mukaan molemmat reitin valintaan osallistuvat tahot voivat tutkia vaihtoehtoisia reittejä Venäjälle. Muutoksista käytettäviin reitteihin täytyy kuitenkin sopia yhdessä. Perusteita reitin vaihtamiselle tai säilyttämiselle ovat kustannukset, läpimenoaika ja kapasiteettiasiat. Toisen vastaajan mukaan päätös tehdään perustuen markkinatesteihin, joissa analysoidaan kustannuksia, läpimenoaikaa ja suorituskykyä. Kolmas vastaaja taas kertoi valmistajan ottavan yhteyttä useampaan operaattoriin saadakseen yksityiskohtaisen erittelyn käytettävissä olevista reiteistä, muodostaa mielikuvan parhaimmasta mahdollisesta reitistä ja rakentaa logistiikkatoimittajan kanssa sopivimman reitin. Lisäksi parin vastaajan tapauksessa reitin valitsevana osapuolena toimii ainoastaan logistiikkaoperaattori.

Ruutikainen ja Tapaninen (2007) toteavat, että trendi on sama niin elektroniikan kuin autojen tuonnissa. Tehtaat haluavat pitää koko logistiikkaketjun hallinnassaan ja logistiikka siirtyneekin tehtaiden hallintaan kokonaisuudessaan heti kun Venäjän infrastruktuuri ja muut olosuhteet sen sallivat.

4.2 Toimijat ja verkostot

Laivaajien ja ostajien kartoitusta ei katsottu tarkoituksenmukaiseksi toimijoiden monilukuisuuden ja julkisten tietojen puuttumisen takia. Venäjän markkinoilla ovat esimerkiksi kaikki globaalit kulutustavaramerkit. Osa valmistajista vie Venäjälle suoraan ja osa käyttää transitoreittejä. Päätöksentekijät arvioivat reittejä jopa säännöllisesti, joten tilanne elää. Tukkukaupan kehittymättömyys Venäjällä moninkertaistaa ostajien määrän. Bulk-kuljetuksiin perustuvassa länsitransitossa laivaajien määrä on vähäisempi. SPC Finlandin intermodaalikuljetusten yhteistyöryhmä määrittä transitoselvityksen erääksi osa-alueeksi Venäjän teollisten toimijoiden omistusrakenteen tutkimisen. Tärkeimmät länsitransiton laivaajat on löydettävästi alaluvuissa 4.3 ja 4.4 esitettyjen toimijoiden joukosta.

Suomalaiset verkostot on esitetty pääosin kohdassa 6.5.1. Tiedot verkostoista perustuvat haastatteluihin. Tärkein kaupallinen verkosto on Straightway Finland. Toimialayhdistysten sisältä voidaan mainita Suomen Huolintaliikkeiden Liiton Venäjän / IVY-maiden jaosto, jossa käsitellään myös transitokysymyksiä. Viranomaisten ja muiden toimijoiden välillä on useita erilaisia yhteistyöverkostoja, jotka ainakin osittain ovat pysyviä.

4.3 Omistaminen Venäjällä

Luukkasen (2009) mukaan omistaminen on Venäjällä korkeimman poliittisen eliitin eli ns. sekurokration etujen takia aina ehdollista ja todellinen omistaminen on kontrollia. Historiallisista syistä omistajapolitiikka on haurasta. Sekurokratia ei ole varmentanut omistamisen oikeutta. Kontrollin avulla voidaan muun muassa estää oligarkkien mahdolliset pyrkimykset päästä poliittisen vallan huipulle. Luukkasen mukaan ainoa taho, joka Venäjällä voi omistaa vahvasti ja absoluuttisesti on valtio. Nykyistä järjestelmää leimaakin valtion kasvava rooli ja yksityisen omistuksen keskittyminen poliittisesta eliitistä riippuvalle oligarkialle.

Yleismaailmallisen laman seurauksena Venäjä joutuu tekemään alijäämäisiä budjetteja. Alijäämien supistamiseksi valtio joutuu keräämään rahaa myymällä osuuksia omistamistaan yhtiöistä. Hallitus päätti elokuussa 2010 ohjelmasta, jonka nojalla valtio pudottaa omistuosuuttaan 11 yhtiössä vuosina 2011-2013, mutta säilyttää kuitenkin osakeenemmistön kyseisissä yhtiöissä. Korkealla tasolla on esitetty valtion omistuksen supistamista jopa alle 50 % merkittävässä yhtiöissä. Venäjä haluaa vähentää valtion omistusta suuryhtiöissä. (Kiuru 2010b)

Venäjän omistusrakennetta kuvaavissa tutkimuksissa päähuomio kohdistuu niin sanottuihin oligarkkeihin. Oligarkkien ja heidän taloudellisten ryhmittymiensä, ns. klaanien ulkopuolelle jää luonnollisesti myös muuta yksityistä omistusta, jonka suuruus vaihtelee. Pienyrittäjiäkin on Venäjällä noin 4 miljoonaa. Oligarkian ja klaanien merkitystä ei kannata kuitenkaan aliarvioida. Ne pitävät yhteyttä presidentin hallintoon ja lobbaavat etujaan duumassa. Klaaneissa on liikemiesten ohella valtion virkamiehiä ja jopa rikollisia. Klaanien ytimessä saattaa sukulaissuhteilla olla suuri merkitys. Ryhmittymät ovat lähellä poliittista valtaa. Joidenkin ryhmittymien yhtiöissä vallitsee valtion ja yksityisten sekaomistus. Myös sekurokratia on hankkinut itselleen suuria omaisuuksia. Esimerkiksi pääministeri Medvedevillä on arveltu olevan noin viidenneksen omistuosuus metsäteollisuusyhtiö Ilim Pulpista. (Luukkanen)

Talouden kasvusta huolimatta ulkomaisten toimijoiden osuus Venäjän kiinteän pääomakannan muodostuksesta on ollut 2000-luvulla keskimäärin vain noin kymmenesosa (Ollus). Vuonna 2008 Venäjä rajoitti lailla edelleen ulkomaista omistusta 42 sektorilla, jotka arvioitiin tärkeiksi valtion puolustukselle ja turvallisuudelle. Laki määritteli strategisiksi aloiksi muun muassa avaruus-, ydinenergia-, telekommunikaatio- ja media-alat sekä luonnonvaramonopolit. Ulkomainen omistus edellyttää valtion myöntämää lupaa. Valtio on myös pyrkinyt kasvattamaan omistuosuuttaan näillä strategisilla aloilla toimivissa suuryrityksissä. Valtion rooli on kasvanut erityisesti Venäjän talouden veturina toimivalla energia-alalla. Metalliala on sen sijaan ollut voimakkaasti yksityisessä omistuksessa (Taulukko 4.2.). Tosin valtion rooli on kasvanut myös metalliteollisuudessa talouslaman seurauksena. Norilsk Nickel ja RusAL saattavat eräiden arvioiden mukaan siirtyä valtion haltuun. Valtio on tukenut talouslaman aikana erityisesti strategisten alojen yrityksiä. Tukea on saanut esimerkiksi merenkulkuala. (Luukkanen).

Taulukko 4.2. Suuryritysten omistus ja suhde valtioon. (Liuhto ja Vahtra (2009); Luukkanen 2009)

Yhtiöt aloittain	Omistaja	Suhde valtioon
Öljy ja energia		
GAZPROM	Valtio	Täydellinen omistus ja kontrolli
Rosneft	Valtio	Täydellinen omistus ja kontrolli, johtajana Igor Setsin, sekurokratian jäsen
Lukoil	Alekperov, Fedun	Läheinen yhteistyö
TNK-BP	Fridman, Khan brittiläinen BP	Alfaryhmän suhde valtioon erittäin läheinen
Novatek	Mihelson	Luotto-oligarkki
Metalli		
RusAL	Deripaska, Prohorov	Luotto-oligarkit
Norilsk Nickel	Potinin, Deripaska*	Riippuvainen valtion lainoista
Severstal	Mordasov	Luotto-oligarkki
Evraz-Group	Abramov, Frolov	Uusia oligarkkeja, läheiset yhteydet sekurokraziaan
Novolipetsk Metal	Lisin	Uusi oligarkki, läheinen yhteistyö
Magnitogorsk Metal	Rasnikov	Uusi oligarkki
Mechel	Zjuzin	Putin arvostellut
Metalloinvest	Usmanov	Luotto-oligarkki
UGMK	Mahmudov	Luotto-oligarkki
Polyus Gold	Kerimov	Luotto-oligarkki
Teleala		
Svyazinvest (kiinteä verkko)	Valtio	Täydellinen omistus ja kontrolli
Sistema	Evtusenkov	Alfaryhmän läheisyys
Alfa	Friedman, Khan	Alfaryhmän suhde valtioon erittäin läheinen
Koneiden valmistus		
Rostehnologii	Valtio	Täydellinen omistus ja hallinta, etuoikeutettu korporaatio
GAZ	Deripaska	Luotto-oligarkki
Kemia		
Sibur	Valtio	
Uralalkaly	Rybovlev	
Silvinit	Rybovlev	

*Interrosin omistaa 25 % ja RusAl 25 %. (Kiuru 2010a)

Vuonna 2008 Venäjän BKT:stä kertyi 65 prosenttia yksityiseltä sektorilta (Liuhto ja Vahtra). On arvioitu, että vuonna 2004 valtaosa yksityisestä omistuksesta oli 23 oligarkin hallussa tai kontrollissa. Oligarkit olivat RSPP:n (=Venäjän teollistajien ja yrittäjien liitto) jäseniä. Forbesin maailman rikkaimpien henkilöiden listalle vuonna 2009 kuului-
vat Venäjän kansalaisista seuraavat (suluissa pääomistus): Mihail Prohorov (Onexim ryhmä), Roman Abramovits (Millhouse Capital), Vagit Alekperov (Lukoil), Mihail

Fridman (Alfaryhmä), Vladimir Lisin (Novolipetsk Metal), Aleksander Abramov (Evraz), Leonid Fedun (Lukoil), Aleksei Mordasov (Severstal), German Khan (Alfaryhmä), Oleg Deripaska (BazovyiElement), Iskander Mahmudov (UGMK), Boris Ivanisvili (ImpExBank), Suleiman Kerimov (GNK-ryhmä), Dimitri Rybovlev (Uralalkaly), Aleksei Kuzmitsov (Alfaryhmä), Viktor Rasnikov (Magnitorsk Metal) Leonid Mihelson (Novatek), Sergei Popov (MDM), Vladimir Potanin (Interros), Pjotor Aven (Alfaryhmä), Vladimir Bogdanov (Surgutneftegaz), Mihail Gutseriev (Rusneft) ja Viktor Vekselberg (Renova.).

Listasta ilmenee, että useat oligarkit ovat keskittäneet omistustaan Alfaryhmään. Ryhmään kuuluvat muun muassa Alfa-pankki, TNK-BP (BP omistaa osan), X5-vähittäiskaupparyhmä, Altim ja Kyivstar. Lännessä julkisuudessa olleen Oleg Deripaskan omistamaan Bazovyi Element -ryhmään kuuluvat muun muassa RusAL, Grupp Gaz, PSK Transtroi, OSAO Ingostra, EuroSibEnergy ja muun muassa osia GAZ-autoteollisuusyhtymästä. Potaninin Interros-ryhmään kuuluvat muun muassa Norilsk Nickel ja Agros. (Luukkanen) Deripaska on tosin hankkinut omistusta myös Norilsk Nickel -yhtiöstä. (Kiuru 2010a)

Valtion omistuksen kiintein muoto on valtion korporaatiot, ns. goskorporaatiot. Korporaatioiden syntyajatuksena oli luoda niistä uuden Venäjän talouden vetureita, joissa valtion strateginen hallinta yhdistyy innovaatioihin. WTO:n jäsenyyden lähestyessä haluttiin Luukkasen mukaan myös sementoida valtion omistus strategisesti tärkeillä aloilla.

Voimakkain korporaatio on Rostehnologii, jonka pyrkimyksenä on nykyaikaistaa konepajateollisuutta puolustusteknologian alalla. (Luukkanen) Korporaatio perustettiin tukemaan korkean teknologian tuotteiden kehitystä, tuotantoa sekä vientiä ulkomaisille markkinoille. Yhtiön perustamissuunnitelman mukaisesti sen tehtävänä on tukea venäläisiä T&K-organisaatioita ja valmistajia kansainvälisillä markkinoilla sekä luoda myyntikanavia korkean teknologian tuotteille, aineettomille tuotteille ja palveluille. Korporaation alaisuuteen on siirretty noin 440 yritystä, joista runsaat puolet toimii puolustusteollisuudessa. Korporaatiolla on esimerkiksi 25 prosentin omistusosuus autonvalmistaja AutoVAZissa (Hägerström). Korporaatio on laajentunut voimakkaasti myös konepajateollisuuden ulkopuolelle. Konepaja-, ase- ja elektroniikkateollisuuden yritysyryppäiden lisäksi korporaatioon kuuluu myös muun muassa kemian- ja lääketieteellisuutta sekä kiinteistöjä. (Luukkanen).

Korkean teknologiaa edustavat korporaatioista nanoteknologiaan keskittynyt Rosnanoteh / Rosnano ja ydinenergiaalan korporaatio Rosatom, joka hallinnoi muun muassa ydinkäyttöisiä jäänmurtajia. Korporaatioiden toimiala on usein varsin laaja. Esimerkiksi merivoimia lähellä olevan korporaation, Yhdistyneen laivanrakennuskomppanian tarkoituksena on kehittää sotilas- ja siviilipuolen laivanrakennusta sekä hallinnoida mannerjalustaa ja merikuljetuksia. Korporaatio on Luukkasen mukaan ”vasta paperilla”.

Venäjän yrityselämässä on trendejä, jotka todennäköisesti jatkuvat ja voimistuvat talouselämän jälkeenkin (Liuhto & Vahtra):

- Yksityinen omistajuus on keskittynyttä ja oligarkit ovat lojaaleita valtiolle. Oligarkit pyrkivät laajentamaan yritysimperiumejaan ostojen eikä niinkään yhteistyön kautta.
- Suuryritysten rooli talouselämässä on hallitseva.
- Valtionomistus on lisääntynyt suuryrityksissä, jotka toimivat Venäjän kannalta strategisilla aloilla. Valtio ei pyri omistamaan pk-sektoria.
- Ulkomainen omistus on lisääntynyt strategisilla aloilla lukuun ottamatta.
- Teollinen toiminta perustuu luonnonvaratalouteen. Diversifikaatio muille aloille ja jalostusasteen nosto on vähäistä. Korkean teknologian valtion korporaatiot eivät ole pystyneet luomaan ympärilleen elinvoimaista pk-sektoria.

4.4 Venäjän suurimmat yritykset

Ollus (2008) kuvaa Venäjää luonnonvarataloudeksi. Venäjä saa kaksi kolmasosaa kaikista vientituloistaan öljyn ja kaasun tuotannosta ja viennistä. Kokonaisuudessaan alhaisen jalostusarvon luonnonvarojen osuus on yli neljä viidesosaa koko viennistä. Luonnonvarataloudet ovat herkkiä raaka-aineiden hinnan vaihteluille. Kun raaka-aineiden hinnat ovat korkeat, suuret vientitulot vahvistavat valuuttakurssia. Luonnonvarateollisuus nakertaa sen tähden pitkällä tähtäimellä muun vientiteollisuuden kilpailukykyä. Lisäksi luonnonvarateollisuuden menestys nostaa palkkoja alalla, jolloin työvoimaa siirtyy luonnonvarojen hyödyntävään toimintaan. Kuvaan astuu yleensä myös inflaatio. Tuonti lisääntyy väestön ostovoiman kasvaessa ja kotimaisen teollisuuden heikentyessä. Ennen talouslamaa Venäjän tuonti kasvoi neljä kertaa nopeammin kuin vienti. Venäjä onnistui kuitenkin hyvin ennen lamaa talouspolitiikassaan 2000-luvulla. Se keräsi muun muassa öljytuloja vakausrahastoon. Kehityksen kannalta olisi kuitenkin oleellista, että Venäjällä pystyttäisiin nostamaan jalostusastetta ja monipuolistamaan maan teollista rakennetta.

Tilastot sadan suurimman venäläisyrityksen osalta tukevat näkemystä Venäjästä luonnonvarataloutena. Sadan suurimman yrityksen yhteenlasketusta liikevaihdosta noin 40 prosenttia ja voitoista 55 prosenttia on peräisin öljy- ja kaasuteollisuudessa toimivista yrityksistä. Alan keskittyneisyyttä kuvaa, että sadan suurimman venäläisyrityksen joukosta vain 12 toimii öljy- ja kaasualalla. Näistä viisi on kymmenen suurimman yrityksen joukossa. Jalostusaste on alhainen myös metalleja tuottavassa teollisuudessa, jonka osuus sadan suurimman venäläisyrityksen liikevaihdosta on 15 prosenttia. Metalliteollisuus on myös hyvin keskittynyttä. Kolme suurinta yritystä, Norilsk Nickel, Severstal ja RusAl, tuottavat 50 prosenttia metallisektorin liikevaihdosta. Metalliteollisuuteen ei ole tässä tarkastelussa laskettu laitevalmistusta ja koneenrakennusta eikä ICT-alaa, joiden yhteenlaskettu osuus sadan suurimman liikevaihdosta on noin 10 %. Kuvaa täydentää vielä se, että kaupan osuus on vain 5 prosenttia liikevaihdosta.

Taulukko 4.3. Venäjän 30 suurinta yritystä vuonna 2007 myynnin mukaan. (Liuhto ja Vahtra)

Yritys	Toimiala	Yritys	Toimiala	Yritys	Toimiala
1. Gazprom	Öljy ja kaasu	11. RusAl	Metallit	21. AvtoVAZ	Koneet
2. Lukoil	Öljy ja kaasu	12. Tatneft	Öljy ja kaasu	22. VimpelCom	Tele
3. RZD	Liikenne	13. AFK Sistema	Tele	23. Vhnestorgbank	Pankkiala
4. Rosneft	Öljy ja kaasu	14. Evraz Group	Metallit	24. Mechel	Metallit
5. RAO UES	Sähkö	15. Gazprom Bank	Pankkiala	25. Metalloinvest	Metallit
6. TNK-BP	Öljy ja kaasu	16. Svyazinvest	Tele	26. Slavneft	Öljy ja kaasu
7. Surgutneftegaz	Öljy ja kaasu	17. Transneft	Liikenne (putket)	27. GAZ	Koneet
8. Sberbank	Pankkiala	18. Magnitogorsk Metal	Metallit	28. MegaFon	Tele
9. Norilsk Nickel	Metallit	19. Novolipetsk Metal	Metallit	29. X5 Retail Group	Kauppa
10. Severstal	Metallit	20. Group TAIF	Kemia	30. Eldorado	Kauppa

4.5 Venäläinen omistus Suomessa

Venäläinen suurteollisuus on alkanut sijoittaa ulkomaille hakiessaan arvoketjunsaa laajentamista. Venäläiset suuryritykset pyrkivät omilla aloillaan maailman johtaviksi toimijoiksi. Erityisesti Severstal ja Lukoil ovat olleet tässä aktiivisia. Molemmat ovat investoineet myös Suomeen. Kaiken kaikkiaan venäläiset yritykset ovat sijoittaneet Suomeen melko vähän. Suomen Pankin vuoden 2007 lopun maksutasetietojen mukaan venäläiset ovat sijoittaneet Suomeen noin 450 miljoonaa, eli neljäsosan siitä, mitä suomalaiset Venäjälle. Venäläisten sijoitukset ulkomaille ovat 2000-luvulla seitsenkertaistuneet, mutta samaan aikaan venäläisten sijoitukset Suomeen ovat vain kaksinkertaistuneet. (Ollus)

Olluksen (2008) mukaan venäläisten kiinnostus yritysomistuksiin Suomessa voidaan jakaa kolmeen kategoriaan. Ensimmäinen ryhmä koostuu yrityksistä, jotka tyydyttävät Venäjän omaa välityskauppaa, logistiikkaa ja matkailutarpeita. Toinen ryhmä hyödyntää suomalaista teollista osaamista joko Venäjän omiin tai kansainvälisiin tarpeisiin. Kolmas ryhmä hyödyntää Suomea markkina-alueena. Markkina-alueena Suomi on kuitenkin pieni ja hitaasti kasvava.

Ollus on selvittänyt venäläisperäistä yritysomistusta Suomessa kaupparekisteritietojen perusteella. Kolmannes venäläisomisteisista yrityksistä on logistiikkayrityksiä, joiksi lasketaan rekisterissä tosin myös matkailupalveluita tarjoavat yritykset. 42 prosenttia yrityksistä toimii kaupan alalla. Teollista tuotantoa ja rakentamista edustaa vain viisi prosenttia yrityksistä.

Suurin osa venäläisomisteisista logistiikkayrityksistä on pk-yrityksiä, joista tiedon saanti on erittäin vaikeaa. Omistaminen pääomasijoitusyhtiöiden kautta, omistuksen ketjuttaminen ja offshore-yhtiöt vaikeuttavat lisäksi tarkan kuvan saamista omistuksesta. Simola (2009) on hyödyntänyt Viranomaisyhteistyön kehittämisprojektin eli VIRKEN tietokantaa. Vuonna 2009 kesäkuussa kaupparekisterissä oli noin 2 800 sellaista yritystä, jossa vastuuhenkilö on Venäjän kansalainen. Näistä yrityksistä valtaosa on osakeyhtiöitä ja noin viidennes elinkeinonharjoittajia. Valtaosa yrityksistä on pieniä. Saatujen liikevaihtotietojen mukaan puolella yrityksistä liikevaihto on alle 100 000 euroa. Täsmällistä tietoa osakeyhtiöiden omistuksesta ei ole, mutta Simola (2009) on arvioinut, että noin 600-700 Suomessa sijaitsevaa osakeyhtiötä olisi Venäjän kansalaisten omistuksessa. Tilastokeskuksen (2009) yritystilaston mukaan vuonna 2008 Suomessa oli

venäläisiä tytäryhtiöitä 46 kappaletta. Niiden liikevaihto oli 5,0 miljardia euroa. Vastaavat luvut esimerkiksi ruotsalaisten tytäryhtiöiden osalta olivat 853 kappaletta ja 22,2 miljardia euroa. Suomessa sijaitsevien ulkomaisten tytäryhtiöiden yhteenlaskettu liikevaihto oli noin 89 miljardia euroa.

Suurimmat venäläisomisteiset yritykset Suomessa ovat Teboil ja Norilsk Nickel Harjavalta Oy. Lukoil osti vuonna 2005 öljyalalla toimivan Teboil-konsernin. Teboil on ollut venäläisomistuksessa jo pitkään. Konsernin edeltäjät Trustivapaa Bensiini Oy ja Suomen Petrooli Oy siirtyivät neuvostoliittolaisomistukseen 1940-luvulla. (Teboil-konserni)

Teollisuudessa merkittävin venäläinen investointi Suomeen on Harjavallassa toimivan nikkelimetalli- ja nikkelikemikaalitehtaan osto yhdysvaltalaiselta OMG:ltä. Ostajana oli Norilsk Nickel. Norilsk Nickel omistaa myös vajaan viiden prosentin osuuden Talvivaaran kaivosyhtiöstä. (Norilsk Nickel Harjavalta Oy; Talvivaaran Kaivosyhtiö Oyj)

Aiemmin venäläisomistuksessa on ollut autoalan Delta-konserni, mutta venäläinen AvtoVAZ on jäänyt Delta-konsernissa vähemmistöomistajaksi 5 prosentin omistusosuudella. (Delta-konserni) Pääomistaja on brittiläinen sijoitusyhtiö, jonka taustalla on kansainvälisiä liikemiehiä, myös venäläinen Juri Zekster.

Muita venäläisomisteisia konserneja ovat muun muassa Sekom, Nizhek, Scanica, Pamplona Capital Management, RAO Nordic ja Crudex. Useiden konsernien päätoimiala on tradingkauppa.

Eräissä konserneissa on myös logistiikkayhtiöitä. Pamplona Capital Management -sijoitusyhtiö hankki omistukseensa suomalaisen ADR-Haanpää -kuljetusliikkeen osakekannan vuonna 2005. Vaikka Pamplonan kotipaikka on Lontoo, on sen suurin yksittäinen sijoittaja venäläinen monialakonserni Alfa Group. (Vahtra 2007). Yhtiö on nykyään nimeltään Haanpää Group. Haanpää Group on logistiikkayhtiö, joka tarjoaa logistiikkapalveluita nestemäisten kemikaalien ja materiaalien alalla. Palvelutarjontaan sisältyvät kuljetus, varastointi, konsultointi ja ulkoistamispalvelut. Yhtiön tavoitteena on laajentaa toimintaansa Venäjälle, jossa on kasvavaa kysyntää länsimaiset standardit täyttävän kemikaalien logistiikkaketjun hallinnalle. (Haanpää Group)

Espanjaan rekisteröidyn Sekom-konsernin päätoimiala on polttoainekauppa, mutta sen tytäryhtiöitä ovat Olluksen mukaan myös Oy Saimaa Lines Ltd ja Saimaa Lines Maritime Ltd. (Ollus) Saimaa Lines on täyden palvelun logistiikkatalo, jonka erityisosaamista ovat IVY-maiden logistiikkapalvelut. Saimaa Lines Maritime on erikoistunut merikuljetuksiin ja toimii myös laivameklarina. (Saimaa Lines) Yhtiön verkkosivuilla, jotka eivät enää toimi, ei ollut mainintaa yhtiön omistuspohjasta. Yhtiö ajautui konkurssiin kesällä 2010.

Aikaisemmin suomalaiseen Container Finance -ryhmään kuulunut Multilink Terminals Ltd on nykyään pääosin venäläisomistuksessa. Container Finance omistaa yhtiöstä 25 prosenttia ja loput 75 prosenttia omistaa Global Ports Investments, joka kuuluu venäläiseen N-Trans Group -ryhmään. N-Transin nimi oli aiemmin ZAO SeverstalTrans ja se

kuuluu Severstal-ryhmään. Yhtiön tarjontaan kuuluu ahtaus, terminaalitoiminta ja konttivarikkopalvelut. Yhtiön konttiterminaalit sijaitsevat Helsingin Vuosaarella, Kotkan Mussalossa ja Pietarin Kronstadtissa. (Multi Link Terminals Ltd; Global Ports Investments Plc; Bloomberg Businessweek)

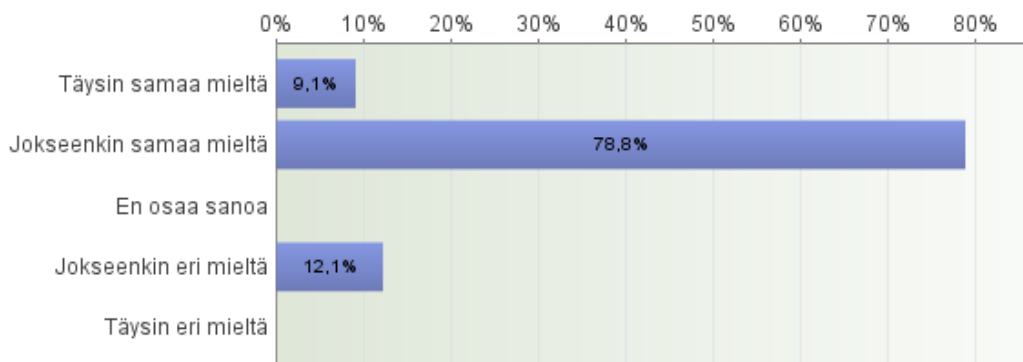
Ollus (2008) arvioi, että tietty osa transitosta säilyy Suomessa jatkossakin kahden yrittäjäomistukseen liittyvän trendin takia. Ensiksi venäläiset yritykset ovat sijoittaneet Suomessa voimakkaasti logistiikka-alaan. Näille yrityksille koko logistiikan arvoketjun hallitseminen on tärkeää, eivätkä ne siirrä logistiikkaketjua pois Suomesta niin kauan kuin reitti on kilpailukykyinen. Toiseksi myös suomalaiset logistiikkayritykset, kuten Itella ja Containerships ovat laajentaneet arvoketjuaan Venäjälle.

5 KYSELY

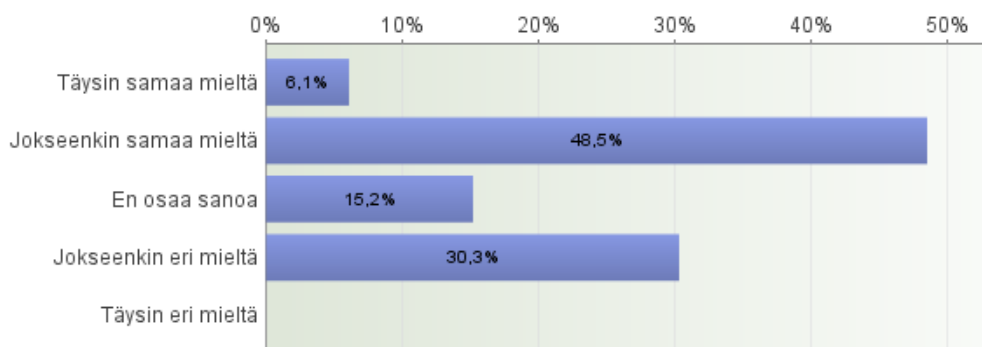
Selvitykseen sisältyi **kysely**, joka toteutettiin verkkokyselynä touko-kesäkuussa 2010. Osallistujat valittiin niin, että transiton eri tahot tulivat laajasti edustetuiksi. Suomen kaupan ja teollisuuden piiristä ei saatu vastauksia kyselyyn, mutta alan näkökulmia on kartoitettu haastatteluissa. Kysely lähetettiin 79 henkilölle ja vastauksia palautettiin 33 kappaletta. Vastausprosentiksi saatiin 42. Vastaajista 16 oli yrityksistä ja 12 julkisen hallinnon organisaatioista, johon sisältyivät myös satamat. Viisi vastaajaa edusti yhdistyksiä. Yhdistykset olivat logistiikkaelinkeinoon liittyviä toimialayhdistyksiä. Vastaajat edustivat pääosin organisaatioidensa johtotasoa. Suurimalla osalla eli 70 prosentilla vastaajista transiton osuus työpanoksesta tai liikevaihdosta jäi alle 30 prosentin. Kahdella toista prosentilla transiton osuus oli yli 70 prosenttia.

Kysely jakaantui transiton kehitystä koskeviin kysymyksiin, Suomen reitin edistämiseen liittyviin kysymyksiin ja kahteen ulkoisia tekijöitä käsittelevään kysymykseen. Lisäksi yhdellä kysymyksellä kartoitettiin transiton vaikutusta Suomen vientiteollisuuteen. Strukturoitujen kysymysten lisäksi vastaajilla oli mahdollisuus antaa kyselyn lopussa yleistä, vapaamuotoista palautetta.

Suomen reitin kehitysnäkymiä kartoitettiin viidellä kysymyksellä. Suomen reittiä pidettiin kaupallisesti kilpailukykyisenä reittinä varsinkin itätransitossa (Kuva 5.1.), mutta myös länsitransitossa eli kauttakulussa idästä länteen. Länsitransitossa 30 prosenttia vastaajista ei kuitenkaan pitänyt Suomen reittiä kovinkaan kilpailukykyisenä (Kuva 5.2.). Länsitransito koostuu tällä hetkellä bulk-tavarasta.



Kuva 5.1. Väittämä: Suomen reitti on kaupallisesti kilpailukykyinen kuljetusreitti itätransitossa (=kauttakuljetukset Suomen kautta itään) (n= 33).



Kuva 5.2. Väittämä: Suomen reitti on kaupallisesti kilpailukykyinen kuljetusreitti länsitransitossa (=kauttakuljetukset Suomen kautta länteen) (n=33).

Lähes puolet vastaajista (48 %) arvioi itätransiton kasvavan euromääräisesti jonkin verran vuoteen 2008 verrattuna seuraavan viiden vuoden aikana, mutta lähes yhtä monta vastaajaa (45 %) katsoi transiton vähenevän, joidenkin vastaajien mielestä jopa huomattavasti (Taulukko 5.1.). Mahdollisia rahanarvon muutoksia ei huomioitu kysymyksessä. Tonnimääräisesti itätransiton arvioi vähenevän hieman yli puolet vastaajista. Yritysten vastaukset olivat jonkin verran pessimistisempiä. Kuusikymmentä prosenttia yrityksistä arvioi itätransiton vähenevän euromääräisesti. Kolmannes yrityksistä arvioi vähenemisen olevan huomattavaa. Tonnimääräiseen vähenemiseen uskoi kaksi kolmannesta yrityksistä.

Taulukko 5.1. Väittämä: On todennäköistä, että seuraavan viiden vuoden aikana itätransiton (=kauttakuljetukset Suomen kautta itään) määrä huippuvuoteen 2008 verrattuna (n= 32).

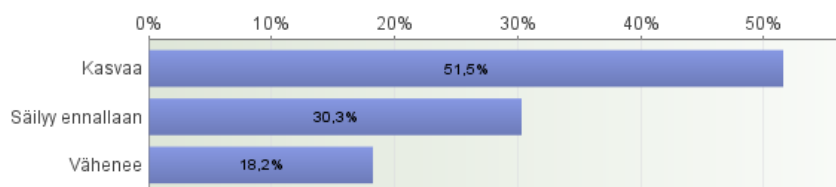
	Euroina	Tonneina
Kasvaa huomattavasti	0 %	0 %
Kasvaa jonkin verran	48 %	39 %
Säilyy ennallaan	7 %	10 %
Vähenee jonkin verran	29 %	35 %
Vähenee huomattavasti	16 %	16 %

Länsitransiton euromääräisen kehityksen arviot jakautuivat melko tasaisesti kasvun, vähenemisen ja tilanteen ennallaan säilymisen välillä (Taulukko 5.2.). Suurin osa (39 %) vastaajista arvioi kuitenkin länsitransiton kasvavan. Länsitransitossa tonnimääräinen kehitys on myös oleellista. Suurin osa (39 %) vastaajista arvioi tonnimääräisen volyymin säilyvän ennallaan. Lähes yhtä moni (35 %) ennusti tonnimäärien kasvavan vuoteen 2008 verrattuna. Yritykset olivat jälleen hieman pessimistisempiä. Länsitransiton ennusti euromääräisesti vähenevän 43 prosenttia yrityksistä. Tonnimääräisen volyymin arvioi vähenevän niin ikään 43 prosenttia yrityksistä, mutta myös niiden osuus, jotka arvioivat volyymin pysyvän ennallaan oli 43 prosenttia. Kasvua länsitransiton tonnimäärissä ennakoitiin vain 14 prosenttia yrityksistä.

Taulukko 5.2. Väittämä: On todennäköistä, että seuraavan viiden vuoden aikana länsitransiton (=kauttakuljetukset Suomen kautta länteen) määrä huippuvuoteen 2008 verrattuna (n= 32).

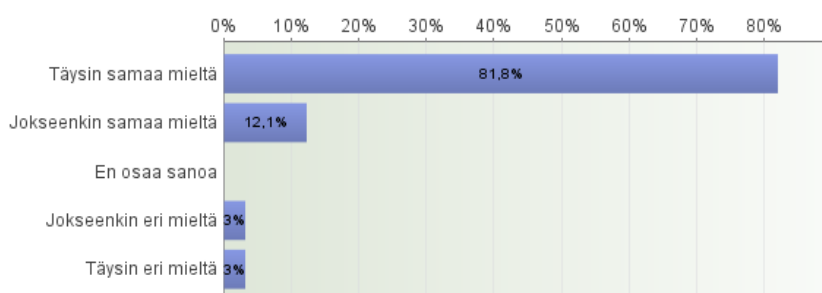
	Euroina	Tonneina
Kasvaa huomattavasti	3 %	6 %
Kasvaa jonkin verran	36 %	29 %
Säilyy ennallaan	29 %	39 %
Vähenee jonkin verran	32 %	26 %
Vähenee huomattavasti	0 %	0 %

Suomen reitti on yksi Itämeren kautta kulkevasta transitoreiteistä. Itämeren reitit kilpailevat muiden vaihtoehtojen, kuten Mustanmeren reittien kanssa. On tärkeää, että Itämeri säilyy merikuljetusten kannalta kilpailukykyisenä vaihtoehtona. Noin 82 prosenttia vastaajista arvioi, että Itämeri vähintäänkin pysyy vetovoimaisena transitoreittinä Venäjälle ja muihin IVY-maihin (Kuva 5.3.). Yli puolet vastaajista ennusti jopa, että Itämeren markkinaosuus kasvaa.



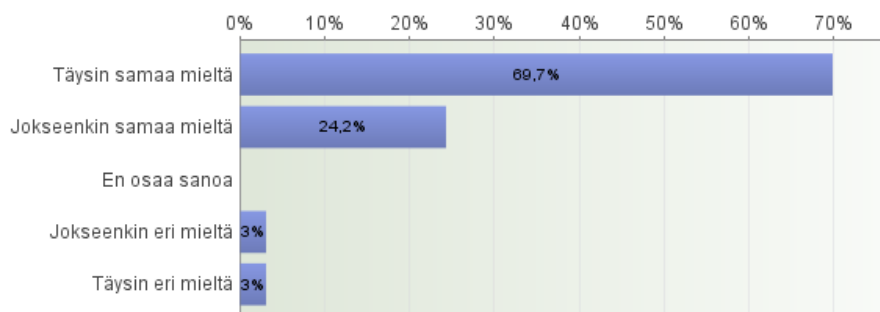
Kuva 5.3. Väittämä: Seuraavan viiden vuoden aikana Itämeren markkinaosuus transitoreittinä Venäjälle ja muihin IVY-maihin (n=33).

Seuraavilla seitsemällä kysymyksellä kartoitettiin **transiton edistämiseen** liittyviä kysymyksiä. Kysymykset liittyivät julkisen vallan toimenpiteisiin, markkinointiin ja yleiseen yhteistyöhön. Huomiota kiinnitti vastauksissa ilmenevä yksimielisyys transiton edistämisen tärkeydestä. Täysin samaa mieltä olevien vastausten osuus oli huomattavan suuri, kun väittämät olivat muotoiltu niin, että samaa mieltä oleminen merkitsi edistämiseen liittyvien toimenpiteiden tehostamista. Vastanneille organisaatioille on tärkeää, että transitokuljetukset jatkuvat ja transiton asema vahvistuu Suomessa (Kuva 5.4.). Kaksi väitteen kanssa eri mieltä ollutta organisaatiota harjoitti myös toimintaa Venäjällä, mutta toinen näistä oli muuttanut logistiikkastrategiaansa, jolloin Suomi ei ollut organisaatiolle enää merkittävä transitomaa. Kysymyksen avulla voitiin myös todeta, että kysely oli suunnattu selvityksen kannalta olennaisille organisaatioille.



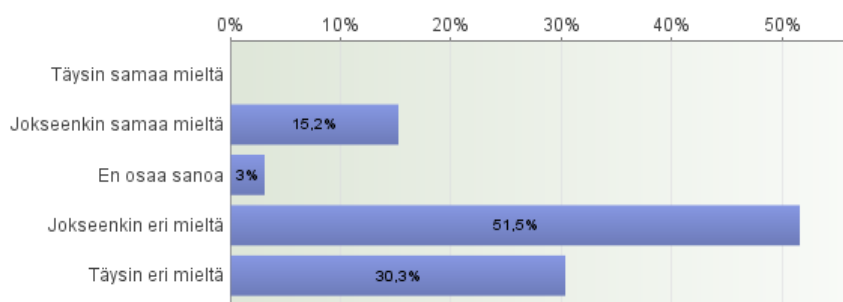
Kuva 5.4. Väittämä: Organisaatiollemme on tärkeää, että transitokuljetukset Suomen reitin kautta jatkuvat ja transiton asema vahvistuu Suomessa (n=33).

Vastaajat uskoivat melko yksimielisesti siihen, että kehittämällä transiton yleisiä toimintaedellytyksiä on mahdollista saada uutta liikennettä Suomen reitille (Kuva 5.5.).

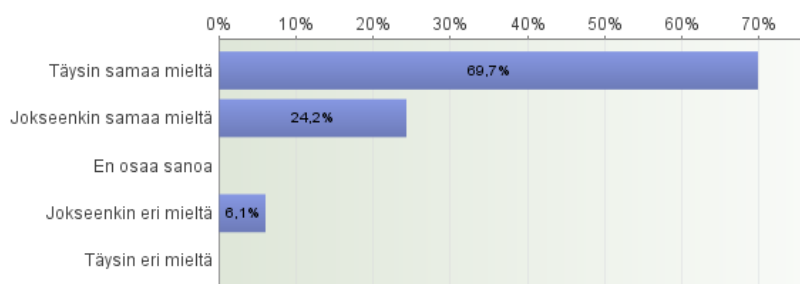


Kuva 5.5. Väittämä: Kehittämällä transiton yleisiä edellytyksiä Suomen kautta on mahdollista saada uutta transitoliikennettä (=uusia tavaralajeja, uusia reittejä, lentotransitoa jne.) (n=33).

Julkisen vallan toimenpiteitä transiton edistämiseksi pidettiin yleensä riittämättöminä (Kuva 5.6.). Tätä mieltä oli yli 80 prosenttia vastaajista. Vielä selvempi enemmistö (94 %) katsoi, että Suomi tarvitsee transitostrategian (Kuva 5.7.).

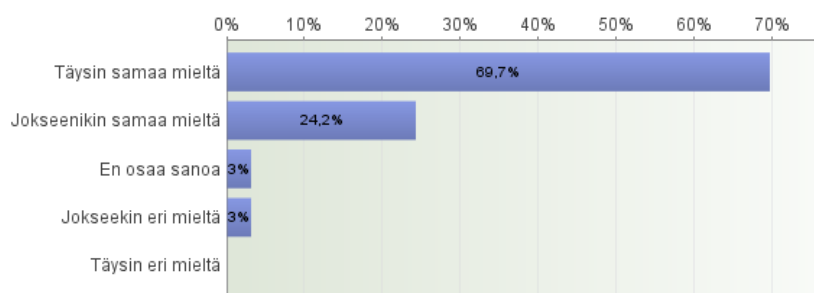


Kuva 5.6. Väittämä: Julkisen vallan toimenpiteet transiton edistämiseksi ja Suomen reitin kilpailukykyyn säilyttämiseksi ovat riittävät (n=33).



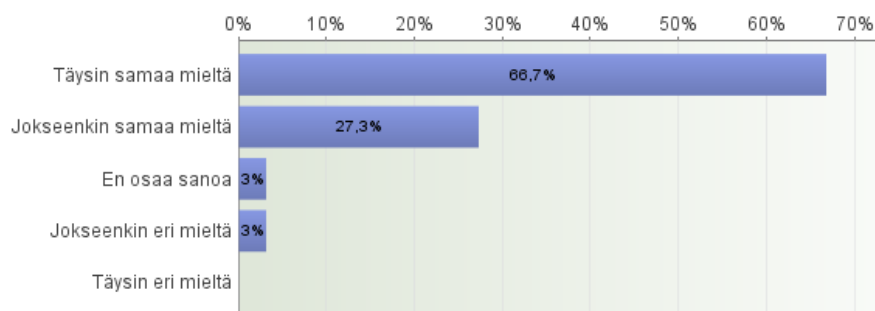
Kuva 5.7. Väittämä: Suomi tarvitsee transitostrategian (n=33).

Kyselyssä ilmeni myös hyvin selvästi se, että markkinointi kuuluu voimakkaasti transiton edistämisen keinovalikoimaan. Vastaajista 94 % katsoi, että ulkomaisille toimijoille kohdennettua markkinointia pitää lisätä (Kuva 5.8.). Kaikkien tärkeimpien sidosryhmien on osallistuttava markkinointiin.

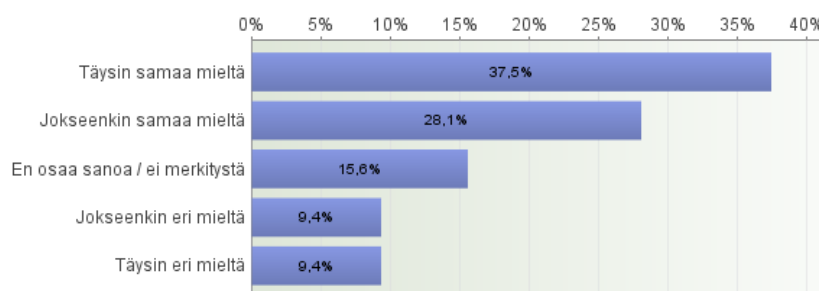


Kuva 5.8. Väittämä: Tarvitaan nykyistä voimakkaampaa ulkomaisille toimijoille kohdennettua Suomen reitin markkinointia, johon osallistuisivat tärkeimmät transiton sidosryhmät (n=33).

Vastaajat katsoivat jälleen hyvin yksimielisesti (94 %), että transitokysymyksissä tarvitaan entistä laajempaa yhteistyötä (Kuva 5.9.). Kaksi kolmasosaa vastaajista kannatti puolueettoman foorumin muodostamista (Kuva 5.10).

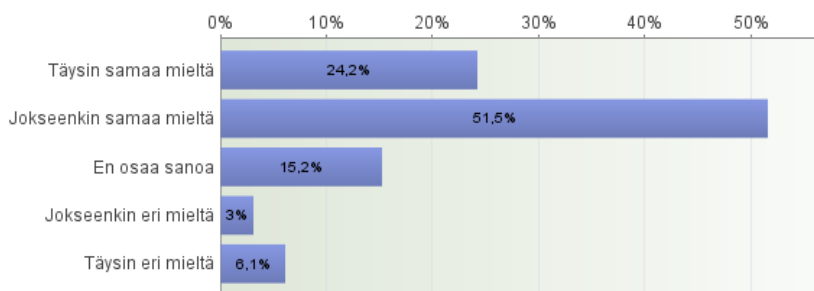


Kuva 5.9. Väittämä: Suomessa tarvitaan nykyistä laaja-alaisempaa yhteistyötä transitokysymyksissä Suomen reitin kilpailukykyyn varmistamiseksi (n=33).

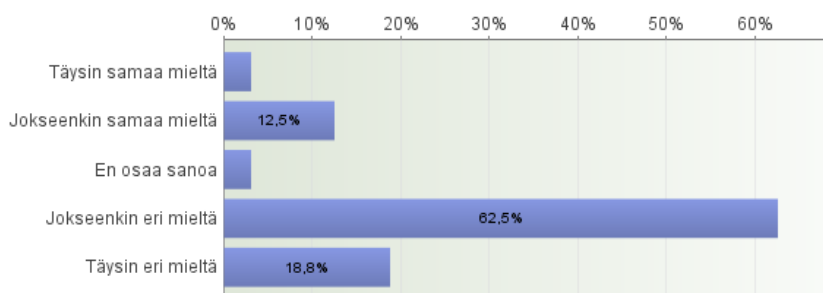


Kuva 5.10. Väittämä: Suomessa tarvitaan puolueetonta foorumia Suomen reitin transiton turvaamiseksi (n=32).

Kaksi seuraavaa kysymystä liittyivät **ulkoiseen ympäristöön**, jonka muutokset ovat riippuvaisia Venäjän poliittisista toimenpiteistä. Venäjän mahdollinen WTO-jäsenyys nähtiin positiivisena tekijänä, joka toteutuessaan kasvattaisi transitoa (kuva 5.11.). Toinen kysymys koski Venäjän liikennestrategian toteuttamista. Hyvin yksimielisesti (81 %) nähtiin, että liikennepoliittikan toteutuminen ei peloista huolimatta johtaisi Suomen kautta kulkevan transiton loppumiseen (Kuva 5.12.).

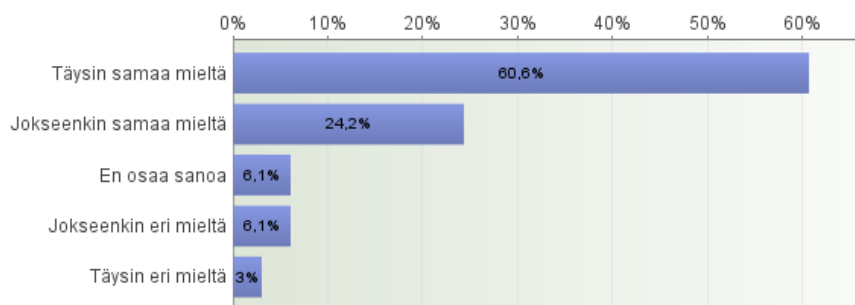


Kuva 5.11. Väittämä: Venäjän liittyminen WTO:hon vaikuttaa niin, että transitokuljetukset kasvavat (n=33).



Kuva 5.12. Väittämä: Venäjän liikennestrategian toteuttaminen (mukaan lukien Venäjän satamapolitiikka) lopettaa Suomen kautta kulkevan transiton (n=32).

Laman myötä on alettu kiinnittää huomiota transiton merkitykseen myös Suomen vientiteollisuudelle. Suomen vientiteollisuus on saanut käyttöönsä edullisesti kontteja ja transiton volyymit on osaltaan auttanut säilyttämään hyviä linjaliikenneyhteyksiä. Vastaajista 85 prosenttia katsoikin, että transiton väheneminen heikentäisi oleellisesti vientiteollisuuden logistista kilpailukykyä (Kuva 5.13).



Kuva 5.13. Väittämä: Suomen reitin transiton väheneminen heikentäisi oleellisesti Suomen vientiteollisuuden logistista kilpailukykyä (n=33).

Vapaamuotoisissa kommentteissa kiinnitettiin erityisesti huomiota infrastruktuurin kehittämiseen. Erityisesti raja koettiin ongelmalliseksi. Lisäksi kiinnitettiin huomiota rautatiekuljetusten kehittämiseen, esimerkiksi konttien rautatiekuljetuksiin. Yksittäisissä vastauksissa painotettiin myös hintakilpailukykyä, markkinointia ja yhteistyön tarvetta.

6 HAASTATTELUT

6.1 Haastattelujen suorittaminen

Selvitykseen suoritettiin 20 haastattelua 19 eri organisaatiosta, jotka edustivat laajasti koko transiton kenttää (Liite 5). Menetelmänä käytettiin teemahaastattelua ja tulokset kerättiin yhteen aihealueittain. Haastatteluja ei ryhmitelty muilla tavoin. Samassa kappaleessa saattaa esiintyä useammankin haastateltavan lausumia. Kooste perustuu täysin haastateltujen henkilöiden näkemyksiin ja tietoihin. Haastattelujen koostamisessa ei ole tehty tulkintoja eikä esitetä koostajien omia näkemyksiä tai muualta keräämiä tietoja. Eräissä haastatteluissa selvitettiin myös transiton tavaralajikohtaista päätöksentekoa. Tältä osin haastattelun tuloksia käsitellään päätöksentekoa koskevassa luvussa. Haastattelut suoritettiin pääosin kevään 2010 aikana. Viimeiset haastattelut tehtiin heinäkuussa 2010.

6.2 Yleisnäkemykset transiton kehityksestä

Valtaosa haastateltavista katsoi, että transito ei Suomessa palaa enää vuoden 2008 tasolle. Osa haastateltavista esitti myös eri aikajänteitä transiton kestosta: esimerkiksi transito jatkuu Suomessa vielä kymmenen vuotta. Haastatteluissa esitettiin myös joitakin arvioita transiton määrästä. Eräissä arvioissa laskettiin, että jos Venäjän talous kehittyy, niin vuonna 2015 Suomen kautta tuotava konttimäärä voisi olla noin 15 prosenttia Venäjälle tuotavasta määrästä eli noin 450 000 TEU:ta. Toisessa arvioissa todettiin, että selvitysten ja ennusteiden mukaan vuoteen 2030 mennessä Venäjän transitoliikenne konttien osalta tulee lähes kymmenkertaistumaan. Jos Suomi saisi kasvusta edes yhden prosentin, niin Suomen satamat olisivat tukossa, ellei Suomessa ryhdytä toimimaan asian eteen.

Useissa näkemyksissä esitettiin, että transito kasvaa, mutta ei Suomen reitillä. Positiivisissakin arvioissa esitettiin, että transitokuljetuksissa TEU-määrä voisi säilyä ennallaan, mutta Suomen reitin markkinaosuus kuitenkin laskee. Pessimistisistä näkemyksistä huolimatta tähdennettiin toimia transiton lisäämiseksi Suomen reitillä. Transiton volyymi voisi hyvinkin olla nykyistä suurempi. Uusien transitovirtojen etsiminen Suomen reitille on ensiarvoisen tärkeää. Transiton vaikutusta työllisyyteen ja satamien talouteen korostettiin. Valtion toimenpiteitä tarvitaan transiton edellytysten luomiseen esimerkiksi infrastruktuurin osalta, mutta transiton liiketoiminnan on tapahduttava kaupallisin perustein. Transitoliikenteen yleistä arvostusta pitäisi parantaa. Transito ei ole pelkkää läpikulkua ja ikävyyksien aiheuttamista.

Transiton väheneminen aiheuttaisi isoja tulonmenetyksiä koko logistiselle ketjulle. Samanaikaisesti metsäteollisuuden kriisi vähentää Suomen merikuljetuksia, eikä korvaavia kuljetusmääriä ole Suomesta helppo löytää. Kaivosteollisuus voi aikanaan korvata menetettyjä kuljetusvolyymeja, mutta konttitasapainoa on vaikea saavuttaa transiton vähentyessä.

6.3 Transiton tavaralajit

Suomen reitin tuoterakenne on pysynyt melko muuttumattomana viime vuosina. Suomen reitin erikoisuus on ollut ja on yhä nimenomaan kalliit tavarat. Autojen ja arvotavaroitten suunta on edelleen selvä: lännestä itään.

6.3.1 Arvotavara

Arvotavaran osalta haastatteluissa painottui elektroniikan transito, jossa on tapahtunut voimakas muutos. Elektroniikan valmistajista suuri osa on siirtynyt kuljettamaan suoraan Venäjän satamiin. Jotkut haastateltavat uskoivat Suomen reitillä säilyvän vielä elektroniikkakuljetuksia. Vaikka eräiden maiden valmistajat ovat siirtäneet kuljetukset ja varastoinnin Venäjälle, voi uusien tuottajamaiden kuljetuksia tulla transitona Suomen kautta. Uusilla tuottajamailla tarkoitetaan esimerkiksi Intiaa.

Haastateltu elektroniikka-alan yritys oli lopettanut välitystoimintansa Suomesta Venäjälle ja muiden IVY-maiden osalta vastaava toiminta Suomessa oli määrä lopettaa kesän aikana. Suomi oli ollut yhtiölle hub IVY-markkinoille. Haastattelussa arvioitiin, että kaikki kansainväliset brändit menevät paikanpäälle Venäjälle. Venäjä myös edellyttää sitä kansainvälisiltä yrityksiltä. Elektroniikkavalmistajat seuraavat kuitenkin koko ajan eri reittejä. Haastateltu yritys päätyi Pietariin taloudellisista syistä tutkittuaan Venäjän reitit Itämereltä ja Mustaltamereltä, mutta myös Suomen satamat. Yhtiön Venäjän logistiikkakeskus on Moskovassa, jonne tulee myös suoraan lentorahtina kameroita. Lento-transitolla Suomen kautta ei nähty mahdollisuuksia korkean hinnan takia. Pietarin satamasta tavara toimitetaan Moskovaan, josta se jaellaan koko maahan.

Elektroniikkatuotteissa on tyypillistä, että varastoarvot pyritään pitämään alhaisina, jolloin varaston kierto on panostetaan suuresti. Lyhyt vasteaika markkinoille on oleellista. Valmistus Venäjällä ei kuitenkaan elektroniikkateollisuudessa ole todennäköistä. Niin sanotuissa valkoisen linjan tuotteissa (jääkaapit, pesukoneet ym.) valmistusta on siirtynyt Venäjälle.

Lääkkeet mainittiin uutena potentiaalisena tuoteryhmänä, jonka kulutuksen uskottiin kasvavan Venäjällä. Tässä yhteydessä mainittakoon, että elintarvikkeet nähtiin yhdeksi tulevaisuuden mahdollisuudeksi. Vaikka Suomen kautta kuljetetaan esimerkiksi jo nyt pakasteita, niiden kuljettamisessa Suomen kautta ei nähty suurta potentiaalia.

6.3.2 Kappaletavara

Eräs haastateltava totesi, että yleensäkin transitotavaroitten varastointi Suomessa on vähentynyt selvästi viimeisen kolmen vuoden aikana, eikä hän uskonut varastoinnin palaavan ennalleen. Sen sijaan suorat kappaletavarakuljetukset Länsi-Euroopasta jatkuivat kontti- ja trailerikuljetuksina edelleen Suomen kautta.

Projektitavaralaivausten uskottiin eräässä haastattelussa viriävän uudestaan laman jälkeen. Tulevaisuudessa Venäjä joutuu siirtämään öljy- ja kaasutuotantoaan vaikeampiin paikkoihin, jolloin erilaisille koneille ja laitteille tulee tarvetta.

Vuonna 2008 ehdittiin havaita, että investointitavaroiden (esim. teollisuuslaitosten prosessiputkistot, hihnat, teräsrakenteet ja suodattimet) määrä Suomen transitossa itään lisääntyi. Tämä voitiin pitää jonkinlaisena osoituksena Venäjä talouselämän ja teollisuuden alkavasta noususta. Varaosien transito voisi samoin lisääntyä. Rakennustavarat on jo nyt yksi transiton tavaralaji.

Venäjältä vietävän kappaletavaran jalostusaste on melko alhainen. Toimijat seuraavat markkinatilannetta, mutta korkean jalostusasteen vientiä Venäjältä länteen ei ole näköpiirissä. Eräässä haastattelussa mainittiin, että sanomalehtipaperi voisi olla sellainen tuote, jota vietäisiin Suomen kautta maailmalle.

6.3.3 Autot

Autotransiton tarve on edelleen olemassa. Lamanjälkeisen talouskasvun myötä autojen kysyntä vilkastuu nyt, kun myös varastot on ”poltettu pois”. Venäjä subventoi omaa autoteollisuuttaan. Lisäksi Venäjän ulkomaisille autoille asettama tulli rajoittaa autojen tuontia Venäjälle. Yleisesti katsottiin, että Suomi ei yllä enää autotransitossa huippuvuosien lukuihin. Haastatteluissa ilmeni erilaisia arvioita autotransiton tulevaisuudesta. Ääripäänä oli näkemys, että vain loistoautoja voidaan tuoda Suomen reitin kautta, koska niiden ostopäätöksessä hinta on usein toissijainen tekijä. Toisaalta katsottiin, että Suomen reitti voi säilyä markkinaosuudeltaan merkittävänä, jos ryhdytään toimenpiteisiin reitin kilpailukyvyyn takaamiseksi luomalla reitille riittävät toimintaedellytykset. Näillä näkymin kuitenkin ”kehnnot ajat jatkuvat” ja Suomen autotransito pienenee. Sellaisissa satamissa, joita on käytetty ”ylivuotoventtiileinä” autotransito loppuu kokonaan.

Rautateitse autotransitoa kulkee Suomesta vain vähän itään, lähinnä Keski-Aasiaan. Eräs haastateltava totesi, että matkat ovat liian lyhyitä junakuljetuksille ja tullaus on helpompaa rekka kerrallaan, kun maahantuojia on useita. Junakuljetusten yleistyminen vaatisi konseptin muutosta, jolloin myös incoterms-ehtoa olisi muutettava. Isot maahantuojat ovat herkemmin kiinnostuneita junakuljetuksista kuin pienet.

Venäjälle on toimitettu autoteollisuuden komponentteja. Uusien määräysten mukaan viiden vuoden sisällä Venäjällä valmistetun auton venäläisyysasteen on oltava 80 prosenttia. Pelkkä kokoonpano onkin Venäjällä toimivassa länsimaisessa autoteollisuudessa vähenemässä, ja autotehtaat ovat muuttumassa ”oikeiksi” autotehtaiksi, jotka tekevät omat moottorinsa. Eräs japanilaisvalmistaja on rakentamassa tehdasta Venäjälle. Se aloittaa kokoonpanolla, mutta sen on muututtava own engine manufacturer -tehtaaksi. Kuitenkin 20 prosenttia osista tulee jatkossa ”jostain muualta”. Osatuonti säilyy ja vo-lyymit voivat olla huomattavia.

Tuonti on välttämätöntä, jotta kuluttajille pystytään tarjoamaan riittävä mallisto. Venäjällä toimiva tehdas tuottaa usein 2-3 perusmallia. Muut valmistajan mallit on tuotava.

Sortimentin laajuus vaikuttaa osaltaan siihen, kuinka paljon tuodaan. Sortimentin pitäminen ”köyhänä” saattaa olla perusteltu ratkaisu autoteollisuudelle. Venäjän autoteollisuuden kasvusta huolimatta valmiiden autojen vienti länteen ei vielä ole näköpiirissä.

6.3.4 Kuivabulk

Tällä hetkellä kuivabulkin transitovirrat koostuvat lähinnä rautapelleteistä ja rautarikasteesta, joita Venäjältä viedään Kokkolan kautta, sekä Kotkasta vietävistä lannoitteista. Kokkolan kautta tuodaan Venäjälle alumiinioksidia alumiinin raaka-aineeksi. Tuonti on noin kymmenesosa rautapellettien vientimäärästä, joka maksimissaan on noin 2,5 miljoonaa tonnia. Satama pyrkii monipuolistamaan bulk-liikennettään ja pyrkii samalla tasaisiin tavaravirtoihin. Kokkolassa seurataan Venäjän markkinoita ja kartoitetaan potentiaalisia asiakkaita muiden rautapohjaisten tuotteiden transitokuljetusten hankkimiseksi. Alumiinisavelle on varattu varastoalue. Hyvä kilpailuvaltti olisi, jos alumiinisaviasiakkaita pystyttäisiin palvelemaan meno-paluu -kuljetuksilla, jolloin paluulastina tulisi samoilla rautatievaunuilla Venäjällä valmistettuja alumiinituotteita vientiin. Lannoitekuljetusten palautuminen Kaakonkulmalle nykyisessä suuremmassa mittakaavassa toisi lisää volyymia Suomen reitille.

6.3.5 Nestebulk

Korkeamman jalostusasteen nestebulk tulee edelleen kulkemaan suuressa määrin Suomen kautta. Eräs haastateltava totesi, että kemikaalien vienti on säilynyt ennallaan, mutta tuonti Venäjälle on kasvanut. Venäjän oma teollisuus tarvitsee kemikaalien tuontia ulkomailta. Tämä johtuu osittain siitä, että Venäjän teollisuuden jalostusaste nousee ja tehtaat tarvitsevat sellaisia kemikaaleja, joita Venäjällä ei tuoteta. Toisaalta Venäjän kemiallinen teollisuus on sitoutunut myymään kemikaaleja ulkomaille pitkäaikaisilla sopimuksilla, jotka estävät kemikaalien myynnin kotimaahan, vaikka se voisi olla kannattavampaa kuin vienti. Tuotteiden suunnat saattavat muuttua. Styreeni on esimerkki tuotteesta, jossa vienti Venäjältä on muuttunut tuonniksi.

Varsinaiset bulk tuotteet saattavat kadota Suomen reitiltä, mutta pitkälle jalostettujen erikoiskemikaalien transitoon uskotaan yleisesti. Metanolin kuljetus Suomen kautta saattaa hävitä kokonaan. Suomen reitin kilpailukyky metanolikuljetuksissa on perustunut paljolti edulliseen rahtitasoon, jonka venäläinen toimittaja on onnistunut neuvottelemaan Venäjän puoleisille kuljetuksille. Bulk tuotteista fenoli on logistisesti jo vaativampi tuote kuin metanoli, koska sen lämmitys on vaikeaa.

Vaikka nestebulkin tuontitransito Venäjälle on Suomen reitillä lisääntynyt, on kemikaalien tuonti Suomen metsäteollisuudelle vähentynyt, joten korvaavia volyymeja on etsittävä uusista tuontitransiton tuotteista. Viini mainittiin yhtenä mahdollisena transitotuotteena.

6.4 Suomen reitin vahvuudet, heikkoudet ja mahdollisuudet

6.4.1 Suomen reitin vahvuudet

Suomen reitin vahvuutena pidetään logistiikkaketjun toimivuutta. Logistiikkaketjun toimivuuteen liittyy suoraan toimitusvarmuus ja nopeat läpimenoajat. Suomen reitin kustannukset ovat hyvin tiedossa. Suomen reitillä tiedetään, kauanko kestää saada tavara satamasta rajalle ja mitä tämä tulee maksamaan. Eräät vastaajat purkivat vahvuudet vielä pienempiin osiin. Toimitusvarmuuteen voidaan liittää sellaisia tekijöitä kuin luotettavuus ja aikataulutus. Nopeisiin läpimenoaikoihin liittyvät muun muassa tiheät liikenneyhteydet eli hyvä frekvenssi ja nopeat rajanylitykset. Suomesta kontin toimittaminen Moskovaan kestää noin 2–3 päivää, kun taas esimerkiksi Baltian maiden kautta tai Pietarin sataman kautta kuljetettaessa sama tavaratoimitus voi viedä jopa kaksinkertaisen ajan. Lisäksi Suomen reitin etuna mainittiin kokemus, joka on kerryttänyt osaamista.

Infrastruktuurin osalta vahvuudeksi mainittiin hyvät satamat. Kaakkois-Suomen satamista on lyhyet vetomatkat Venäjän suurimmille talousalueille Moskovaan ja Pietariin, mikä katsottiin myös ympäristön kannalta positiiviseksi asiaksi. Mainintoja sai myös Suomen reitin turvallisuus. Toisaalta haastatteluissa kyseenalaistettiin se, onko turvallisuus ja tehokkuus enää Suomen reitin kilpailuvaltti, koska muilla reiteillä on saavutettu Suomen etumatkaa.

Syynä Suomen reitin käyttöön ovat edelleen myös A-luokan varastot, jotka tarjoavat lisäarvopalveluita. Varastointi tarkoittaa transitoliikenteessä oikeastaan aina lisäarvopalveluja. Venäjällä on kuitenkin varastokapasiteetti lisääntynyt voimakkaasti ja varastointi Suomessa on vähentynyt. Eräs haastateltava arvioi, että kuitenkin vielä vajaa puolet Suomen kautta Venäjälle suuntautuvista tavaroista purettaisiin nykypäivänä Suomen varastoihin. Varastoitaessa transitotavaroita Suomessa tullivarastossa tavara vapautuu vasta maksun saavuttua. Suomea onkin käytetty tullausteknisesti ”suojaamaan” tavaraa. Esimerkiksi elektroniikkaa on voitu viedä muualle Länsi-Eurooppaan, kun Venäjän markkinat eivät ole vetäneet.

Kuivabulkissa myydään toimivuutta. ”Suomen reitti ei ole halvin”, kuten eräässä haastattelussa todettiin. Lastinkäsittelyn tehokkuudesta (esim. purku rautatievaunusta) johtuen voidaan kuitenkin olettaa, että todellinen tonnihinta tulee edullisemmaksi kuin kilpaillevilla reiteillä.

Tullin toiminta sai kiitosta. Tosin yksittäisissä haastatteluissa sitä, kuten koko hallintoakin, myös kritisoitiin transitomyönteisyyden puutteesta. Viranomaistyöskentelyn toimivuus ja viranomaisten ja yritysten keskinäisen toiminnan sujuvuus nähtiin yhtenä Suomen reitin vahvuustekijänä. Hallinnon ja muiden toimijoiden välillä on kuitenkin myös paljon jännitteitä. Asia on tunnistettu sekä hallinnon että elinkeinon puolella. Jännitteitä on aiheuttanut esimerkiksi venäläisille kuorma-autoille asetetut ylipainomaksut.

Suomen vientiteollisuuden ja transitoliikenteen synergiat nähtiin vahvuutena. Vientiteollisuuden ansiosta Suomesta on ollut myös paluulasteja. Samalla vientiteollisuus on hyötynyt transitoliikenteestä vapautuvista edullisista koneteista.

Suomen ja Venäjän suhteet ovat hyvät. Suomella on Baltian maita stabiilimpi tilanne ”poliittisesti ja muutenkin”. Esimerkiksi eräs VR:n ulkopuolinen taho totesi, että VR:ä arvostetaan Venäjällä.

6.4.2 Suomen reitin heikkoudet

Erään haastateltavan mukaan Suomen reitin ainoa heikkous on huono hintakilpailukyky. Toisaalta katsottiin, että hintakilpailukykyä on, koska reitillä on liikennettä, mutta uhka kustannusten karkaamisesta käsistä on olemassa. Esimerkkejä huonosta hintakilpailukykyä esitettiin. Erään haastateltavan yrityksen aikomus käyttää Helsinkiä hubina oli osoittautunut mahdottomaksi korkeiden satamamaksujen takia. Kaakkois-Suomen blokikijunayhteyksienkin arveltiin eräässä haastattelussa ”menettäneen otteensa”. Arvotavaroissa katsottiin olevan laajemmat mahdollisuudet hinnoitteluun, mutta Venäjältä tulevassa transitossa pienikin hinnannousu vie reitin kilpailukykyyn.

Eräitä tekijöitä voidaan pitää heikkouksina tai jopa vahvuuksina sen mukaan mihin niitä verrataan. Suomen reitin ”positiivisena” heikkoutena on tavallaan reitin suosio, jonka seurauksena rekkajonot ovat pitkiä. Verrattuna muihin Venäjän maaraajan kautta kulkeviin transitoreitteihin rekkajonot ovat kuitenkin Suomen reitillä lyhyitä. Haastattelussa viitattiin komission verotuksen ja *tulliliiton* pääosaston (*TAXUD*) tilastoon. Eräissä haastatteluissa Venäjän puoleista tullin toimintaa pidettiin Suomen reitin heikkoutena, joka nimenomaan ilmenee rekkajonoina. Rekkajonojen voidaan lisäksi katsoa osaltaan johtuvan myös siitä, että transitossa käytettäviä venäläisiä vaunuja on hankala saada, joten maantieliikennettä ei voi ohjata rautateille.

Useassa haastattelussa heikkoutena pidettiin infrastruktuuria, vaikka sekin on hyvä verrattuna moniin muihin kilpaileviin reitteihin. Todettiin jopa, että infrastruktuuri-investoinnit ovat väärässä paikassa. Hallinnossa tunnustetaan, että infrastruktuurin parantaminen on tarpeellista. Esimerkiksi E18-tien rakentaminen Suomessa moottoritietasoisiksi koko pituudeltaan on tärkeää. Olennaista on, että kehittäminen suunnataan tärkeimpiin pääkäytäviin, joista transitoa ajatellen tärkein on Helsinki-Pietari-Moskova-käytävä. Rautatieliikenteessä Imatra-Kouvola -yhteysvälin ratakapasiteettia on lisättävä, jos liikennettä Imatrankosken rajanylityspaikan kautta lisätään. Imatrankosken käyttö saattaa lisääntyä, kun Venäjän Karjalassa suorittamat ratainvestoinnit otetaan käyttöön, tärkeimpänä erillinen tavararata Kamenogorskin kautta Vysotskiin. ”Fasilitteettien ja infrastruktuurin kuntoon laittaminen on ykkösasia”, sillä vaikka transitoliikenne vuosien saatossa hiipuisikin, niin Suomen ja Venäjän välinen kauppa tulee kuitenkin lisääntymään.

Haastatteluissa viitattiin Venäjän puoleisella raja-asemalla käynnissä olleeseen erillisten rekkakaistojen rakennustyöhön, jolla tavara- ja henkilöliikenne erotetaan toisistaan. (Haastattelujen jälkeen rakennustyö on saatu valmiiksi (Kinnunen 2010)) Venäläisen

osapuolen toimenpiteet osoittavat, että venäläiset ovat kiinnostuneita myös Suomen reitistä. Samalla venäläinen osapuoli on pettynyt Suomen toimenpiteisiin. Suomalais-tenkin kannalta nykyinen käytäntö on vaarallista, koska rajalla liikkuu henkilöliikenteen seassa entistä enemmän ADR-lasteja. Suomi on luvannut Venäjälle toteuttaa Vaalimaalla kaistajärjestelyt, jolla erotetaan henkilö- ja kuorma-autoliikenne toisistaan. Kunnollisia rekkaparkkeja ei myöskään ole toteutettu. Kun taantuman seurauksena rekkajonot vähenivät rajalla, Vaalimaalle tulevan rekkaparkin rakentaminen päätettiin siirtää tulevaisuuteen. Rekkajonot voivat kuitenkin ”minä päivänä hyvänsä palata jälleen kuvioihin mukaan” ja silloin asiaan reagoiminen alkaa olla jo myöhäistä. Näkemykset transiton volyymien kehitymisestä vaikuttivat mielipiteisiin. Usea haastateltava kiirehtisi rekkaparkkien rakentamista. Muistutettiin siitä, että vaikka vuosi 2008 oli rekkamäärältään huippuvuosi, lama alkoi jo silloin vaikuttaa liikennemääriin. Toisaalta ehdotettiin, että seurataan edelleen tilanteen kehittymistä.

Kaksoislaskutusta voidaan pitää eräänä Suomen reitin heikkoutena. Kaksoislaskutus ei ole millään tavalla Suomen reitin ”erioikeus”. Erään haastateltavan mukaan Venäjällä ruokitaan helposti sellaista käsitystä, että kun tavara pysähtyy Suomeen odottamaan jälleenlastausta Venäjälle, se antaisi jollakin tavalla aikaa ja mahdollisuuksia ”puli-veivaamiseen” (esim. väärät laskut). Venäjällä on myös väitetty, että Suomen reittiä käytetään salakuljetukseen. On totta, että Suomeen on muodostunut rypäs venäläistautaisia yrityksiä, joilla ei juuri ole omaa varastointikapasiteettia, vaan ne keräävät elantonsa täyttämällä papereita.

Häviäjänä kaksoislaskutuksessa on Venäjän valtio, joka menettää tullituloja. Kaksoislaskutukseen on Suomen vaikea puuttua, koska Suomi ei voi velvoittaa toista maata torjumaan kaksoislaskutusta. Suomen tullin tehtävänä on katsoa, että tavara ei jää Suomeen vaan poistuu täältä. Läpinäkyvät prosessit vähentävät kaksoislaskutusta ja yleensäkin korruptiota. Esimerkkinä voi mainita sähköisen laskutuksen kehittämisen. Eräissä haastattelussa uskottiinkin kaksoislaskutuksen loppuvan. Autologistiikassa ja juna-kuljetuksissa ei esiinny kaksoislaskutusta.

Valtio on eräiden haastateltavien mukaan jopa pyrkinyt estämään transitoa. Suomen asettama rekkojen ylipainomaksu nähtiin osoituksena valtion negatiivisista toimista transitolle. Painavat kontit ohjautuvat muille reiteille Baltiaan, mutta myös kevyemmät kontit seuraavat perässä. VR:n hintapolitiikkaa on arvosteltu ja sitä pidetään Suomen reitin heikkoutena esimerkiksi Riikaan ja Muugaan verrattuna. Hintapolitiikan arvostelu oli sidottu tiettyihin tavaralajeihin, mutta yleensäkin katsottiin, että hinnat olisi pidettävä kilpailukykyisinä. Resurssien leikkaus on näkynyt VR:n toiminnassa. Vaikka rautatierahdi määritellään katkorahdina erikseen Suomen ja Venäjän osuuksille, eräät toimijat valitsivat siitä, että reitin hintaa ei laskutuksessa eritellä osuuksittain. Meriliikenteeseen liittyviä heikkouksia ovat talviolosuhteet, jäänmurron maksurakenne, pieni laivakoko sekä bulk-kuljetuksia rasittavat väylä- ja luotsausmaksut. Bulk-laivoilla on yleensä huonot jääluokat, joka lisää kustannuksia. Eräissä haastattelussa todettiin, että Suomen valtiolla ei ole satamapolitiikkaa.

Suomen satamien ahtaajalakko oli haastatelluilla tuoreessa muistissa ja haastateltavat totesivat, että lakko aiheutti reititysmuutoksia, jotka saattavat olla pysyviä. Lakkoa pi-

dettiin takaiskuna Suomen reitin luotettavuudelle. Samaan asiakokonaisuuteen liittyy myös se, että Suomessa ei toimita 24/7-periaatteella. Yöt ja viikonloput pitäisi saada hyötykäyttöön, sillä nyt liikenne ruuhkautuu perjantain ja maanantain välillä.

6.4.3 Suomen reitin mahdollisuuksista

Jos Venäjän ulkomaankauppa, erityisesti tuonti kasvaa nopeasti, Venäjän satamien konttikapasiteetti loppuu nopeasti. Suomen reitti voisi olla varaventiili. Globaalit päätoimittajat haluavat jättää pelivaraa, joten ainoastaan yhtä reittiä ei käytetä. Suomen vientiteollisuuden lastit houkuttelevat edelleen konttivarustamoja. Eräissä haastattelussa kärjistettiin tilanne niin, että suurimmat valtamerikonttivarustamot päättävät Suomen reitin kohtalosta. Samoin Venäjän poliittiset ratkaisut vaikuttavat suuresti reitin tulevaisuuteen. Sen tähden on pyrittävä siihen, että Venäjä kokisi Suomen reitin osaksi Venäjän logistista verkkoa. Eräissä haastattelussa todettiin lievemmin, että Suomi on asemoitava Venäjällä luotettavana linkkinä markkinoille. Tätä kuvaa erään haastateltavan lause: ”Liikennettä on rakennettava pitkäjänteisesti, liikennettä ei saada”. Suomen pitää olla valmiina myös idästä Suomen kautta länteen suuntautuvalle transitoliikenteelle.

Pitkälle jalostettujen ja hinnaltaan arvokkaiden tuotteiden nähtiin edelleen yleisesti muodostavan Suomen reitin tulevaisuuden mahdollisuudet. Myös nestebulkissa mahdollisuuksia nähtiin korkean jalostusasteen tuotteissa, kuten erikoiskemikaaleissa. Suomen reitillä tulee kysymykseen niche-tuotteet, joita ei luokitella Venäjällä strategisiin aloihin kuuluviksi. Autotransito voidaan pitää edelleen merkittävällä tasolla turvaamalla reitin toimintaedellytykset. Tämä tapahtuu muun muassa takaamalla itärajan toimivuus, puutumalla satamamaksuihin ja lisäämällä autotransiton yhteistyötä. Suomen reitin kilpailukykytekijät säilyvät jatkossa samoina kuin nyt. Suomi on hyvä reititys aikana kuin aikana. Autojen kuljetus rautateitse Suomesta olisi järkevää vasta, kun volyyminä olisi vähintään 20 vaunua tai yksi juna päivässä. Kun markkinat jälleen kasvavat, voidaan junakuljetuksia Moskovaan harkita.

Kuivabulkissa on saatu transitovirtoja, kun on määrätietoisesti panostettu satamaan ja väyläinfrastruktuuriin. Lastinkäsittelyn tehokkuutta on lisätty. Bulk-transitossa isot teolliset yritykset muodostavat selkeän asiakaskunnan, joten asiakkuudet on paremmin hallittavissa kuin konttitransitossa, jossa huolintaliikkeiden sitouttaminen on haasteellista. Pärjääminen bulk-transitossa on ”omasta tekemisestä kiinni”.

Junakuljetuksissa nähtiin suurta potentiaalia. Edullinen ja nopea junayhteys Venäjälle varmistaisi vähintään sen, että Suomen reitti voisi olla edelleen yksi muiden joukossa. Tällä hetkellä Suomesta on konttijunayhteys Pietariin, mutta ei Moskovaan, jonne olisi hyvä saada myös konttijunayhteys. Erät suuret kansainväliset yritykset käyttävät konttijunayhteyttä Suomesta Pietariin, koska silloin voi välttää kaksoislaskutuksen ongelmat. Junakuljetukset voidaan hoitaa yhdellä rahtikirjalla. Venäjälle olisi rakennettava rautateiden tavaraterminaleja ja tullaukset Venäjällä olisi saatava kuntoon. Venäjän WTO-jäsenyys parantaisi Suomen kilpailuasemaa, koska Venäjä ei voisi käyttää kaksoistariffijärjestelmää.

Hollannin merenkulkupolitiikka mainittiin esimerkkinä hyvästä transitopolitiikasta esimerkiksi väylä- ja luotsausmaksujen osalta. Suomessa kuivabulk-liikenteen väylämaksuja on pyritty helpottamaan Lex Kokkolalla, joka takaa 50 prosentin alennuksen bulkliikenteen väylämaksuille. Lex Kokkolan ongelmana on määräaikaaisuus ja tietty epämääräisyys. Lex Kokkolalla on ollut selvä positiivinen vaikutus kuivabulkin volyymeihin. Lex Kokkola ei koske nestebulk-kuljetuksia, joille olisi aiheellista saada myös väylämaksualennus. Arvotavara ja kappaletavara liikkuvat säännöllisen linjaliikenteen aluksilla, joten näiden tavaralajien osalta ei vastaavaa järjestelmää tarvita. Autotransitossa ongelmana ovat satamamaksut, joiden perusteet ovat epäselvät ja vaihtelevat satamittain. Rautatieliikenteessä on transitolla ainakin aikaisemmin ollut helpotuksia ratamaksuissa. Rautateilläkin olisi riittävästi kapasiteettia uusille bulk-kuljetuksille. Satamilla nähtiin olevan iso rooli siinä, mitä palveluita bulk-laivauksille tarjotaan.

Sähköiset rahtikirjat ja sähköinen tullaus ovat etu kätevyytensä ansiosta. Lisäksi niiden käyttäminen vähentää korruptiota ja lisää läpinäkyvyyttä. Toisaalta e-tullausta ja sähköisiä riskianalyysimenetelmiä on jouduttu kehittämään, koska valtion tuottavuusohjelma on vähentänyt Suomen tullimiehityksen minimiin.

6.5 Suomen reitin yhteistyö ja ohjauskeinot

6.5.1 Suomen reitin yhteistyö

Monet haastateltavat kokivat, että transiton merkitystä ei Suomessa vieläkään riittävästi tunneta ja tunnusteta. Erityisesti vientitransito on jäänyt vähemmälle huomiolle. Yhteistyö nähtiin tärkeäksi ja yhteistä tahtotilaa peräänkuulutettiin. Kaikilta osin yhteistyössä ei ole onnistuttu. Eräät haastateltavat olivat sitä mieltä, että valtion toiminta on ailahtelevaa. Paikoin liikenne- ja viestintäministeriö sai hyvinkin kovaa kritiikkiä, jonka mukaan ministeriö odottaa vain transiton loppumista. Arvostelu liittyi lähinnä yksiköityihin kuljetuksiin. Suuri harppaus yhteistyössä on jäänyt puuttumaan. Säännöllinen vuoropuhelu yritysten ja viranomaisten välillä nähtiin tärkeäksi: ”Olisi erittäin viisasta, että yrityskenttä ja viranomaiset kohtaisivat joskus toisensa. Nämä ovat yleensä hieman turhan kaukana toisistaan.” Erityisesti yrityskentän kuuntelemista pidettiin tärkeänä. Poliittisten päätöksentekijöiden jalkautuminen todelliselle toimintakentälle olisi toivottavaa.

Monet haastateltavat olivat mukana Straightwayn toiminnassa. Straightway Finland on yli 50 logistiikkatoimijan yhteinen markkinointiverkosto. Verkostoon kuuluu niin kilpailijoita, yhteistyökumppaneita kuin alihankkijoitakin. Straightwayn päätehtävä on edistää Suomen kuljetusreittiä erityisesti transitoliikenteessä, mutta myös tuonti- ja vientikuljetuksissa. Straightway on lähtenyt liikkeelle alueellisesti, mutta kattaa nykyään koko maan. Huolintaliikkeistä osa on mukana toiminnassa ja osa ei. Straightway koettiin eräissä haastattelussa pk-yrityksille tarkoitetuksi. Eräissä haastatteluissa arveltiin, että suurille kansainvälisille toimijoille Suomi saattaa olla vain yksi reitti muiden joukossa, eivätkä ne olisi kiinnostuneita Suomen reitin kehittämisestä. Straightwayn roolista mainittiin muun muassa transitokyselyjen välittäminen, tiedonvälitys ja yhteis-

kirjelmät. Straightwayn lisäksi kaivattiin yhteistyötä, jossa kaupallisuus ei olisi niin suuressa roolissa kuin Straightwayssä.

Yhteistyötä tehdään kaupallisella tasolla muutoinkin kuin Straightwayn puitteissa. Esimerkiksi nestebulkin osalta varastointitilaa tarjoavat yritykset vaihtavat kapasiteettia. Yhteistyötä satamien välillä toivottiin lastivirtojen ohjaamiseksi. Vientiteollisuudessa toivottiin, että myös sen näkökulma otetaan esille. Lisäksi pidettiin tärkeänä, että myös suuri yleisö suhtautuisi transitoon positiivisesti.

Vaikka yrityslähtöisyyttä korostettiin, ainoastaan muutamat haastateltavat painottivat sitä, että reittipäätökset tehdään ulkomailla ja myös asiakasta on kuunneltava. Logistiikka-alan venäläisyrittäjät suhtautuvat hieman varauksellisesti viranomaisiin ja venäläisyrittäjät ovat aika vaikeasti lähestyttäviä. He eivät tule mielellään avoimelle foorumille keskustelemaan asioista. Tämä johtunee lähinnä yrityskulttuurista. Olisi kuitenkin suotavaa, että venäläiset tulisivat keskustelemaan saman pöydän ääreen huolinta-alan ja kuljetusalan toimijoiden kanssa sekä valvomaan omia ja yhteisiä etuja.

Alueellisesta yhteistyöstä puhuttaessa mainittiin North European Logistics Institute (NELI) -kehitysohjelma. NELI:n internet-sivun mukaan: ”Ohjelma toimii logistiikan ja siihen liittyvän teknologian ja liiketoiminnan kehittämisen yhteistyöfoorumina Kymenlaaksossa”. Alueellisella tasolla toimivat myös kauppakamarit, joista mainittiin Kymenlaakson kauppakamari.

Valtion mukana oloa haastateltavat pitivät tärkeänä muun muassa siitä syystä, että valtio nähtiin neutraaliksi toimijaksi ja asioiden edistäjäksi. Julkisen vallan tehtäväksi nähtiin perusedellytysten turvaaminen, kuten infrastruktuurin ylläpito, koulutus, ympäristöasiat, lainsäädäntö ja tutkimus. Eräät alueelliset toimijat ovat pyrkineet yhteistyössä lobbaamaan, jotta budjettiriihessä ja ennen kaikkea seuraavan hallituksen ohjelmassa olisi mukana transitologistiikalle oma kohta ja nimenomaiset kohteet infrastruktuurin rakentamisessa.

Venäjän rajaliikenteessä harjoitetaan Suomessa tiivistä yhteistyötä, johon osallistuvat eri viranomaiset sekä Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL, huolintaliikheet ja satamat. Käytännön rajaongelmien ratkomiseksi on perustettu Venäjän rajaliikenteen seurantar ryhmä. Yhteistyö toimii myös aluetasolla, jossa voidaan reagoida nopeasti esimerkiksi liikenteenohjaukseen.

Myös suomalaisten ja venäläisten viranomaisten välillä on paikallistasolla tiivistä yhteistyötä. Viikoittaiset palaverit mahdollistavat nopean reagoinnin ongelmatilanteisiin. Esimerkiksi latvialaisten ja venäläisten viranomaisten välillä ei ole tällaista yhteistyötä. Vierekkäin olevilla Suomen ja Venäjän raja-asemilla on säännölliset kuukausitapaamiset neli- tai monikantaisesti. Suomen ja Venäjän raja-asemat voivat tavata myös tarpeen mukaan jopa 10 minuutin viiveellä, esimerkiksi jonkin ongelman selvittämiseksi rajanylityspaikalla.

Yhteistyömuodoista mainittiin edellisten lisäksi erilaiset hankkeet, työpajat ja työryhmät, joihin transiton eri toimijat ovat osallistuneet. Hankkeisiin ja tutkimuksiin olisi

hyvää saada yhteinen konsensus. Tätä nykyä toteuttajatahoja ja samankaltaisia hankkeita on kuin ”sieniä sateella”, minkä takia yritysten saaminen hankkeisiin mukaan on vaikeaa. Hankkeet liittyivät usein laajemmin Venäjän kaupan logistiikkaan. Näistä mainittakoon muun muassa Terminaali 2009 -hanke. Eräässä toisessa hankkeessa tuotettiin suomenkielinen rajaliikenne.fi-palvelu, joka on avattu lokakuussa 2010.

Pohjoisen ulottuvuuden liikenne- ja logistiikkakumppanuus on hyvä sateenvarjo myös transitohankkeille. Toiminnan kautta voidaan kehittää rajamuodollisuuksien sujuvuutta. Pohjoisen ulottuvuuden yhteistyön pitää hyödyttää kaikkia siihen osallistuvia tahoja, ei ainoastaan Venäjää. Nykyinen Pohjoisen ulottuvuuden yhteistyö onkin otettu aikaisempaa paremmin vastaan EU:ssa.

Tutkimusta korostettiin muutamassa haastattelussa. Innovatiivisiin kehittämishankkeisiin ehdotettiin satsausta, koska ne saattavat avata liiketoimintaa. Yhteistyössä pitäisi myös päättää siitä, mitä tutkitaan. Tutkimuspuoli on valitettavasti ollut hieman kaukana varsinaisesta suorittavasta puolesta.

Yhteistyön tehostamista toivottiin yleisesti, mutta varsinaisesti uuden organisaation muodostamista ei esitetty. Tiettyjen tavaralajien osalta foorumityöskentelyä pidettiin hyvänä ajatuksena. Näitä tavaralajeja olivat esimerkiksi nestebulk ja autot. Autotransitossa yhteistyö voisi olla esimerkiksi autosatamien ja/tai operaattorien välistä. Tasona voisi olla joko Suomi tai laajempi alue Itämeren piirissä. Foorumin vetäjän pitäisi kuitenkin olla neutraali taho. Yhteistyö voisi alkaa SWOT-analyysin tekemisellä ja organisoitumisella. Yhteistyön sisältönä olisi markkinointi ja / tai lobbaus valtion suuntaan.

6.5.2 Suomen reitin markkinointi

Haastateltavien mukaan Suomen reitin tunnettuutta on edelleen lisättävä. Kun reittiä käytetään ja ”hyvä sana leviää”, niin Suomen tunnettuus paranee. Teot puhuvat puolestaan. Yleisesti haastateltavat olivat sitä mieltä, että Suomen reittiä voitaisiin markkinoida nykyistä enemmän. Ulkoisen markkinoinnin ohella Suomen reitin vahvuuksia on tuotava esille myös kansainvälisten yritysten sisällä yhteisissä kokouksissa, koska kansainväliset yritykset on yleensä organisoitu maantieteellisesti.

Logistisen ketjun jäsenet markkinoivat itse reittiä. Yksittäinen satama markkinoi reittiään niin, että satama luo pohjaa reitille ja operaattorit tekevät omaa markkinointiaan. Sataman ja logistiikkakeskuksen nimissä yleismarkkinointia tehdään nettisivujen ja vastaavien muodossa. Venäjän suuntaan tärkeä markkinointikanava on esimerkiksi Trans-Russia-messut. Satamilla on markkinointiyhteistyötä myös reittien ulkomaisten vastasatamien kanssa. Satamalla on usein ns. henkinen merkitys asioiden ylläpitäjänä ja takuumiehenä. Haastatteluissa kritisoitiin sitä, että yleensä suomalaiset yritykset osallistuvat messuille kukin omalla osastollaan. Muualla yhteistyö messuosallistumisessa on yleisempää.

Eräissä haastatteluissa korostettiin sitä, että myös valtion olisi osallistuttava Suomen reitin markkinointiin. Esimerkiksi Baltiassa valtiot osallistuvat Suomea aktiivisemmin markkinointiin. Suomen valtio on jossain määrin osallistunut transito-osaamisen mark-

kinointiin, mutta myös hallinnossa nähtiin tarvetta voimakkaammalle Suomen transito-reitin markkinoinnille. Vienninedistämismatkoilla voitaisiin markkinoida myös Suomen reittiä, mutta esimerkiksi Japanin ja Korean suuntaan on pidetty matalahkoa profiilia. Paljon riippuu ministerien henkilökohtaisesta kiinnostuksesta. Vienninedistämiseen on olemassa valmis verkosto, johon kuuluvat muun muassa ulkoasiainministeriö ja työ- ja elinkeinoministeriö.

6.5.3 Transitostrategian tarve

Uusi logistiikkastrategia on työkalu, joka muodostaa viitekehyksen logistiikan kehittämiseksi. Hallinnossa korostettiin sitä, että vaikka valtio luo edellytyksiä transitolle, on toimenpiteissä otettava huomioon myös seuraukset yritysten toimintaan. Kilpailua ei saa vääristää.

Erillisen transitostrategian osalta mielipiteet vaihtelivat. Osa katsoi sen ehdottomasti tarpeelliseksi ja osa ei ollut varma sen tarpeellisuudesta, koska logistiikkastrategia on jo olemassa. Erään haastatellun mukaan jatkuva suunnitelmatyö pitäisi ehdottomasti olla osana Suomen liikennepolitiikkaa joko transitoliikenteen nimellä tai siten, että transitoliikenne olisi merkittävä osa liikennestrategiaa. Aikaisemmin 2000-luvun puolivälissä Suomi liputti avoimesti gateway-aseman puolesta. Vuoden 2008 rekkajonojen aikaan haastateltavan mukaan päättäjät kuitenkin käänsivät selkänsä transitolle. Erään arvion mukaan on liian myöhäistä luoda transitostrategiaa. Katsottiin myös, että strategista näkemystä ei transitokysymyksissä ole ollut, vaan on pyritty kermankuorintaan, koska transito joka tapauksessa loppuu aikanaan.

6.5.4 Suomen reitti ja EU

Haastateltavista monet epäilivät sitä, kuinka suomalaiset pystyvät vaikuttamaan EU:hun. Konkreettisia ehdotuksia asioista, joihin EU:n puitteissa pitäisi vaikuttaa, ei yhtä lukuun ottamatta esitetty. Idean mukaan voitaisiin kehittää direktiivi siitä, mitä esimerkiksi autosatamalta edellytetään. Usein korostettiin sitä, että Suomen reitti on vain yksi reitti muiden EU:n kautta kulkevien reittien joukossa, eikä EU voi suosia yhtä reittiä. EU:n kautta asiat eivät yleensä etene halutulla tavalla, vaan Suomen pitää itse ylläpitää suhteita Venäjän suuntaan. Joidenkin vastaajien mielestä EU muodosti haitan tai rajoitteen Suomen transito-reitin kehittämiseksi. Eräessä haastattelussa muistutettiin, että komissio kielsi Suomea kehittämästä kahdenkeskistä vihreä linja -toimintatapaa Venäjän kanssa, koska toimintatapojen pitäisi olla tasa-arvoisia kaikille EU:n toimijoille. Sähköisessä tullauksessa Suomella on kuitenkin komission tuki ja mukana on 13 EU-maata.

Vain muutama haastateltava otti esille Itämeren yhtenä alueellisena transitoreittinä, jossa useammalla EU-maalla on samansuuntaisia intressejä. Joidenkin haastateltavien mielestä Suomi voisi profiloitua EU:ssa transitokysymyksissä. Tulliasiat nähtiin yhtenä Venäjän ja EU:n välisistä tärkeistä kysymyksistä. EU ei saa luoda sellaisia lakipykälä

ja määräyksiä, jotka kieltävät ja vaikeuttavat asiointia Venäjän kanssa. Venäjän ”erilaisuus” tulee ottaa EU:n laajuisesti huomioon.

EU:n nykyinen liikennekomissaari on virolainen Siim Kallas. Tästä uskotaan olevan etua, kun Itämeren asemaa pyritään edistämään transitoreittinä. EU:ssa halutaan tehdä yhteistyötä myös liikenneasioissa. EU:n meristrategian mukaan kuljetuksia pitäisi siirtää mahdollisimman paljon vesiteille. Satamien kautta lähelle asiakasta vieminen on ympäristöystävällistä. Suomella katsottiin olevan hyvä positio EU:n Common Maritime Space without Barriers -tavoitteen toteutuessa.

EU:n ja Venäjän välillä on ad hoc -työryhmässä keskusteltu vuonna 2006 rajanylityspaikoista, joille annettaisiin prioriteetti. Rajanylityspaikkoja ei saatu virallisesti hyväksyttyä, mutta Suomen osalta suositellaan maantieliikenteessä Vaalimaata.

6.6 Suomen vientiteollisuus ja transito

Varustamot ovat hinnoitelleet konttiliikenteessä ”Suomen hyväksi”, kuten eräs haastatettava totesi. Varustamot ovat voineet pitää konttien slot-kustannukset alhaalla. Transiton vähenemisellä olisi suomalaisille vientiyrityksille suuria negatiivisia vaikutuksia, jotka heijastuisivat koko logistiseen ketjuun. Myös muille kuin teolliselle toimijoille on tärkeää, että Suomen meriliikenneyhteydet säilyisivät vähintään nykyisen tasoisina. Eriyisesti korostettiin sitä, että transiton vähentyessä merikonttien hinnat nousevat Suomessa, kun vientiteollisuus joutuu maksamaan tyhjien konttien positiointikustannukset. Konttipula näkyy jo nyt viennissä 20 jalan konttien osalta. Konttipula nostaa hintoja ainakin 20 prosenttia. Kuljetuskustannukset ovat muutenkin kilpailijamaita korkeammat esimerkiksi metsäteollisuudessa.

Haastatellun vientiteollisuusyrityksen Venäjälle ja muihin IVY-maihin vietävät tuotteet valmistetaan pääosin Suomessa. Yrityksellä oli ainoastaan hyvin vähäistä transitoliikennettä, jossa Ruotsin tehtailla valmistettuja tuotteita vietiin Suomen kautta Kazakstaniin ja Uzbekistaniin. Yhtiön Venäjällä olevat tuotantolaitokset vievät tuotteita ulos suoraan Venäjän kautta. Transiton väheneminen pakottaa Suomen vientiteollisuuden etsimään vaihtoehtoisia reittejä. Rautatiekuljetukset esimerkiksi Ruotsin kautta lisäävät kustannuksia eikä rautatieyhteyden käyttö Suomenlahden pohjukan kautta Länsi-Eurooppaan vaikuta realistiselta. Suomen satamalakon aikana haastateltu yhtiö kokeili konttikuljetuksia kokojunilla Trans-Siperian -radalla ja kokemukset olivat hyviä, joten se voi olla vaihtoehtoinen reitti Kaukoidän kuljetuksille.

Yhtiö vie Oulusta erikoiskonteissa tuotteita Göteborgiin, jossa valtameriliikenteessä jatkava tavara kontitetaan merikontteihin. Jos konttipula yleistyy, tämä saattaa olla yksi ratkaisumalli haastatellussa yrityksessä, jolla on laajaa tuotantoa myös Ruotsissa. Göteborgin satamassa konttitilanne on parempi kuin Suomessa, koska satama toimii hubina. Yleensä voidaan kuitenkin todeta, että vienti Suomesta kappaletavaran ja kontitus muualla tulee kalliiksi. Nykyisessä taloudellisessa tilanteessa konttien tarve on lisääntynyt, koska Euroopan markkinat ovat hiljaiset, mutta valtamerivienti on kasvanut

Esimerkiksi sahatavaraliikenteessä on ollut yleisesti näkyvissä, että kontitetun tavaran osuus kasvaa Välimeren ja Pohjois-Afrikan viennissä, mutta tässä liikenteessä käytetään 45 jalan kontteja, joita ei käytetä valtameriliikenteessä. Sahatavaran kuljetus konteissa suomalaisen sahatavaran päämarkkina-alueelle Länsi-Eurooppaan ei ole todennäköistä.

Konttipula kasvaa entisestään, kun Ust-Lugan konttiterminaali otetaan tehokkaaseen käyttöön. Suomi ei ole valtamerivarustamoille enää niin houkutteleva kohde kuin aikaisemmin. Omia laivoja omistavat konttivarustamot tulevat Suomeen viennin ja tuonnin ollessa suurin piirtein tasapainossa. Kilpailusta voi kuitenkin vetäytyä jokin varustamo.

Useassa haastattelussa ilmeni myös, että jos vientiteollisuuden edellytykset heikkenevät ja teollisuus esimerkiksi siirtäisi toimintaa muualle tai etsisi vaihtoehtoisia kuljetusratkaisuja, sillä olisi vaikutusta koko yksikköliikenteeseen eikä ainoastaan konttien kuljetamiseen. Esimerkiksi kumipyöräliikenne kärsisi linjaliikenteen frekvenssien harvetessa meriliikenteessä. Esitettiin myös arvio, että Suomen tuonti voitaisiin ohjata Pietarin kautta. Satamalakon aikana tutkittiin mahdollisuutta viedä Pietarin kautta, mutta se todettiin tällä hetkellä kuitenkin liian vaikeaksi.

6.7 Itämeren alueen satamarakenteen muutokset ja transitoreitit

6.7.1 Yleistä

Itämeren satamarakenteessa on odotettavissa muutoksia Ust-Lugan lisäksi. Puolasta tulee todennäköisesti hub. Siellä käy jo nyt valtameriliikenteen konttialus. Myös Pohjoismaissa on odotettavissa muutoksia. Tukholman konttisatama siirretään Nynäshamniin ja kapasiteettia kasvatetaan miljoonaan TEU:hun.

Itämeren reitillä Tallinnan, Riian ja eteläisen Suomen transitosatamien perinteisiä takamaita ovat Pietari ja Moskova. Klaipeda palvelee maantieteellisesti jo muitakin takamaita. Baltian ja Puolan satamista on hyvät jatkoyhteydet, mutta konttiliikenteen osalta ongelmana on ollut, ettei mailla ole ollut juurikaan omaa vientiä, mikä vaikeuttaa konttitasapainon saavuttamista. Uhkana Suomen satamille mainittiin eräässä haastattelussa Venäjän satamista Pietarin ja Ust-Lugan ohella myös Kaliningrad.

Itämeren transitoreiteilla on yhteisiä ongelmia. Muun muassa venäläisistä rautatievaunuista on pulaa, mikä ohjaa käyttämään maaliikennemuotona rekkakuljetuksia. Suomen kanssa kilpailevat reitit Itämerellä ovat parantaneet toimintaansa, joten Suomen kilpailuetu on kaventunut. Kustannukset tosin nousevat myös kilpailevilla reiteillä. Mustanmeren reittien Itämeren reittejä parempi hintakilpailukyky saattaa ohjata liikennettä sinne.

Suuren vaaran Itämeren transitoreiteille muodostaa IMO:n laivapolttoaineen rikkipitoisuusmääräyksen voimaan tulo vuonna 2015, mikä muuttaa transitoreittejä pysyvästi. Suomen ja Baltian reiteillä kulkevat bulk-kuljetukset saattavat siirtyä esimerkiksi Murmanskiin tai Turkin satamiin. Useiden haastateltavien mukaan Venäjä voi käyttää Itä-

meren satamiaan, mutta samalla jättää huomioimatta IMO:n määräykset. Toisaalla muistutettiin siitä, että maailman kauppalaivastosta suurin osa on ”IMO:n lippujen alla”. Useat haastateltavat katsoivat, että ”rikkikeskustelua” ei ole vielä käyty loppuun.

Berliini-Moskova -maakuljetusreitti on osoittanut toimivuutensa. Reitti ulottuu myös Hollantiin, josta on Venäjälle suora konttijunayhteys. Kalugan alueen autotehtaat käyttävät paljon Manner-Euroopan rautatieyhteyttä. Keski-Euroopan maakuljetusreitti perustuukin paljolti junakuljetuksiin. Kapasiteetti reitillä on kuitenkin riittämätöntä verrattuna laivakuljetuksiin. Rajanylitykset heikentävät kuljetusreitin kilpailukykyä. Jos Venäjän, Valko-Venäjän ja Kazakstanin välinen tulliliitto rupeaa toimimaan hyvin, niin silloin Puola–Minsk–Moskova-reitistä tulee varsin kilpailukykyinen. Tosin Valko-Venäjä on ollut yksi syy, joka on siirtänyt transitoliikennettä Suomeen. Valkovenäläiset kuorma-autonkuljettajat eivät ole itsekään halukkaita ajamaan maansa kautta. Keski-Euroopan reitti ei niinkään ole kilpailija muille reiteille, vaan pikemminkin täydentää muita reittejä.

Trans-Siperian reitille toivottiin liikennettä. Tulevan liikenteen nähtiin olevan sellaista, joka jatkaisi Suomesta länteen. Trans-Siperian reitti on jo ottanut osan autokuljetuksista. Erään japanilaistehtaan tietty malli kuljetetaan Trans-Siperian rataa pitkin. Trans-Siperian reitti nähtiin täydentävänä reittinä, koska kapasiteetti on vähäinen merikuljetuksiin verrattuna.

Reititykset ja päätöskriteerit muuttuvat. Esimerkiksi erään japanilaisen autonvalmistajan reititys muuttui kokonaan menestyksekkään mallin myötä. Aikaisemmin yritys käytti Isoa-Britanniaa kaikkeen reititykseen paikallisen tehtaansa takia. Etelä-Koreassa valmistetun mallin ylivoimainen menestyminen markkinoilla valmistajan muihin malleihin verrattuna muutti koko yrityksen reititystä. Mallin menestyminen ja elinkaari vaikuttavat siten autologistiikassa reititykseen. Autokuljetuksissa Itämeren reitti menettää kokonaisuudessaan markkinaosuuttaan. Kaukoidän tuonti ei enää tule samassa mitassa Itämerelle. Mustanmeren reitti vahvistaa asemiaan.

Laman aikana on käytetty halvimpia reittejä. Kasvu hakeutuu osin toisille reiteille. Läpäisy aika ja hinta ovat edelleen tärkeitä tekijöitä. Ennen lamaa tilan löytyminen oli tärkeä kriteeri esimerkiksi autologistiikassa.

6.7.2 Suomen reitin satamat ja rajanylityspaikat

Innostus mahdollisista transitovirroista on monissa satamissa laantunut. Transiton uskotaan keskittyvän nykyisiin transitoa harjoittaviin satamiin sen mukaan mihin tavaralajeihin kyseiset satamat ovat erikoistuneet. Konttipula vaikeuttaa joidenkin satamien toimintaa. Toisaalta Venäjän satamien nykyinen konttikapasiteetti loppuu nopeasti ulkomaankaupan vilkastuessa.

Kaakkois-Suomen satamien etuina nähtiin lyhyt maakuljetusmatka sekä toiminnan nopeus ja luotettavuus. Nestebulkin erikoistuotteiden osalta Venäjän satamakapasiteetti on myös rajoitettu. Kemikaalitransiton uskotaan säilyvän Haminassa ja Kotkassa, mutta

kuljetukset painottuvat erikoiskemikaaleihin. Kotka-Hamina -satamayhteistyön arvioitiin parantavan Venäjälle suuntautuvan transiton edellytyksiä. Yhdistymisellä pystytettiin vastaamaan Venäjän ja Baltian satamien kehitykseen, mikä nähtiin ehdottomana edellytyksenä transitoliikenteen jatkumiselle. Kotkan ja Haminan satamien mahdollinen yhdistyminen voisi lisätä transitoliikennemääriä Kaakon suunnalla. (Yhdistymisestä päätettiin haastattelujen jälkeen (Kotkan Satama 2010c)) Transiton volyymi tuo mukanaan etuja jo nyt. Suuren volyymin ansiosta operaattorit pystyvät keskittymään transito-kuljetuksiin eikä esimerkiksi Kotkan reitille tule ”koloja” (esim. työvoima ei ”lipsahda johonkin muuhun tekemiseen”). Satamassa on transitolle omat terminaalit ja laiturialueet.

Myös Kokkolan bulk-kuljetusten säilymiseen uskottiin yleisesti hyvin yhteyksien ja nopeiden läpimenoaikojen takia. Kaivosteollisuuden kasvusta johtuva Kemian sataman infrastruktuurin parantaminen avaa mahdollisuuksia transitolle Jäämeren suuntaan. Pohjois-Norjaan tulevalle transitoreitille, joka kulkisi Ruotsin ja Suomen kautta Venäjälle, ei uskottu yksittäisissä haastatteluissa löytyvän luonnollista tavaravirtaa.

Junalautalla Turun kautta transitoa kuljetetaan vain vähän. Kuljetus Venäjälle vaatii uudelleenlastauksen Kouvolassa junalauttayhtiön vaunuista venäläisiin vaunuihin tai rekkaan.

Suomen satamien infrastruktuuri mahdollistaisi transitoliikenteen kasvattamisen ilman suuria investointeja. Suomen satamat on rakennettu ennen kaikkea maan omaa vientiä ja tuontia varten. Suomen reittiä voidaan tarjota joustavasti, koska transito on vain lisä ulkomaankaupan perussatamankäyttöön. Transiton määrälliseksi tavoitteeksi voitaisiin esimerkiksi asettaa 10 miljoonaa tonnia 5-10 vuoden aikajänteellä nykyisen satamainfrastruktuurin puitteissa.

Maantieliikenteen tavaravirrat tulevat vain kasvamaan niin Vaalimaalla, Vainikkalassa, Nuijamaalla, Imatralla, Niiralassa ja Vartiuksessa. Tulevaisuudessa rajanylityspaikkoja tulee lisää. Rajanylityspaikkojen kapasiteetti ja toimintakyky voivat muodostua ongelmaksi.

Venäläinen omistus Suomen logistiikkasektorilla

Venäläiset logistiikka-alan yritykset ovat etabloituneet Suomeen. Venäläiset toimivat pääosin huolinnassa ja kuljetuksessa. Erään haastateltavan mukaan suomalainen maantiekuljetus ei ole kilpailukykyistä ja transitokuljetukset siirtyisivät Viroon, mikäli maantiekuljetus olisi suomalaisten yritysten hallussa. Konttien ”vedot” ovat lähes kokonaan venäläisten hallussa. On odotettavissa, että venäläinen kuljetusala keskittyy.

Infrastruktuurin omistamiseen ei venäläisillä yrityksillä ilmeisesti ole suurta tarvetta. Suomen satamat ovat pääosin tuontisatamia. Muut kuin venäläiset tahot päättävät usein reitityksestä. Arvotavaratransitossa ei sen tähden ole logistisen ketjun omistusta siinä määrin kuin bulkissa, jossa esimerkiksi Baltian maissa venäläisillä on kiinnostusta myös infrastruktuurin, kuten satamien tai laiturien omistamiseen. Tiedusteluja on Suomessakin tullut esimerkiksi laiturin ostamismahdollisuuksista. Nestebulkissa venäläiset omis-

tavat Suomessa terminaaleja ja venäläisillä on kiinnostusta lisätä omistustaan. Venäläinen omistus saattaisi tuoda jatkuvuutta toimintaan. Hallinnon puolella venäläisten etabloitumista ei nähty ongelmana, mikäli toiminta tapahtuu lain puitteissa. Myös muut haastateltavat suhtautuivat neutraalisti venäläiseen omistukseen.

6.7.3 Baltian ja Saksan reitit

Baltian maat eivät ole yhtenäinen kokonaisuus transitonkaan näkökulmasta. Viron ja Venäjän huonot suhteet ovat vaikeuttaneet esimerkiksi Narvan rajanylityspaikan kehittämistä, kuten uuden sillan rakentamista. Nykyisellä sillalla voi ajaa yksi rekka kerrallaan. Viron ja Venäjän välisellä rajalla on myös ylimääräistä rahastusta.

Toisaalta Venäjä ei voi olla ottamatta huomioon sitä, että Baltian maissa, erityisesti Latviassa on logistiikka-alalla paljon venäläistä omistusta. Latviassa suhtaudutaan Venäjään erään haastateltavan mukaan ”bisnesmäisesti”. Venäjällä on myös melko korkealla tasolla esitetty, että Venäjän olisi ostettava Baltiasta satamia. Baltian satamat ovat perinteisesti olleet Venäjän vientisatamia, jotka pystyvät läpäisemään isot volyymit. Nyttemmin myös tuontitransito on lisääntynyt esimerkiksi Riian kautta. Venäläinen osapuoli haluaa kannattavaa toimintaa ja on valmis myös sitouttamaan rahaansa satamatoimintaan. Sillamäe ja Riika mainittiinkin esimerkkeinä satamista, joiden kautta reitittäminen voi muodostua uhkaksi Suomen satamille. Myös Klaipeda mainittiin transitosatamana. Eräistä Baltian satamista on toimivat ja edulliset konttijunayhteydet Venäjälle.

Kemikaalikuljetuksissa Klaipeda on merkittävä satama. Virossa on vain vähän kapasiteettia Sillamäessä, Muugassa ja eteläisessä Paldiskissa. Latviassa Ventspils on merkittävä kemikaalisatama. Venäjän satamat keskittyvät volyymituotteiden käsittelyyn, tosin Kaliningradissa käsitellään voiteluöljyä.

Eräissä haastattelussa tuotiin esiin merikuljetukset entisen Itä-Saksan alueelta joko suoraan Venäjälle tai Baltian satamien kautta. Esimerkiksi Rostockissa, Wismarissa ja Sassnitzissa panostetaan transitoon. Sassnitz-Klaipeda -junalauttayhteyttä jatketaan mahdollisesti Ust-Lugaan. Sassnitzissa on rautatietä, joka on rakennettu venäläiselle raideleveydelle.

6.7.4 Venäjän Itämeren reitti ja satamat

Venäjällä suhtaudutaan tuontiliikenteeseen protektionistisen torjuvasti, eikä sitä kehitetä samaan tapaan kuin vientiä. Vähitellen Venäjä on kuitenkin herännyt kehittämään myös tuontiaan. Esimerkiksi Pietarin satamassa tulliselvitykset on siirretty pois satamasta satama-alueen ulkopuolelle ns. kuivasatamaan, minkä avulla on pyritty nopeuttamaan Pietarin sataman läpimenoaikoja.

Kasvu on kohdistunut laman jälkeen Pietariin. Suomen reitille volyymit eivät ole palanneet. Pietarissa toimivuus on parantunut. Suoralle reitille on tullut esimerkiksi elektronikan, tekstiilien ja kulutustavaroiden tuontia. Vientitavaroidenkin kontitus on lisää-

tynyt. Muun muassa sahatavaraa viedään konteissa, samoin muita perusteollisuuden tuotteita, kuten kartonkia. Puolivalmisteiden kontitus on yleistymässä. Lastissa olevien konttien suhteeksi Pietarissa arvioitiin ”kymmenen sisään, kahdeksan ulos”.

Logistiikkapalveluiden tarjonnan lisääntymisen myötä hintakilpailu on koventunut ja hinnat ovat laskeneet kilpailukykyiselle tasolle. Monet feeder-varustamot tarjoavat Venäjälle jo täyden palvelun kattaen koko logistisen ketjun. Tavaraa ei tarvitse myöskään enää ”suojata” tulliteknisesti Suomeen.

Venäjän suuriin kaupunkeihin on rakennettu runsaasti uutta varastotilaa, muun muassa A-luokan varastoja. Varastotilasta on syntynyt ylikapasiteettia. Eräissä haastattelussa mainittiin kuitenkin, että purkutermiinaaleista on pulaa. Venäjällä on myös vähän nykyaikaisia rautatietermiinaaleja. Logistiikkakeskusten kehittämisohjelmaa toteutetaan, mutta sen läpivieminen ottaa aikansa. Kansainvälisten logistiikkayritysten investointeja Venäjälle rajoittaa se, että venäläiset haluavat pitää omistuksen itsellään. Suomalaisista yrityksistä Itella on etabloitunut Venäjälle, eikä palvelutasossa nähty eroa yhtiön Suomen toimintoihin verrattuna.

Merkittävien elektroniikkavalmistajien siirtyminen käyttämään suoraa reittiä osoittaa reitin toimivuuden. Ellei liiketoimintaympäristössä tapahdu suuria muutoksia, liikenne ei enää palaa Suomen reitille. Venäjän tullitoiminnan kehityksen pysähtyminen saattaisi muuttaa reititystä. Suuret elektroniikka-alan maahantuojat tekevät yhteistyötä Venäjän tullin kanssa: esimerkiksi tietojen vaihtoa ja tullausarvojen määrittelyä.

Venäjän satamakapasiteetti loppuu helposti, kun ulkomaankauppa vilkastuu. Venäjän tullitoiminnan tehostuminen parantaa silloin Suomen reitin kilpailukykyä. Kapasiteetin puute saattaa johtaa ylihinnoitteluun Venäjän satamissa. Vaikka työvoimakustannukset ovatkin edullisia, panostus infrastruktuuriin johtaa korkeisiin pääomakustannuksiin.

Kun Venäjän tulli sekä tullaustoiminta kehittyvät ja Venäjä varmistaa riittävän satamakapasiteetin, joka toimisi yhtä hyvin kuin Suomessa, voidaan kysyä, miksi käytettäisiin transitoreittejä. Rajan ylitykset ovat aina hidaste ja kustannuskysymys logistisessa ketjussa.

Venäjän satamat

Venäjän liikennepoliittinen ajattelu ruokkii omaa verkkoa, totesi eräs haastateltava. Tämä ilmenee erityisesti satamissa. Venäjä panostaa Itämerellä Ust-Lugaan ja Pietariin. Ust-Luga koettiin yleisesti uhaksi myös Suomen konttiliikenteelle, erään haastatellun mukaan kuitenkin vasta vuonna 2015. Ust-Lugasta uskottiin kehittyvän myös merkittävä autosatama.

Ust-Lugan investointien rahoittamiseksi on vastikään laskettu liikkeelle ”rahoitusbondi” lännessä. Pietarin sataman osalta haastateltavat katsoivat yleisesti, että kasvun rajat ovat tulleet vastaan. Pietarin ja Ust-Lugan ongelmana on talvikausi. Lisäksi Pietarin väylä on ongelmallinen. Ust-Lugan maaliikenneyhteyksien kehittämistä estää se, että Ust-Luga on valtion hanke ja tiet ovat oblastin vastuulla. Erään haastateltavan mukaan

käynnissä on satamien välinen valtapeli, johon myös ns. ”mafia” on sekaantunut. Maa-liikenneyhteyksistä rautatie Ust-Lugaan on kunnossa.

Ust-Lugasta tulee merkittävä autosatama, jota volyymimerkit, esimerkiksi japanilaiset, käyttävät. Näillä valmistajille saattaa olla myös autotehtaita Venäjällä. Satamasta autot kuljetetaan sisämaahan ja yhdistetään kotimaan tuotantoon, jonka jälkeen järjestellään jakelu Venäjällä.

Pietarin alueella Bronka on käynnistymässä. Kronstadtin satama unohdetaan usein. Sen rajoitteena on sijainti saarella ja padon päässä. Murmansk on pohjoisessa tärkeä kehitysmiskohde, mutta sieltä on pitkä matka Venäjän suurimpiin kaupunkeihin.

Vaikka Venäjän satamia kehitetään, Suomen reitille uskotaan olevan kysyntää. Esimerkiksi hallinnossa on tällaista näkemystä. Uskotaan edelleen arvologistiikan jäävän ainakin osittain Suomeen. Venäjä ei panosta omaan kemikaalisatamainfrastruktuuriin, koska volyymit ovat marginaalisia muihin Venäjän kuljetuksiin verrattuna. Sen tähden erikoiskemikaalien transito saattaa säilyä Suomen reitillä.

Venäjän omaa verkkoa korostava ajattelu ilmenee myös rautateillä. Kotskoman rataosuutta ei ole avattu kansainväliselle liikenteelle.

6.8 Venäjän kehityspiirteistä

6.8.1 Venäjän talouskehitys

Haastatteluissa ilmeni, että Venäjän talouskasvu tulee olemaan aiempaa hitaampaa, mutta keskipitkällä aikavälillä kuitenkin noin 3-4 prosenttia. Öljyn hinnan kehitys voi aiheuttaa poikkeamia tästä. Manner-Euroopassa kasvu on noin yhden prosentin luokkaa vuodessa.

Venäjän tuonti kasvaa 10-15 prosenttia vuodessa, kun aiemmin tuonti on kasvanut 20-30 prosenttia. Tämä tarkoittaa sitä, että esimerkiksi Suomelle Venäjä tulee olemaan nopeimmin kasvava vientimarkkina. Suomen vienti ei luonnollisestikaan liity transitoon, mutta huomattava osa Suomen viennistä Venäjälle on ollut jälleenvientiä, joka piirteiltään on lähellä transitoa. Tuonnin osalta tärkeää on tietenkin ruplan arvon kehitys. Tuonti on ollut kulutusvetoista. Venäläisten ostovoiman kehitys riippuu öljyn hinnasta ja siitä, kuinka paljon ulkomailta tulee rahaa Venäjälle.

Yhteenvetona voidaan todeta, että talouden kehityksen perusteella kuljetuspalveluille on olemassa kysyntää sekä lännestä itään että idästä länteen. Idästä länteen päin viennin rakenteessa ei ole näköpiirissä olevalla ajanjaksolla odotettavissa merkittäviä muutoksia. Venäjän teollisuuden jalostusaste nousee, mutta korkeamman jalostusasteen tuotteet päätyvät ensisijassa kotimarkkinoille. Jalostusasteen nosto on aikaa vievä prosessi. Kulutustavaratuotantoa ei Venäjällä ole odotettavissa suuressa määrin vielä pitkään aikaan. Venäjä on määritellyt strategiset kauppatavaransa. Niihin eivät kuulu kulutustavarat.

Sen sijaan strategisia kauppatavaroita ovat tärkeät Venäjän vientituotteet, kuten öljy, metanoli ja lannoitteet. Strategisia tuotteita Venäjä kuljettaa pääosin omien satamiensa kautta.

Venäjän teollisuuden olisi ostettava myös venäläisiä tuotteita, jotta maan teollinen rakenne kehittyisi. Venäjälle ei ole vielä muodostunut teollisuuden alihankintaverkostoja. Tähän ovat vaikuttaneet historialliset, Neuvostoliiton aikaiset syyt. Palkkatason nousu nostaa nyt tuotantokustannuksia Venäjällä. Tullierojen varaan ei tuotantoa voi kuitenkaan rakentaa, vaikka Venäjä on asettanut esimerkiksi oman autoteollisuutensa suojaksi 30 prosentin veron ulkomaisille autoille.

6.8.2 Venäjän päätöksenteko

Yleinen käsitys haastateltavilla oli, että Venäjä tekee omia päätöksiään muista maista tai EU:sta riippumatta. Päätökset ovat usein yllätyksellisiä. Venäjä myös soveltaa sääntöjä yleensä venäläisten eduksi. Eräänä esimerkkinä mainittiin Venäjän tullitariffipolitiikka.

Venäjän hallintojärjestelmän suunnitelmat aiheuttavat suomalaisissa epävarmuuden tunnetta, joka johtuu siitä, että venäläisessä päätöksenteossa koetaan olevan mukana ennakoimattomia komponentteja. Esimerkiksi Venäjällä esitetty lakialoite ulkomailta tulevien konttikuljetusten siirtämisestä rautateille oli yllätyksellinen. Se olisi merkinnyt suurta haittaa Suomen transitoliikenteelle. Suomalaiset viranomaiset pääsivät osaltaan vaikuttamaan siihen, että suunnitelma haudattiin. Hallinnossa pidetään tärkeänä, että suomalaisten ja venäläisten viranomaisten välillä on sellainen keskusteluyhteys, että suomalaiset näkökohdat voidaan esittää venäläiselle osapuolelle jo asioiden valmisteluvaiheessa. Niin ikään on tärkeää, että kysymyksiä voidaan käsitellä korkealla poliittisella tasolla maiden ministerien kesken. Suomi on myös informoinut esimerkiksi konttikysymyksessä EU:ta, jonka perusteella myös EU on ottanut asiaan kantaa.

Toinen samantyyppinen esimerkki päätöksenteosta on Venäjän asetus 304, jolla autojenkuljetusrekat ohjattiin käyttämään Imatran ja Nuijamaan rajanylityspaikkoja. Ajatuksena liikenteen hajauttaminen voi olla hyvä, mutta päätöksessä ei otettu huomioon Venäjän tieolosuhteita. Esimerkiksi Imatran kautta kulkevan reitin talviolosuhteet ovat ongelmalliset, joskin kyseessä on Venäjän sisäinen ongelma. Suomen ja EU:n kannalta liikenteen ohjaamista hallinnollisella päätöksellä tietyille rajanylityspaikoille voidaan pitää kaupan esteenä. Suomessa on se käsitys, että kuljetuksista ja ulkomaankaupasta äänestetään lompakolla eikä hallinnollisilla seikoilla, toisin sanoen tavaraa kuljetetaan edullisinta reittiä pitkin. Ainoastaan poikkeustilanteissa asioihin pitäisi puuttua hallinnollisin keinoin. Jos rajanylityspaikka on kansainvälinen, niin tavarakuljetuksille ei voi asettaa esteitä.

Suomen ja Venäjän suhteet ovat poliittisella tasolla jopa poikkeuksellisen hyvät, kuten Putin on todennut. Eräässä haastattelussa pidettiin tärkeänä näkymätöntä pääomaa, joksi mainittiin muun muassa Suomen presidentti ja pääministeri.

6.8.3 Venäjä ja WTO

Venäjän mahdollinen WTO-jäsenyys ei ole suorassa yhteydessä siihen, miten transiton määrä kehittyi. Monet investointiasiat eivät kuulu WTO:n toimivaltaan, joten investoinnit Venäjälle eivät WTO-jäsenyyden myötä välttämättä kasvaisi. Logistiikan osalta WTO-kysymys liittyy tariffeihin. Venäjällä junakuljetuksissa noudatettava kaksoistarifijärjestelmä on WTO:n päätösten vastainen, joten Suomen reitti olisi tasa-arvoinen Venäjän puoleisissa kuljetuksissa, jos Venäjä liittyisi WTO:hon. Venäjällä on myös vastustusta sisävesiteiden avaamiselle kansainväliselle liikenteelle. Kaksoislaskutus sen sijaan ei liity WTO:hon, vaan on normaali tulliyhteistyöasia.

Erään haastattelun mukaan Venäjän liittyminen WTO:hon antaisi tukea ja turvaa logistiikka-asiakkaille ja kaupan teknisten esteiden poistamisesta kiinnostuneille. Venäjä pakotettaisiin harmonisoimaan omat menettelytapansa muun maailman kanssa. Venäjän pitäisi pelata samoilla pelisäännöillä kuin muut, eivätkä venäläiset voisi enää yhtäkkiä korottaa maksuja tai siirtää konttikuljetuksia rautateille tai vastaavaa. WTO toimisi myös foorumina, jossa ”naapuri” voitaisiin panna tilille tekemistään protektionistisista ratkaisuista (esim. tullitoimipaikkojen määrääminen).

WTO-jäsenyyden vaikutuksesta transiton määrään esitettiin toisistaan poikkeavia näkemyksiä. Erään näkemyksen mukaan WTO:hon liittymisen myötä Suomen reitin kilpailukyky paranisi muihin reitteihin verrattuna. Suomi on ns. fair play -toimintatavan kannattaja. Jos pelisääntöpohja itärajalla vankentuisi, niin Suomi olisi vahvoilla. Suomen reitti ja kulttuuri soveltuu paremmin sääntöjen mukaisesti pelaamiseen.

Kärjistetysti voidaan todeta, että Venäjän liittyminen WTO:hon ei ole kovin todennäköistä lähiaikoina, koska sitä on odoteltu nyt jo kymmenkunta vuotta. Venäjän liittyminen WTO:hon merkitsisi sitä, että Venäjän, Valko-Venäjän ja Kazakstanin tulliliitto voitaisiin unohtaa. Haastatteluissa todettiin, että kyseisten maiden tulliliitto voisi olla Suomen etu. Suomen reitin suosio saattaa lisääntyä, kun tällainen uusi muuri astuu kuvaan.

6.8.4 Venäjän tullitoiminta

Venäjän tullin toiminta sai osakseen voimakasta arvostelua byrokraattisuutensa takia. Toisaalta myös todettiin, että tullaustoiminta on parantunut. Tullitoimipaikkojen välillä on suuria eroja. Jotkut tullitoimipaikat saivat myös kiitosta.

Venäjä on siirtämässä tullausta rajalle. Tällä hetkellä Venäjällä on käytössä kaksivaiheinen tullaus, jossa rajalla tehdään tarkka esitullaus ja lopullinen tullaus hoidetaan määränpään tullissa, joka on esimerkiksi keskellä suurkaupunkia. Muutoksen vaikutuksesta Suomen reitin volyymeihin esitettiin toisistaan poikkeavia näkemyksiä. Kehityksen katsottiin eräissä haastatteluissa olevan Suomen reitin kannalta negatiivinen asia. Kotitullaus olisi ollut Suomen reitin kannalta parempi vaihtoehto jo siitäkin syystä, että muutos merkitsee tullin kantamista jo rajalla. Toisaalta Venäjän satamat saattavat ruuhkautua, jolloin etua koituisi Suomen satamille. Esimerkiksi Ust-Lugassa tullitarkastuk-

set ovat hyvin tarkkoja ja aikaa vieviä. Toisaalta maakuljetuksissa rekkajonot voisivat ”pahimmillaan ulottua Helsinkiin asti”. Joka tapauksessa tullauksen keskittäminen rajalle pidentää tullausaikoja, kun sisämaan tulliterminaaleja suljetaan. Tällä hetkellä tilanne on se, että tullitoimipisteitä on lakkautettu, mutta uusia ei ole rakennettu. Venäjän taholta on annettu ymmärtää, että tullaus rajalla koskisi vain maantie- ja merikuljetuksia. Rautateiden tullitoimipaikat säilyisivät kohdeasemilla.

Sähköinen tullaus antaa kuitenkin uusia ratkaisumahdollisuuksia, vaikka tullaus siirretäisiinkin rajalle. Sähköisen tullauksen käyttöönotto Venäjällä vähentää onnistuessaan Suomen reitin kilpailuetua, kun tullaus Venäjän satamissa sujuvoituu.

Suomen tullin tavoitteena on tulliselvityksen sähköistäminen. Suomen kannalta e-tullauksen käyttöönotto rajalla poistaa kaksoislaskutuksen mahdollisuuden, joka on ollut Suomen reitin heikkous. Sähköistämisessä on kuitenkin vaikeuksia. Esimerkiksi TIR Carnet -asiakirjan sähköistäminen on vielä puolitiessään. Kumipyöräpuolella käytetään TIR Carneta, jota pidetään ”halpana paperina” tullivakuuden saamiseksi. Se on juridisesti sitova vain paperiversiona. Suomen aloitteesta otettiin käyttöön sähköinen passitus, joka on käytössä pohjana ja tarkisteena TIR Carnetissa. Suomen passituksen tietosisältö ei kuitenkaan riitä venäläisille, koska Suomen passituksessa on vain 23 tietokenttää kun taas Venäjän oma sisäinen passitus kaipaa 64 tietokenttää. EU ei halua antaa yhtään enempää tietoa kuin kansainvälinen TIR Carnet edellyttää.

7 TRANSITOTYÖPAJA

SPC Finland järjesti Suomen transitoreitin tulevaisuus- työpajan kyselyn ja haastattelujen suorittamisen jälkeen. Työpaja järjestettiin 1.9.2010 Helsingissä (Ohjelma, liite 6).

Transitotyöpajan puheenjohtajana toimi Suomen Satamaliiton toimitusjohtaja Markku Mylly. Myllyn mukaan transitokuljetuksissa on nähtävissä orastavaa kasvua. Mylly arvioi, että normaalille meriliikenteen 2-3 % kasvu-uralle voitaisiin palata vuonna 2012. Baltian satamien kasvulukemia ei voida selittää ilman transitokuljetusten vaikutusta.

Neuvotteleva virkamies Marjukka Vihavainen-Pitkänen liikenne- ja viestintäministeriön logistiikka- ja Venäjä – yksiköstä esitteli avauspuheessaan ministeriön transitoa koskevaa politiikkaa ja erityisesti 24.8. julkistettua tulevaisuuskatsausta. Vuonna 2010 transito-liikenne on kasvanut 9 % verrattuna vuoden 2009 vastaavaan aikaan, ja on nyt vuosien 2004–2005 tasolla. Suomi on logistinen portti lännen ja Venäjän sekä sen takana olevan Kiinan välissä. Myös Suomen ja Luoteis-Venäjän välinen suhde tiivistyy. Kaiken kaikkiaan Venäjä on Suomelle tärkeä lähimarkkina-alue.

Vihavainen-Pitkäsen mukaan transito voidaan sisällyttää muihin valmisteilla oleviin ohjelmiin; erillistä transitostrategiaa ei tarvita. Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) johdolla valmisteltu liikenteen elinkeinopoliittinen ohjelma julkistettiin keväällä. Tavoitteena on päästä hallituskautta pidempiin ohjelmiin. Vastaavasti kesäkuussa julkistettu logistiikkastrategia on alan laatima logistiikkafoorumien puitteissa. LVM:n tulevaisuuskatsauksen Rohkea Suomi – skenaario lisää transitokuljetuksia Venäjälle.

Vihavainen-Pitkäsen mukaan Venäjän talouden ja kuljetusten kasvaessa kuljetusvirroista riittää kaikille. WTO – jäsenyys olisi Venäjän oman edun mukaista.

Itäisen tullipiirin johtaja Tommi Kivilaakso käsitteli ajankohtaispuheenvuorossaan transitokuljetuksia tullin näkökulmasta. Uusimpien tilastojen mukaan itään päin suuntautuva maantietransito on tammikuusta elokuuhun 2010 kasvanut 10 %. Vuoden kuuden ensimmäisen kuukauden aikana transito on sekä arvoltaan että tonneissa kasvanut 9 prosenttia verrattuna samaan ajanjaksoon vuonna 2009. Matkustajaliikenteen määrä on pysynyt tasaisena.

Venäjän tuonti on lisääntynyt vuoden 2010 aikana 27 %, mitä voidaan verrata Suomen kautta kulkeneen transiton 9 % kasvuun. Tästä voidaan päätellä, että tuonti on hakeutunut muille kuin Suomen reitille. Kivilaakso toteaaakin, että Venäjän talouden lähtiessä uudelleen kasvuun, transito tulee varmasti lisääntymään, mutta reitti ei välttämättä ole Suomen reitti.

Venäjän, Valko-Venäjän ja Kazakstanin välinen tulliliitto ei näytä edenneen suunnitellusti. Tulliliitto on astunut virallisesti voimaan 1.1.2010, mutta tulliasemat ovat edelleen toiminnassa. Eteneminen on hidasta, koska harmonisoitavaa on paljon. Voidaan tulkita, että Venäjä pitää yllä protektionismia ja välttää siten liittymistä WTO:iin.

Suomen ja Venäjän välillä on kehitetty sähköistä tulliselvitystä eli ns. vihreä linjaa. Taavoitteena on TIR carnet'in antaminen sähköisesti, mutta se ei ole toiminut, vaan paperien on edelleen seurattava mukana. Euroopan Unionin kannalta kaikkien jäsenmaiden olisi edettävä yhteisessä rintamassa esimerkiksi tulliasioiden kehittämisessä Venäjän kanssa. Suomen tekemiä kahdenvälisiä ratkaisuja Venäjän kanssa ei kannateta. Suomi on koko EU:n näkökulmasta edennyt liian nopeasti.

Infrastruktuuriin panostaminen olisi transitokuljetuksia edistävä tekijä, johon EU ei voisi puuttua. Kehittämiskohteita ovat Kivilaakson mukaan mm. Kotka-Koskenkylä ja Haminan ohikulkutie. Vuoden 2006 jälkeen ei Suomessa ole rakennettu rajainfrastruktuuria. Venäjän puolella henkilö- ja tavaraliikenne on jo eriytetty omille kaistoilleen. Valtaosa rekkaliikenteestä kulkee Suomen kautta. ”Nakkikioski-ilmiö” kuvaa sitä, että hyvällä reitillä on paljon asiakkaita. Olennaista on läpimenoaika.

Kivilaakson mukaan AEO-status voisi toimia myös venäläisten kanssa. Venäjän protektionistinen ajattelu ilmenee tiettyä tavaralajia koskevana, esim. romun tullauspaikkasäännöissä. Nämä menettelyt eivät kohdistu vain Suomeen vaan tasapuolisesti kaikkiin EU-maihin. Merikonttiasetuksella koetettiin suosia omia satamia ja juna-asetuksia, mutta Venäjän oma kuljetuselinkeino vastusti sitä. Nähtäväksi jää, nouseeko esitys myöhemmin uudelleen esille.

Kivilaakson mukaan konttien määrä on noussut ja suhde on nyt noin 60 % kontteja ja 40 % trailereita, jotka kuljettavat Suomessa välivarastoitua tavaraa. Venäjän omaa varastokapasiteettia on lisätty ja vastaavasti välivarastointi Suomessa on vähentynyt. Autojenkuljetusautojen osuus on vähentynyt 23 %. Vuoden 2008 ennätyslukemasta, 850 000 autoa on tänä vuonna päästy kesäkuun loppuun mennessä vain 88 000 kuljetettuun autoon.

Suomen Pankin johtava neuvonantaja Pekka Sutela taustoitti transitokuljetusten tilannetta Venäjän talouskehityksen näkökulmasta. Yleisen säännön mukaan kansainvälinen kauppa kasvaa kaksi kertaa nopeammin kuin kansantalous. Venäjän kansantalous ei ole vielä avautunut laajassa mitassa, joten tuonti tulee kasvamaan enemmän kuin kaksinkertaisesti.

Venäjän politiikkana on tukea omia satamiaan. Venäjän tuonti on kasvanut noin 20–30%, ja näyttää siltä, että kasvu olisi palaamassa kriisiä edeltävään aikaan. Suomen vienti Venäjälle on kuitenkin vähentynyt, mikä on johtunut erityisesti autojen jälleenviennin loppumisesta Suomen kautta. Jälleenvienti on ollut noin kolmannes Suomen viennin osuudesta. Nykyisten tilastojen antama kuva Suomen viennistä on siten oikeampi kuin aikaisempien tilastojen.

Olennaista on, miten Venäjä maksaa tuonnin. Venäjän kansantalouden kasvu on noin 5 - 5,5 % vuonna 2010. Venäjän tuotanto supistui taantuman aikana 8 %, mikä on sama lukema kuin Suomen. Tuotanto näyttää elpyvän nopeammin Venäjällä kuin Suomessa. Tähän vaikuttaa öljyn, kaasun ja metallien hinta. Kesällä niiden vientihinnat olivat laskussa, mutta nyt jälleen nousussa.

Venäjän väestörakenteelle ovat olennaisia pienet ikäluokat. Maassa vallitsee työvoimapula, ja esimerkiksi satamissa käytettävää työvoimaa on liian vähän. Siksi Venäjä tulee tarvitsemaan ulkomaisia satamia. Rupla on vahvistumassa ja kansan ostovoima kasvaa; käytettävissä on oltava riittävästi kulutustavaroita, joita ei Venäjällä itse tuoteta. Sutelan mukaan WTO-jäsenyys ei ole Venäjälle merkitsevä asia. Suomen kautta kulkee transiton noin 10–15% Venäjän tuonnista. Suomen osuus on pudonnut: vuosina 2003–2004 jopa 30 % Venäjän tuonnista kulki Suomen satamien kautta. Keskeinen kysymys on, miten Suomi pystyy pitämään markkinaosuutensa.

Työpajassa käyty keskustelu skenaarioista

VR-Yhtymä Oy, VR Logistiikan myyntipäällikkö Ari-Pekka Tynys arvioi että tulevaisuudessa todennäköisin skenaario on luultavimmin skenaario 2, jossa transito säilyy ennallaan. Rautatietransiton tavaramäärät eivät pudonneet laman aikana samassa suhteessa kuin maantieliikenteen transiton. Transitokuljetukset ovat pitäneet parhaiten pintansa VR:n kaikista tavarakuljetuksista. Transitokuljetuksilla on todella tärkeä rooli VR:lle erityisesti metallituotteissa. Autojunaliikenteen ja konttijunaliikenteen näkymät ovat huonommat. VR:n kannalta partneriyritykset hoitavat reitin markkinointia.

Johtaja Risto Jaakkola Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry:stä kertoi Venäjän kuorma-autoliikenteen kehittymisestä. Neuvostoliiton hajoamisen jälkeen suomalaisten asema kuljetuksissa oli todella vahva, mutta osuus putosi jo ennen nykyistä lamaa. Venäläisten osuuden lisääntymiseen vaikuttavat työvoimakustannukset sekä esimerkiksi viisumeihin vaikuttavat tekijät. Suurin osa Venäjän ulkomaanliikenteestä on hoidettu ulkomaisella kuorma-autokalustolla. Venäläisille olisi tärkeää olla logistisessa ketjussa vahvemmin mukana.

Venäläinen henkilökunta ja siten alemmat palkkakustannukset ovat ainoa keino pysyä mukana Venäjän kuljetuksissa. Jaakkolan mukaan tulliasioissa yhteistyö sujuu myös Venäjän tullin kanssa, mutta tämä vaatii omaa asiantuntemusta. Ongelmana Jaakkola mainitsi läpimenoajat: varsin lähellä sijaitsevassa Pietarissa käynti kestää keskimäärin kolme päivää, kun kotimaassa esimerkiksi vastaavanpituisella matkalla Vaasassa käydään yhden päivän aikana. Tämä aiheuttaa kuljetushintojen nousua. Tieliikenteen turvallisuus on Venäjällä parantunut. Infrastruktuurin ylläpito on tärkeää.

Suomen Varustamot ry hallituksen puheenjohtaja Thomas Franckin mukaan haasteena on kuljetusketjun katkeaminen Venäjälle vietäessä tai tuotaessa. Transiton näkymiä arvioitaessa olisi tarkasteltava, miltä Venäjä näyttää viiden vuoden kuluttua. Mitkä ovat silloin Venäjän strategiset tuotteet, ja milloin Venäjä tehostaa operointiaan merikuljetuksissa? Milloin Venäjän oma varustamoliiketoiminta alkaa kasvaa? Olisi myös pohdittava, kuka on asiakas, kuka maksaa kuljetukset? Merkittävintä on, kuka tarjoaa loppuasiakkaalle kokonaiskuljetuspaketin; tavoitteena on saumaton yhteistyö koko kuljetusketjussa. Lisäksi Franck totesi, että EU:n rikkipäätöksen toteuttamista yritetään lykätä Itämeren alueella, esimerkiksi niin että määräys tulisi voimaan vuonna 2020 tai silloin kun sitä sovelletaan globaalisti.

Toimitusjohtaja Bengt Westerholm, Beweship Oy, Suomen Huolintaliikkeiden liiton Venäjä/IVY-jaoston puheenjohtaja arvioi huolitsijan näkökulmasta, että transitokuljetusten kokonaisvolyymi kasvaa, ja Suomi pitää siitä määrällisesti oman osuutensa. Suomalaiset yritykset pystyvät nopeasti mukautumaan eri tilanteisiin. Käytännön kokemukset osoittavat, että venäläiset haluavat käydä kauppaa suomalaisten kanssa. Suomen tulli on mukana yhteistyössä, ja on ymmärtänyt transitoliikenteen tärkeyden Suomelle. Kysymyksenä on mm. se, miten monikansalliset yritykset arvioivat toimintaansa Suomessa. Onko kannattavaa toimia Suomen kautta Venäjälle, vai perustaako Venäjälle toimipisteen? Tulevaisuuden vaihtoehto voi olla myös kuljettaminen Venäjän kautta Suomeen.

Loppuyhteenvetona työpajan puheenjohtaja Myllyn mukaan suomalaisten olisi nyt vahvasti pohdittava keinoja transiton säilyttämiseksi ja lisäämiseksikin, ja vältettävä virheellisiä ratkaisuja. Baltian maat ovat edistyneet transitossa. Skenaarioita olisi tarkasteltava Venäjän talouskasvun näkökulmasta - Venäjä on suurvalta. Mylly totesi, että olisi tehtävä prioriteettilista kehitystarpeista. Jotta transito säilyisi, on ryhdyttävä toimenpiteisiin.

8 SKENAARIOT

Kyselyn ja haastattelujen perusteella muodostettiin kolme skenaarioluonnosta, jotka esitettiin työpajassa. Skenaariot oli tarkoitettu keskustelun herättäjäksi, eikä niiden muodostamisessa käytetty delfoi-menetelmää tai muita vastaavia tulevaisuudentutkimuksen menetelmiä. Saadun palautteen perusteella skenaarioita kehitettiin edelleen. Skenaario 1 on transiton voimakkaan kasvun skenaario. Skenaario 2 perustuu siihen, että transiton volyymit säilyvät, mutta Suomen reitin markkinaosuus laskee. Skenaario 3 kuvaa tilannetta, jossa transito taantuu ja näivettyy merkityksettömäksi. Keskustelussa painotettiin sitä, että myös nollakasvulle perustuva skenaario 2 vaatii toteutuakseen osittain samanlaisia toimenpiteitä, joita skenaario 1:n eli voimakkaasti kasvavan transiton toteuttaminen edellyttää. Skenaario 1:n toimenpiteitä on siten käytettävä, jotta edes transiton säilyminen voidaan turvata.

Skenaario 1

Transito kasvaa voimakkaasti: Suomi elää myös transitosta

Venäjän talouskasvu on jatkunut voimakkaana. Venäjän talouden ja teollisuuden rakenne on monipuolistunut, mutta teollisuuden tuotanto on suuntautunut kotimaan markkinoille. Venäjä on ohjannut strategisten tuotteiden vientikuljetuksia voimakkaasti omiin satamiinsa. Myös osa kulutustavaratuonnista ohjautuu Venäjän omiin satamiin, mutta kasvu on ollut niin voimakasta, että Suomen reitti on säilyttänyt asemansa perinteisillä vahvuuksilla, joita on kehitetty edelleen. Transiton määrä on ylittänyt selvästi vuoden 2008 tason Suomen reitillä. Transito Venäjälle sisältää tuotteita, joita on valmistettu voimistuvissa talouksissa muun muassa Intiassa ja eräissä Etelä-Amerikan maissa. Myös tuonti Kiinasta ja yleensä Kaukoidän kehittyviltä markkinoilta on kasvanut edelleen. Bulk-kuljetuksia on saatu lisättyä tehokkaalla toiminnalla ja hyvillä suhteilla sekä erikoistumalla tiettyihin tuotteisiin. Nestebulk-kuljetuksissa erikoistuminen niche-tavaralajeihin jatkuu.

Transiton näkökulma otetaan huomioon aina myös hallitusohjelman laadinnassa. Valtiolta on muodostanut Suomelle transitostrategian. Transiton väylämaksuihin sovelletaan muuta liikennettä alempaa tasoa sekä kuivabulkin että nestebulkin osalta. Satamamaksuja on selkiytetty ja yhtenäistetty autojen kuljetuksissa. Liikennepolitiikka tukee suomalaista logistiikkaelinkeinoja, niin että transitosta voidaan saada hyötyjä suomalaisille yrityksille. Maantieninfrastruktuuri on saatettu kuntoon muun muassa E 18 -tien osalta ja satamien hyvästä infrastruktuurista pidetään huolta. Rautatieinfrastruktuuria on kehitetty myös tavaraliikenteen ehdoilla ja poikittaisliikenteen vaatimukset on otettu huomioon.

Kaakonkulmalla transitoklusteri on vahvistunut edelleen muun muassa satamien välisen transitovirtojen ohjauksen avulla. Perinteisten transitosatamien lisäksi muutamat muut satamat ovat saaneet transitoliikennettä Suomen poikittaisten liikenneyhteyksien käytön tehostuessa.

Suomen reittiä pidetään osana Venäjän logistista järjestelmää. Venäjä painottaa omassa liikennepolitiikassaan liikennekäytäviä samoin kuin EU painottaa korridoreja. Suomen

kautta kulkee tärkeitä Venäjän ja EU:n välisiä liikennekäytäviä, esimerkiksi Euroopan unionin vihreä kuljetuskäytävä Venäjälle. Suomi on profiloitunut EU:ssa transiton asiantuntijaksi. Pohjoisen ulottuvuuden liikenneyhteistyöllä tavoitellaan hyötyjä paitsi Venäjälle myös Pohjoisen ulottuvuuden EU-maille. Ulko- ja puolustuspoliittisella tasolla Venäjän ja Suomen suhteet ovat pysyneet hyvinä ja luottamuksellisina. Sekä päättäjät että kansalaiset ovat tietoisia transiton positiivisista vaikutuksista Suomen talouselämälle ja koko suomalaiselle yhteiskunnalle.

Venäjällä logistiikka-alan keskittyminen on jatkunut. Suuret toimijat ovat investoineet myös Suomeen. Eräät venäläiset avaintoimijat ovat saaneet neuvoteltua Venäjän rautateiltä edulliset rautatietariffit Suomen reitille niihin satamiin, joita nämä avainasiakkaat käyttävät. Myös Suomen puolella VR:n vetokustannukset ovat kilpailukykyiset kilpailuviin Itämeren transitoreitteihin verrattuna. Säännölliset konttijunayhteydet on toiminnassa sekä Pietariin että Moskovaan. Junakuljetukset ovat lisääntyneet voimakkaasti erityisesti itään päin suuntautuvassa transitossa. Konttitasapainoa pyritään pitämään yllä, joka on johtanut konttiusasteen lisääntymiseen Suomen teollisuudessa samalla kuin konttikuljetukset ovat säilyneet hintatasoltaan edullisina.

Uusia tavaralajeja ja laivaa etsitään jatkuvasti laajalta takamaa-alueelta, myös uusilta kehittyviltä markkinoilta. Suomen transitoreittiä markkinoidaan aktiivisesti. Myös valtiovalta osallistuu Suomen reitin markkinointiin vienninedistämismatkojen yhteydessä. Suomen reitin tunnettuus on lisääntynyt. Logistiikka-alan edelleen kansainvälistyessä yritysten Suomen maajohtajat ja muu henkilökunta on pitänyt Suomen reittiä esillä yrityksen sisällä. Suomen reittiä markkinoidaan muun muassa internet-pohjaisilla palveluilla. Ulkomaisten päättäjien on mahdollisuus saada tietoa Suomen reitistä muun muassa internetpohjaisten tietopankkien kautta. Transiton muutamien tärkeimpien tavaralajien osalta tehdään round table -yhteistyötä, johon myös valtiovalta osallistuu. Yhteistyö on markkinalähtöistä. Suomen reittiä asemoidaan suhteessa kilpaileviin reitteihin. Esimerkiksi Suomen satamissa toimitaan tehokkaasti myös iltaisin ja viikonloppuisin 24 tuntia vuorokaudessa.

Skenaario 2

Transito säilyy: vanhaan malliin eli business as usual

Suomi on Venäjän voimakkaan talouskehityksen myötä onnistunut säilyttämään melko hyvin transitovolyymejä. Suomen reitin markkinaosuus on kuitenkin laskenut. Suomen reitti palvelee Pietarin ja Moskovan aluetta, mutta Suomen reitti ei ole pystynyt laajentamaan takamaataan. Puolaan on kehittynyt valtamerihubi, jonka kautta kulkee suuri osa muihin IVY-maihin suuntautuvasta transitosta. Venäjän teollisuuden jalostusaste on noussut jonkin verran, joten kontitettavaa löytyy Venäjältä nykyistä hieman enemmän. Arvotavara- ja kappaletavarakuljetuksista suurin osa jatkaa Suomen satamista suoraan Venäjän varastoihin, koska Venäjällä varastokapasiteetti on kasvanut. Osa toimijoista käyttää Suomea pääreitteinä ja osa varareitteinä. Osa reitin volyymeistä hakeutui Suomen ahtaajalakon jälkeen Baltian reitille eivätkä volyymit ole palanneet takaisin. Itään päin suuntautuva transito on keskittynyt Kaakonkulman satamiin. Lisäksi Kokkolaa käytetään edelleen länteen suuntautuvan kuivabulk-tavaran satamana. Muissa satamissa kiin-

nostus transitoon on loppunut. Valmiudet toimia ”ylivuotoventtiileinä” ovat kuitenkin olemassa.

Venäjä on ohjannut kuljetuksia omiin satamiinsa, mutta Venäjän liikenne- ja ulkomaankauppapolitiikka on ollut osin haparoivaa eri hallinnon alojen erilaisista intresseistä johtuen. Tullaus merirajojen yhteydessä on otettu käyttöön. Käytäntö ruuhkauttaa Venäjän satamia, kun vanhoja tullauspisteitä on lakkautettu, mutta uusia ei ole rakennettu. Kustannusrakenne on noussut Venäjän satamissa nopeammin kuin suomalaisissa satamissa voimakkaiden investointien takia. Kustannusten nousu on siirtynyt hintoihin ja estänyt siten muun muassa Ust-Lugaa saavuttamasta asetettuja tavoitteita konttiliikenteessä.

Venäjän liikenne- ja ulkomaankauppapoliittiset toimenpiteet ovat usein yllätyksellisiä, mutta Suomi ei ole provosoitunut vastavuoroiisiin toimenpiteisiin. Korruptionvastainen taistelu Venäjällä on epäonnistunut, mutta sähköistä laskutusta ja tullausta on kehitetty, mikä on vähentänyt kaksoislaskutusta Suomen ja Venäjän välisellä maarajalla sekä parantanut Suomen reitin kilpailukykyä. Rautatiekuljetusten käyttö on jonkin verran lisääntynyt, koska suuret länsimaiset toimijat haluavat välttää kaksoislaskutusta. Rautateiden konttikuljetukset ovat saavuttaneet tasaisen volyymin Suomen ja Pietarin välisellä reitillä. Ulko- ja puolustuspoliittisella tasolla Venäjän ja Suomen suhteet ovat pysyneet hyvinä ja luottamuksellisina.

Yhteistyö Suomen reitin toimijoiden kesken on tiivistynyt, mutta suurempaa läpimurtoa ei ole saavutettu. Yhteistyö ja markkinointi jatkuvat nykyisellä tavalla. Transito on jäänyt lähinnä maininnan tasolle Suomen liikennepolitiikassa. Infrastruktuuria on kehitetty lähtökohtana se, että transito ei kasva, mutta ei supistukaan. Suomi ei ole hyödyntänyt EU:n tarjoamia mahdollisuuksia liikennepolitiikassa. Merten moottoritie -hankkeita, jotka liittäisivät Venäjän TEN-T -verkostoon ei ole Suomessa saatu aikaiseksi.

Skenaario 3

Transito loppuu ja näivettyy: kauttakulku katoavaa kansanperinnettä

Energiaan ja ilmastopolitiikkaan liittyvät kysymykset määrittävät Itämeren talouskehitystä ja liikennettä. Venäjän talouskasvu on hidastunut energian hintatrendin ollessa laskeva. Eurooppa ja Yhdysvallat ovat lisänneet energiaomavaraisuuttaan muun muassa investoimalla ydinvoimaan ja kehittämällä öljyliusketeollisuutta. Euroopassa myös EU:n vaatimukset biopolttoaineiden osuuden lisäämisestä vaikuttavat tilanteeseen. Venäjällä ei voida enää panostaa suunnitellulla tavalla arktisten alueiden hyödyntämiseen.

IMO:n tiukat ympäristömääräykset ovat toteutuneet SECA ja NECA-alueiden osalta. Venäjä ei ole ratifioinut IMO:n määräyksiä, joten transito on korvaantunut suorilla kuljetuksilla Venäjän satamien kautta. Venäjä on myös siirtänyt kuljetuksiaan muille merialueilleen. Kulutustavaratuontia on siirtynyt Mustanmeren satamiin. Bulk-kuljetukset ovat hakeutuneet Itämereltä muille reiteille, esimerkiksi Murmanskiin. Venäjä on pysynyt toteuttamaan satamapolitiikkaansa ja laajentamaan sitä niin, että strategisten vientituotteiden lisäksi myös kulutustavaroiden tuonti tapahtuu maan omien satamien kautta, varsinkin kun tuonnin kasvu on ollut hidasta Venäjän hitaan talouskehityksen takia.

Jonkin verran tuontia Kiinasta Venäjälle ja muihin IVY-maihin on myös siirtynyt rautateille.

Suomen julkinen valta on ollut tietoinen transiton positiivisista talousvaikutuksista, jotka arvioidaan kuitenkin melko pieniksi verrattuna moneen muuhun taloudelliseen aktiviteettiin. Julkisen vallan puolella katsotaan, että transito on ainoastaan väliaikainen ilmiö. Suomen valtio ei pyri edistämään transitoa. Bulk-tuotteiden transito Venäjältä on tyrehtynyt. Lex Kokkolan suoma väylämaksualennus on poistunut. Venäjän poliittinen päätöksenteko on keskittynyt protektionismin ylläpitoon taloustilanteen heiketessä. Venäjän erilaisiin protektionistisiin toimiin vastataan vastavuoroisuusperiaatteella, mikä huonontaa Venäjän ja Suomen suhteita.

Valtamerivarustamot eivät pidä Suomea enää kiinnostavana markkinana transiton vähenemisen myötä. Myös jälleenvienti Venäjälle Suomen kautta on tyrehtynyt. Valtamerivarustamot ovat luopuneet omista syöttöliikenneyhteyksistä ja konttien tarjoamisesta Suomeen. Osa esimerkiksi paperin kontituksesta tapahtuu Euroopan mannermaan satamissa. Suomen linjaliikenneyhteydet heikkenevät. Koko Suomen teollisuuden vientikilpailukyky heikkenee. Kontitusaste ei Suomessa nouse, kun se muualla, jopa Venäjällä edelleen kasvaa.

Yleinen mielipide transitoon on välinpitämätön. Satamapaikkakunnilla työttömyys on lisääntynyt, mutta ihmiset ovat tyytyväisiä siitä, että rekkajonot ja venäläiset rekat teiltä ovat kadonneet.

9 YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Kyselyosion tuloksia leimasi pääosin yksimielisyys. Suomen reittiä pidettiin kilpailukykyisenä itätransitossa, mutta suurelta osin myös länsitransitossa. Kyselyssä esitettiin väittämä: ”Suomen reitti on kaupallisesti kilpailukykyinen itätransitossa”. Vastaajista 79 prosenttia oli jokseenkin samaa mieltä väittämän kanssa ja 9 prosenttia täysin samaa mieltä. Näin ollen voidaan tulkita, että 88 prosentin mielestä Suomen reitti on kilpailukykyinen. Yli puolet vastaajista eli 55 prosenttia piti Suomen reittiä kilpailukykyisenä myös länsitransitossa.

Itätransiton euromääräiseen kasvuun seuraavan viiden vuoden aikana uskoi myös lähes puolet vastaajista, tosin voimakasta kasvua ei ennustanut kukaan. Puolet vastaajista ennakoi itätransiton tonnimäärän supistuvan, joten arvotavaran merkitys korostuu entisestään itätransitossa. Vaikka länsitransitoakin pidettiin kilpailukykyisenä, arviot reitin tulevasta volyymistä vaihtelivat.

Haastattelujen mukaan Suomen länsitransitokin voi olla kilpailukykyistä. Kokkolan esimerkki osoittaa, että Suomi voi kilpailla Baltian reittien kanssa panostamalla muun muassa tehokkuuteen. Baltian satamat on rakennettu nimenomaan bulkin käsittelyyn ja niiden läpäisykyky on suuri. Nestebulkin osalta Suomessa kannattaa kuitenkin keskittyä niche-tuotteisiin. Venäjän teollisuus- ja liikennepolitiikkaa on seurattava, koska Venäjä pyrkii ohjaamaan strategisina pitämänsä tuotteet ensisijaisesti omien satamiensa kautta.

Vaikka Venäjä pyrki ohjaamaan kaiken meriliikenteen omien satamiensa kautta, arvioidaan Suomen reitille jäävän transitokuljetuksia. Kyselyn vastaajista 81 prosenttia katsoi, että Venäjän liikennestrategian toteuttaminen ei lopeta Suomen reitin transitoa. Ilmeisesti samanlainen johtopäätös on tehty Virossa, jossa kirjallisuustutkimuksen mukaan panostetaan enenevässä määrin transitokonttien käsittelyyn. Koko Itämeren konttikuljetusvirrat saattavat muuttua, jos Itämerelläkin panostetaan suoriin konttikuljetusyhteyksiin.

Kirjallisuustutkimuksessa ilmeni, että vaikka Venäjä toteuttaa omaa satamapolitiikkaansa keskittämällä liikennettä omiin satamiinsa, on Venäjän ja EU:n liikennepolitiikassa myös yhdistäviä aiheita. Tällaisia ovat ylikansalliset liikennekäytävät. Venäjän kannalta ne ovat tärkeitä, koska Venäjä kokee olevansa silta Euroopan ja Aasian välillä. Suomen tuleekin olla aktiivisesti mukana kehittämässä sekä Merten moottoriteitä ja niiden tehokasta yhdistämistä maakuljetuksiin että vihreitä liikennekäytäviä.

Edullisten suorien talous- ja työllisyysvaikutusten lisäksi transito vaikuttaa myös Suomen vientiteollisuuden logistisiin edellytyksiin. Kyselyssä vastaajista 85 prosenttia oli jokseenkin tai täysin samaa mieltä väittämän kanssa, jonka mukaan transiton väheneminen heikentäisi oleellisesti vientiteollisuuden kilpailukykyä. Haastattelujen mukaan vientiteollisuus on saanut käyttöönsä suhteellisen edullisesti transitotuonnissa käytettäviä kontteja. Jos transito vähenee, konttipula nostaa hintoja. Lisäksi Suomen vientiteollisuus joutuu maksamaan tyhjien konttien positiointikustannukset, jos kontteja joudutaan tuomaan Suomeen. Transiton heijastusvaikutukset Suomen ulkomaankuljetuksiin ovat suuret, koska transito on omalta osaltaan taannut hyvät linjaliikenneyhteydet. Tran-

siton edellytysten tarkastelua ei tule irrottaa myöskään laajemmasta ulkopoliittisesta ympäristöstä.

Kyselyn vastaajat olivat melko yksimielisiä siitä, että Suomen reitille on mahdollista saada uutta liikennettä kehittämällä transiton yleisiä edellytyksiä. Vastaajat katsoivat hyvin yksimielisesti (94 %), että transitokysymyksissä tarvitaan entistä laajempaa yhteistyötä. Puolueettoman foorumin muodostamista kannatti kaksi kolmasosaa vastaajista.

Haastatteluissa menttiin melko pitkälle yhteistyön hahmottelussa. Foorumityöskentely voisi olla tavaralajikohtaista. Erään ehdotuksen mukaan transiton yhteistyö voisi olla esimerkiksi tietyn tavaralajin satamien ja/tai operaattorien välistä. Tasona voisi olla joko Suomi tai laajempi alue Itämeren piirissä. Foorumin vetäjän pitäisi olla neutraali taho. Yhteistyö voisi alkaa SWOT-analyysin tekemisellä ja organisoitumisella. Yhteistyön sisältönä olisi markkinointi ja / tai lobbaus valtion suuntaan.

Julkisen vallan toimenpiteitä transiton edistämiseksi pidettiin yleensä riittämättöminä. Tätä mieltä oli yli 80 prosenttia kyselyyn vastaajista. Vielä selvempi enemmistö (94 %) hyväksyi ainakin osittain väitteen, että Suomi tarvitsee transitostrategian. Kirjallisuus selvityksessä ilmeni, että Suomen viimeaikaisessa liikennepolitiikassa on tehty varsin paljon strategista työtä. Haastatteluissa julkinen valta toi esiin näkemyksen, että transito on sisällytetty tähän työhön jo nyt riittävässä määrin. Haastattelujen mukaan säännöllistä vuoropuhelua viranomaisten ja yrityskentän välillä pidettiin tärkeänä. Koska transitostrategiaa pidettiin kyselyn mukaan tärkeänä, olisi vuoropuheluun sisällytettävä myös kysymys transitostrategian tarpeellisuudesta. On huomattavaa, että Suomen reitin etuna pidettiin muun muassa hyvää yhteistyötä suomalaisten ja venäläisten viranomaisten välillä.

Skenaariotyöskentely on tutkimuksen toteutuksessa saatujen kokemusten mukaan hyvä työkalu. Palautteesta voidaan päätellä, että todennäköisin skenaariovaihtoehto löytyy skenaarion 1 ja 2 väliltä. Skenaario 1 perustuu transiton voimakkaalle kasvulle ja skenaario 2 pohjautuu transitovolyymien säilymiseen Suomen reitillä, vaikka Suomen markkinaosuus skenaariossa laskeekin. Työpajassa korostettiin sitä, että kummassakin tapauksessa skenaarion toteutuminen vaatii voimakkaita toimenpiteitä. Siten skenaariossa 1 esitettyjen toimenpiteiden toteuttamiseen on mahdollisuuksien mukaan pyrittävä jopa siinä tapauksessa, että pyrittäisiin säilyttämään transiton volyymit ennallaan.

Skenaariosta 1 voidaan mainita muun muassa seuraavia toimenpiteitä:

Kaupalliset ja markkinoinnin toimenpiteet

- Erikoistuminen ja toiminnan tehostamisen jatkaminen (esim. 24/7-toimintatapa)
- Uusien tavaralajien ja laivaajien etsiminen (myös kehittyvistä talouksista)
- Suomen reitin jatkuva asemointi ja siitä johdetut toimenpiteet
- Internet-pohjaiset tietopankit
- Valtion vienninedistämismatkoilla Suomen reitin edistäminen
- Kansainvälisten logistiikkayritysten sisällä Suomen reitin edistäminen
- Rautatieliikenteen kilpailukyvyyn parantaminen

Yhteistyöhön liittyvät toimenpiteet

- vuoropuhelun tiivistäminen valtiovallan ja yritysten välillä
- tiettyjen tavaralajien foorumityöskentely (esim. autot, nestebulk)

Liikennepoliittiset toimenpiteet

- Liikennekäytävien hyödyntäminen (merten moottoritiet, vihreät liikennekäytävät)
- Transito mukana erillisenä kysymyksenä hallitusohjelmassa
- Mahdollinen transitostrategia
- Tärkeimpien infrastruktuurihankkeiden toteuttaminen
- Väylämaksualennukset transitolle (pysyvästi kuiva- ja nestebulkille)
- Satama- ym. maksujen yhtenäistäminen
- Transiton etujen tuominen esiin suurelle yleisölle
- Muut politiikan osa-alueet tukevat transitoa (ulko-, tull- ja investointipolitiikka)

Liitteenä olevasta tutkimusten listauksesta ilmenee, että Suomessa on tutkittu transitoa varsin laajasti kilpailijamaihin verrattuna. Skenaariotyöskentelyä voitaisiin kehittää edelleen sitouttamalla siihen laajasti transiton sidosryhmät ja käyttämällä syvällisesti tulevaisuudentutkimuksen menetelmiä. Kyselyssä ilmennyt yksimielisyys antaa mahdollisuuksia kehitystoimenpiteisiin, joilla Suomen kautta kulkevat transitokuljetukset voidaan säilyttää ja niiden volyymia voitaisiin jopa lisätä.

LÄHTEET

Kirjalliset lähteet

Helanterä, A. & Tynkkynen, V. (2002). Maantieteelle Venäjä ei voi mitään. Ajatus Kirjat, Helsinki.

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

Kivikari, U. (1995). From a Giant a Gateway in East-West Trade: Finland's Adaptation to Radical Changes in Eastern Europe. Turun kauppakorkeakoulu, Itäkaupan tutkimus- ja koulutusyksikkö, Sarja C Keskustelua 2/95. Turku.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2010). TRAMA, Transitoliikenteen taloudelliset vaikutukset -tietokonemallin tulokset 2010.

Luukkanen, A. (2009). Kuka omistaa Venäjän. Omistamisen ja vallan dynamiikka Venäjällä. WSOY. Porvoo.

Merenkulkulaitos (2008). Ulkomaan meriliikennetilasto 2007. Merenkulkulaitoksen tilastoja 5/2008.

Mäenpää, V. (2010a). Konttipula tuntuu satamissa. Kymen Sanomat 21.8.2010.

Mäenpää, V. (2010b). Konttijuna Haminasta Siperian radalle syyskuussa. Kymen Sanomat 31.8.2010.

Ollus, S. & Simola, H. (2006). Russia in the Finnish Economy. Sitra, Julkaisu 66. Helsinki.

Rantala, J. & Mäntynen, J. (2003). Suomen kansainväliset liikenneyhteydet laajentuvassa EU:ssa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja, 42/2003. Helsinki.

Salanne, I. & Saarto, P. (1998). Transitoliikenteen näkymät ja taloudelliset vaikutukset. Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja, Sarja B 99. Unipaps, Turku.

Särkijärvi, J., Stenberg, J., Tuomarmäki, H. & Saurama, A. (2009). Baltic Port List 2008, Annual cargo statistics of ports in the Baltic Sea Region. University of Turku, Centre for Maritime Studies.

Transport Rossii (2010). Уникальный сервис (Ainutlaatuinen palvelu). Транспорт России (Transport Rossii), numero 13, 22.3.2010.

Tutkimusinstituutti PC ITKOR (2005). Markkinatutkimus tuontilogistiikasta reitillä Suomi-Venäjä. Agenet Finland Oy.

Venäjän federaation liikenneministeriö (2005). Venäjän federaation liikennestrategia vuoteen 2020.

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

Internet-lähteet

Association of Merchant Seaports (2010). Грузооборот морских портов за 2009 год (Rahtivolyymit Venäjän satamissa vuonna 2009). [Viitattu 22.7.2010]. Saatavissa: <<http://www.morport.com/rus/publications/document1024.shtml>>

BOFIT (2010a). BOFIT Venäjä-tilastot. Suomen Pankin siirtymätalouksien tutkimuslaitoksen Internet-sivut. [Viitattu 28.6.2010]. Saatavissa: <<http://www.bof.fi/bofit/seuranta/venajatilastot/>>

BOFIT (2010b). BOFIT Venäjä-ennuste 2010–2012, 25.3.2010. Suomen Pankin siirtymätalouksien tutkimuslaitoksen Internet-sivut. [Viitattu 28.6.2010]. Saatavissa: <<http://www.bof.fi/NR/rdonlyres/B68DC51B-408D-4BD0-AE49-32195F7D43F1/0/bve110.pdf>>

BOFIT (2010c). Euroopan kaasumarkkinat murroksessa. Suomen Pankin siirtymätalouksien tutkimuslaitoksen Internet-sivut. [Viitattu 17.8.2010]. Saatavissa: <<http://www.bof.fi/NR/rdonlyres/01C1FBBE-C295-456C-AE3B-3250949E2A65/0/focus0310s.pdf>>

BOFIT (2010d). BOFIT Viikkokatsaus 32, 12.8.2010. Suomen Pankin siirtymätalouksien tutkimuslaitoksen Internet-sivut. [Viitattu 3.9.2010]. Saatavissa: <<http://www.bof.fi/NR/rdonlyres/1ADB51CB-C1C7-4855-94C4-5CCAC52F54D9/0/v201032.pdf>>

Bloomberg Businessweek (2010). N-Trans Group. [Viitattu 6.9.2010]. Saatavissa: <<http://investing.businessweek.com/research/stocks/private/snapshot.asp?privcapId=23353659>>

Bulatova, A. (2009). Порты ищут место (Sataman sijaintia etsitään). Gudok.ru, 26.1.2009. [Viitattu 2.9.2010]. Saatavissa: <http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=314889&SECTION_ID=&year=2009&month=01>

Central Intelligence Agency (2008). The 2008 World Factbook, Russia. [Viitattu 3.9.2010]. Saatavissa: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/rs.html>>

Chernov, V. (2010a). Andrew Birov, Marketing General Manager of SILPORT: Confrontation with Russia has cost us millions of tons of cargo a year. PortNews, 25.2.2010. [Viitattu 26.8.2010]. Saatavissa: <<http://en.portnews.ru/comments/291>>

Chernov, V. (2010b). Container volumes keep on rising. PortNews, 1.8.2010. [Viitattu 30.8.2010]. Saatavissa: <<http://en.portnews.ru/comments/322>>

Decision No 1692/96/EC of the European Parliament and of the Council of 23 July 1996 on Community guidelines for the development of the trans-European transport network. Saatavissa: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31996D1692:EN:HTML>
http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/>

Delfi Majandus. (2009). Narva sild saab järgmise aasta lõpuks remonditud. [Viitattu 21.5.2010]. Saatavissa: <<http://majandus.delfi.ee/news/uudised/narva-sild-saab-jargmise-aasta-lopuks-remonditud.d?id=28082573>>

Delta-konserni (2010). Yhtiön internet-sivut. [Viitattu 10.5.2010]. Saatavissa: <<http://www.delta.fi>>

Eesti Statistika Andmebaas. Majandus. Transport. [Viitattu 30.8.2010]. Saatavissa: <<http://pub.stat.ee/px-web.2001/Database/Majandus/databasetree.asp>>

Ehitusuudised (2010). RKAS: Koidula piiripunkt valmib tähtaegselt. [Viitattu 21.5.2010]. Saatavissa: <<http://www.ehitusuudised.ee/Default.aspx?ArticleID=8892f724-fcad-4268-8f37-1b2977c1ff15>>

Ehrstedt, S. & Vahtra, P. (2008). Tavoitteena suorat öljy- ja kaasukuljetukset Euroopan suurille markkinoille. Turun sanomat, 27.11.2008. [Viitattu 3.9.2010]. Saatavissa: <<http://www.turunsanomat.fi/mielipiteet/?ts=1,3:1009:0:0,4:8:0:0;4:9:0:0;4:139:0:0;0;4:140:0:1:2008-11-27,104:140:578985,1:0:0:0:0:>>>

Finpro (2010). Venäjän maaraaportti, helmikuu 2010. Finpro Oy. 55 s. [Viitattu 28.6.2010]. Saatavissa: <http://www.finpro.fi/NR/rdonlyres/BFA9AB54-3A27-43C4-BB72-C9C82D55FB89/12897/FinproRussiacountryreport_091230_AK4.pdf>

Freeport of Riga (2010). Riian sataman Internet-sivut. [Viitattu 14.7.2010]. Saatavissa: <<http://www.freeportofriga.lv>>

Global Ports Investments Plc. (2010). Yhtiön internet-sivut. [Viitattu 6.9.2010]. Saatavissa: <<http://www.globalports.com/>>

Haanpaa Group (2010). Yhtiön internet-sivut. [Viitattu 10.5.2010]. Saatavissa: <<http://www.haanpaa.com/>>

Hackman, J. (2004). Transsiperian rata – katsaus historiaan, nykytilanne ja tulevaisuuden näkymät. InnoRail julkaisut, 2/2004. Innorail Oy. 82 s. [Viitattu 9.9.2008]. Saatavissa: <<http://www.innorailkouvola.fi/file/id224/files/attachment/TSRsuomi2004.pdf>>

Haminan Satama (2010). Haminan sataman Internet-sivut. [Viitattu 26.7.2010]. Saatavissa: <<http://www.portofhamina.fi>>

Hangon Satama (2010). Hangon sataman Internet-sivut. [Viitattu 26.7.2010]. Saatavissa: <<http://www.portofhanko.fi>>

Helsingin Satama (2010). Helsingin sataman Internet-sivut. [Viitattu 22.7.2010]. Saatavissa: <<http://www.portofhelsinki.fi>>

Hägerström, M. (2010). Arvio Venäjän valtionyhtiöiden toiminnasta. Electronic Publications of Pan-European Institute 3/2010. [Viitattu 10.5.2010]. Saatavissa: <<http://www.tse.fi/pei/pub>>

Hämäläinen, E. & Simonen, M. (2007). Siperian radan tariffikorotusten vaikutus konttiliikenteeseen 2006: "Miten yritykset ovat kokeneet TSR-tariffien korotukset?". Kymenlaakson ammattikorkeakoulun julkaisuja, Sarja B. Nro 32. 34 s. [Viitattu 3.9.2010]. Saatavissa: <http://www.kyamk.fi/folders/Files/Kirjasto/Kirjasto/Julkaisutoiminta/B32_Hamalainen_040407.pdf>

Informal Council of Ministers of Transport of the European Union. Council of the European Union, Brussels, 22 September 2010. Towards full integration of waterborne transport into the EU transport and logistics chains - Presidency conclusions. Saatavissa: <<http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/10/st13/st13971.en10.pdf>>

International Monetary Fund (2010). World Economic Outlook (WEO), April 2010, Rebalancing Growth. [Viitattu 2.7.2010]. Saatavissa: <<http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2010/01/pdf/text.pdf>>

IP/09/208. Trans-European transport networks: towards a new policy for meeting future challenges. Euroopan komission lehdistötiedote. Brussels, 04 February 2009. Saatavissa: <<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/09/208&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>>

IP/10/702. Sihteeristö liikenne- ja logistiikka-alan pohjoisen ulottuvuuden kumppanuudelle. Euroopan komission lehdistötiedote. Bryssel 8. kesäkuuta 2010. Saatavissa: <<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/10/702&format=HTML&aged=0&language=FI&guiLanguage=en>>

Juurikkala, T., Korhonen, V., Ollus, S., Sutela, P. & Tekoniemi, M. (2006). Kestäkö Venäjän kasvu? Suomen Pankki, BOFIT, Siirtymätalouksien tutkimuslaitos. BOFIT

Online 2006 No. 2. 45 s. [Viitattu 3.9.2010]. Saatavissa:

<<http://www.bof.fi/NR/rdonlyres/CE3A0FD3-F193-43EA-ADED-03F9EF5EA5C3/0/bon0206.pdf>>

Kallas, O., Krasjukova, J., Kukkonen, J. & Väljaots, K. (2009). Muuga ja Paldiski sadamate arengustrateegiad füüsilise klasterikeskusena. Eeluuring. Tallinna Sadam AS.

[Viitattu 31.8.2010]. Saatavissa:

<<http://www.prolog.ee/main/jk/files/I%20Muuga%20ja%20Paldiski%20sadamate%20arengustrateegiad%20f%FC%FCsilise%20klasterikeskusena.pdf>>

Karlberg, P. (2007). Ilmastonmuutos avaa Koillisväylää kauppalaivoille. Tekniikka ja Talous, 21.6.2007. [Viitattu 16.8.2010]. Saatavissa: <<http://www.tekniikkatalous.fi/energia/ilmastonmuutos/article34494.ece#>>

Kaliningradin satama (2010). Kaliningradin sataman Internet-sivut. [Viitattu

31.8.2010]. Saatavissa: <<http://www.kseport.ru/?p=&lang=en>>

Karvonen, T., Vaiste, J. & Hernesniemi, H. (2008). Suomen meriklusteri 2008. Tekesin katsaus 226/2008. 168 s. [Viitattu 17.8.2010]. Saatavissa:

<<http://mkk.utu.fi/dok/uutiset/08-226-suomenmeriklusteri.pdf>>

Kervinen, J. (2008). Siperian rata ei yllä enää Suomeen. Talouselämä, 21.4.2008.

[Viitattu 19.8.2010]. Saatavissa:

<http://www.talouselama.fi/docview.do?f_id=1344520>

Kiiski, T. (2010). Venäjän markkinoita haettava aktiivisemmin. Satama 1/2010.

[Viitattu 3.11.2010]. Saatavissa:

<http://www.steveco.fi/folders/Files/Satama%201_2010.pdf>

Kinnunen, J. (2010): Vaalimaan terminaalista päätös vasta seuraavalla hallituskaudella.

Kaakonkulma 3.11.2010. [Viitattu 8.11.2010]. Saatavissa: <http://www.kaakonkulma.fi/page.php?page_id=3&action=details&id=201098&from=2>

Kivari, M., Hyppönen, R., Pajunen-Muhonen, H. & Salmenkari, R. (2007). Hangon

sataman logistiikkaselvitys. 93 s. [Viitattu 10.8.2010]. Saatavissa:

<http://www.uudenmaanliitto.fi/files/1284/HANLOG_raportti.pdf>

Kiuru, M. (2010a). Oligarkit tappelevat Norilsk Nickelistä. Kauppalehti 13.8.2010

[Viitattu 15.8.2010]. Saatavissa:

<http://www.kauppalehti.fi/5/i/talous/uutiset/avoinarkisto/index.jsp?xid=3881328&date=2010/08/13&request_ahaa_info=true>

Kiuru, M. (2010b). Venäjä haluaa vähentää valtion omistusta suuryhtiöissä. Kauppalehti 14.10.2010. [Viitattu 01.11.2010]. Saatavissa:

<<http://www.kauppalehti.fi/5/i/talous/uutiset/plehti/juttu.jsp?direct=true&oid=2010/10/14/3962099>>

Klaipeda State Seaport (2010a). Cargo handling statistics in Klaipeda seaport in 2009. [Viitattu 21.7.2010]. Saatavissa: <http://www.portofklaipeda.lt/en.php/statistics/annual_reports/7746>

Klaipeda State Seaport (2010b). Review of cargo handling in Klaipėda and other Seaports of Eastern Baltic coast. [Viitattu 26.8.2010]. Saatavissa: <http://www.portofklaipeda.lt/en.php/statistics/recent_data/9783>

Klaipeda State Seaport (2010c). Detailed review of cargo handling in the Baltic coast seaports. [Viitattu 26.8.2010]. Saatavissa: <http://www.portofklaipeda.lt/fckuploads/file/Krova/ENG/II_2010%2001-07%20Kaimynai_ENG.doc>

Klaipeda State Seaport (2009). Review of cargo turnover in Klaipėda and neighbouring ports during January-December 2008. [Viitattu 21.7.2010]. Saatavissa: <http://www.portofklaipeda.lt/en.php/news/port_news/review_of_cargo_turnover_in_klaipeda_and_neighbouring_ports_during_january_december_2008/8148;year;2009;month;1;>

Klaipeda State Seaport (2008). Cargo handling in Klaipeda and neighbouring ports in 2007. [Viitattu 21.7.2010]. Saatavissa: <<http://www.portofklaipeda.lt/admin/files/get.php?id=406>>

Klaipeda State Seaport (2006). Activity of Klaipeda and neighbouring ports in 2005. [Viitattu 21.7.2010]. Saatavissa: <<http://www.portofklaipeda.lt/admin/files/get.php?id=279>>

Klaipeda State Seaport (2005). Activity of Klaipeda and neighbouring ports in 2004. [Viitattu 21.7.2010]. Saatavissa: <<http://www.portofklaipeda.lt/admin/files/get.php?id=238>>

Klaipeda State Seaport (2004). Cargo handling statistics in Klaipeda port and neighboring ports in 2003. [Viitattu 21.7.2010]. Saatavissa: <<http://www.portofklaipeda.lt/admin/files/get.php?id=402>>

Kokkolan Satama (2010). Kokkolan sataman Internet-sivut. [Viitattu 29.7.2010]. Saatavissa: <<http://www.portofkokkola.fi>>

Kokkolan Satama (2008). Kokkolan sataman transitoliikenne ja tulevaisuuden näkymät. Sähköpostiviesti 14.11.2008: Jyrki Roukala, kehityspäällikkö, Kokkolan satama.

KOM (2007) 32. Bryssel 31.1.2007. Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle. Euroopan laajuisten tärkeimpien liikennereittien jatkaminen naapurimaihin. Liikennettä koskevat suuntaviivat Euroopassa ja naapurialueilla. Saatavissa: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0032:FIN:FI:PDF>>

KOM(2009) 44. Vihreä kirja. Euroopan laajuinen liikenneverkko: katsaus politiikkaan. Integroidumpi Euroopan laajuinen liikenneverkko yhteisen liikennepolitiikan tueksi, Bryssel 4.2.2009. Saatavissa: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0044:FIN:FI:PDF>>

KOM(2009) 248 lopullinen. Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle. Euroopan unionin strategia Itämeren aluetta varten. Bryssel 10.6.2009. Saatavissa: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0248:FIN:FI:HTML>>

KOM (2009) 279/4. Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle. Kestävä tulevaisuus liikenteelle: kohti yhtenäistä, teknologiavetoista ja käyttäjäystävällistä järjestelmää. Bryssel, 17.6.2009. Saatavissa: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0279:FIN:FI:PDF>>

KOM(2010) 212. Komission valmisteluasiakirja. Tulevaa Euroopan laajuisen liikenneverkon politiikkaa koskeva kuuleminen, Bryssel 4.5.2010. Saatavissa: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0212:FIN:FI:PDF>>

Kotkan Satama (2010a). Kotkan sataman Internet-sivut. [Viitattu 29.6.2010]. Saatavissa: <<http://www.portofkotka.fi>>

Kotkan Satama (2010b). Kotka-Hamina satamaselvitystyöryhmän lehdistötiedote 04.05.2010. [Viitattu 6.9.2010]. Saatavissa: <<http://www.portofkotka.fi/uusi/tiedote/lehdistotiedote.pdf>>

Kotkan Satama (2010c). Haminan ja Kotkan satamat fuusioituvat. Lehdistötiedote 9.11.2010. [Viitattu 12.11.2010]. Saatavissa: <http://www.portofkotka.fi/uusi/tiedote/Kotkan_ja_Haminan_satamat_fuusioidaan.pdf>

Lainela, S. (2010) Venäjän, Valko-Venäjän ja Kazakstanin tulliliitto. Focus/Opinion 6/2010. Suomen Pankki. [Viitattu 6.9.2010]. Saatavissa: <http://www.bof.fi/NR/rdonlyres/65D1A118-D1D5-4C32-980D-5FC63986C9B8/0/focus_0610s.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. 124 s. [Viitattu 3.9.2010]. Saatavissa: <<http://www.lvm.fi/web/fi/julkaisu/view/820937>>

Lend, E., Eidast, A., Segercrantz, W., Uustalu, A.-M. & Uriko, M. (2008). Eesti transiit ja logistika: tänapäev ja tulevik. Uuringu II osa aruanne. Tallinn. [Viitattu 18.8.2010]. Saatavissa: <<http://www.riigikogu.ee/doc.php?50226>>

Liikennepolitiikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020. Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle. Liikenne- ja viestintäministeriö, 27.3.2008. Saatavissa: < <http://www.lvm.fi/fileserver/1708.pdf> >

Liikenne- ja viestintäministeriö. (2009). Venäjältä uusi ehdotus konttiasetukseksi. Tiedote 30.7.2009. [Viitattu 18.8.2010].
Saatavissa: < <http://www.lvm.fi/web/fi/tiedote/view/910426> >

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 23/2010. Tarjolla hyviä liikennepalveluita. Liikenteen elinkeinopoliittinen ohjelma. [Viitattu 22.10.2010]. Saatavissa:
<http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=964900&name=DLFE-10976.pdf&title=Julkaisuja%2023-2010>

Liikenne- ja viestintäministeriön tulevaisuuskatsaus puolueille 2010. Digitaalinen Suomi, uusi liikennepoliittikka. [Viitattu 22.10.2010]. Saatavissa:
< <http://www.lvm.fi/web/fi/uutinen/view/1180310> >

Liikennevirasto (2010a). Transitoliikenne Suomen satamien kautta vuosina 2000–2009. [Viitattu 29.6.2010]. Saatavissa:
<http://portal.fma.fi/sivu/www/fma_fi/tietopalvelut/tilastot/tilastotaulukot/ulkomaan_meriliikenne/vuositilastot_aikasarjat>

Liikennevirasto (2010b). Transitoliikenne Suomen satamien kautta tavaralajeittain vuosina 2007–2009. [Viitattu 28.7.2010.]. Saatavissa:
<http://portal.fma.fi/sivu/www/fma_fi/tietopalvelut/tilastot/tilastotaulukot/ulkomaan_meriliikenne/vuositilastot_aikasarjat>

Liikennevirasto (2010c). Transitoliikenteen tilastot 1-6/2009 ja 1-6/2010. Sähköpostiviesti 25.8.2010: Harry Federley, yliaktuaari, Liikennevirasto.

Liuhto, K., Vahtra, P. (2009). Who governs the Russian economy? A cross-section of Russia's largest corporations. Electronic Publications of Pan-European Institute 12/2009. [Viitattu 10.5.2010]. Saatavissa: <<http://www.tse.fi/pei/pub>>

Logistic.ru (2010). Порт Выборг в январе-июне сократил перевалку на 9% (Viipurin sataman tavaraliikenne väheni 9 % tammi–kesäkuussa 2010). Logistic.ru, 14.7.2010. [Viitattu 2.9.2010]. Saatavissa:
<<http://www.logistic.ru/news/news.php?num=2010/07/14/19/149434>>

Logistic.ru (2009a). ММТП: итоги 2008 года (Murmanskin satama: vuoden 2008 yhteenveto). Logistic.ru, 19.1.2009. [Viitattu 18.8.2010]. Saatavissa:
<<http://www.logistic.ru/news/news.php?num=2009/01/19/19/123287>>

Logistic.ru (2009b). Итоги работы Архангельского порта за 2008 год (Arkangelin satama: vuoden 2008 yhteenveto). Logistic.ru, 14.1.2009. [Viitattu 18.8.2010]. Saatavissa: <<http://www.logistic.ru/news/news.php?num=2009/01/14/19/123087>>

Lukov, B. (2008). Future Development Aspects of Transsiberian Transportation -esityskalvot. Innorail-seminaarit: 5. Kansainvälinen rautatieseminaari, 4.6.2008, Kouvola. [Viitattu 25.9.2008]. Saatavissa: <<http://www.innorailkouvola.fi/files/download/Lukov.pdf>>

Merchant Seaport Primorsk (2010). Перспективы развития (Primorskin sataman tulevaisuuden näkymiä). [Viitattu 6.7.2010]. Saatavissa: <<http://www.mtp-primorsk.ru/>>

Merenkulkulaitos (2009). Ulkomaan meriliikennetilasto 2008. Merenkulkulaitoksen tilastoja 5/2009. [Viitattu 3.9.2010]. Saatavissa: <http://portal.fma.fi/portal/page/portal/fma_fi/tietopalvelut/tilastot/tilastojulkaisut/ULKOMAAN%20MERILIIKENNE%202008_netti.pdf>

Meriliitto (2010). Satamat. [Viitattu 28.7.2010]. Saatavissa: <<http://www.meriliitto.fi/?p=6>>

Mikhailova, J. (2010). Тарифная западня (Tariffiansa). Gudok.ru, 21.1.2010. [Viitattu 2.9.2010]. Saatavissa: <http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=338134&SECTION_ID=&year=2010&month=01>

Mortsentr-TEK ZAO (2010). Venäjän Itämeren satamien tavaravolyymit vuonna 2009. Sähköpostiviesti 2.7.2010: Milenina Galina, Varajohtaja, Mortsentr-TEK ZAO.

Multi Link Terminals Ltd (2010). Yhtiön internet-sivut. [Viitattu 2.9.2010]. Saatavissa: <<http://www.mlt.fi>>

Muuga Container Terminal (2010). Yhtiön internet-sivut. [Viitattu 2.9.2010]. Saatavissa: <<http://www.muuga-ct.com/index.html>>

Märkälä, M. & Jumpponen, J. (2007). TRAKET – Transitoketjujen kilpailukyky. Lappeenranta University of Technology, Northern Dimension Research Centre, Publication 42. Lappeenranta. 98 s. [Viitattu 3.9.2010]. Saatavissa: <http://www.lut.fi/fi/nordi/publications/publicationslist/2007/Documents/42_TRAKET_Transitoketjun_kilpailukyky.pdf>

Norilsk Nickel Harjavalta Oy (2010). Yhtiön internet-sivut. [Viitattu 10.5.2010]. Saatavissa: <<http://www.nornik.fi>>

Northern Dimension, Euroopan komission verkkosivu
Saatavissa: <http://www.eeas.europa.eu/north_dim/index_en.htm>

Ollus, S.-E. (2008). Venäläinen kapitalismi ja Suomi. EVA Raportti. Taloustieto Oy. [Viitattu 11.5.2010]. Saatavissa: <<http://eva.fi/index.php?m=3&subm=2&action=1>>

Orlov, D. & Shirokova, E. (2010). Нефтяной транзит: другой западный вектор (Öljyn kuljetus Venäjältä länteen). Независимая Газета, 9.2.2010. [Viitattu 3.9.2010] Saatavissa: <http://www.ng.ru/energy/2010-02-09/9_tranzit.html>

Petrova, A. (2010). Ventspils Freeport: reducing cargo volumes are due to Russia's political decisions. The Baltic Course, 26.8.2010. [Viitattu 26.8.2010]. Saatavissa: <<http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=30858>>

Port of Paldiski (2010). Paldiskin sataman Internet-sivut. [Viitattu 18.8.2010]. Saatavissa: <<http://www.portofpaldiski.ee/index.php?lang=eng&pid=2>>

Port of Sillamäe (2010). Sillamäen sataman Internet-sivut. [Viitattu 22.7.2010]. Saatavissa: <<http://www.silport.ee>>

Port of Tallinn (2010). Port of Tallinn key figures. Tallinnan sataman Internet-sivut. [Viitattu 12.7.2010]. Saatavissa: <<http://www.portoftallinn.com>>

Port of Tallinn (2010b). Muuga Harbour Development Plans. [Viitattu 18.8.2010]. Saatavissa: <<http://www.portoftallinn.com/muuga-development-plans>>

Port of Vyborg (2010). Viipurin sataman Internet-sivut. [Viitattu 23.7.2010]. Saatavissa: <<http://www.port-vyborg.ru/>>

PortNews (2010a). Russian crude exports via Primorsk down 4.9% to 23.234m tons in Jan-Apr, 2010. PortNews, 7.5.2010. [Viitattu 30.8.2010]. Saatavissa: <<http://en.portnews.ru/news/22218/>>

PortNews (2010b). Visotsk posts a 10-percent exports drop in Jan-Jul, to 7m tons. PortNews, 12.8.2010. [Viitattu 30.8.2010]. Saatavissa: <<http://en.portnews.ru/news/23794/?kpk=1>>

Posti, A., Ruutikainen, P., Haapakangas, E. & Tapaninen, U. (2009). TRALIA – Transitoliikenteen lisäarvopalvelut. Turun yliopisto, Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja, B 164. Turku. 192 s. [Viitattu 17.8.2009]. Saatavissa: <<http://mkk.utu.fi/dok/pub/B164-tralia.pdf>>

Pynnöniemi, K. (2010). Putinin piikki suomalaisessa lihassa? Blogi. Ulkopoliittinen instituutti. [Viitattu 30.8.2010]. Saatavissa: <<http://www.upi-fiia.fi/fi/blog/319>>

Pynnöniemi, K. (2008a). New Road, New Life, New Russia: International transport corridors at the conjunction of geography and politics in Russia. Acta Electronica Universitatis Tampensis; 723. [Viitattu 18.8.2010]. Saatavissa: <<http://acta.uta.fi/teos.php?id=11078>>

Pynnöniemi, K. (2008b). Venäjä - Euraasian umpisolmu. Ulkopoliitiikka 1/2008. [Viitattu 30.8.2010]. Saatavissa: <<http://www.ulkopoliitiikka.fi/article/86/>>

Romanova, V. (2010). Venäjä rakentaa uutta Itämeren satamakapasiteettia. Opinnäyte-työ. Kymenlaakson ammattikorkeakoulu. [Viitattu 18.8.2010]. Saatavissa: <https://publications.theseus.fi/bitstream/handle/10024/13202/ROMANOVA_VIKTOR_IA.pdf?sequence=1>

Russian Railways (2010). Venäjän rautateiden Internet-sivut. [Viitattu 2.7.2010]. Saatavissa: <<http://eng.rzd.ru/>>

Ruutikainen, P., Inkinen, T. & Tapaninen, U. (2006). Suomen ja Venäjän välinen kuljetuslogistiikka, yritys haastattelut. Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja, Sarja B 135. 42 s. [Viitattu 6.8.2010]. 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. 58 s. [Viitattu 3.9.2010]. Saatavissa: <<http://mkk.utu.fi/dok/pub/07-venajatransito.pdf>>

Ruutikainen, P. & Tapaninen, U. (2010). Development of Russian Ports in the Gulf of Finland. Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja, Sarja A 51. [Viitattu 3.9.2010]. Saatavissa: <<http://mkk.utu.fi/dok/pub/A51-development%20of%20russian%20ports.pdf>>

RZD-Partner (2010). By 2015 container trains will cover the distance between Nakhodka and Brest for 7 days. RZD-Partner, 27.4.2010. [Viitattu 20.7.2010]. Saatavissa: <<http://www.rzd-partner.com/news/2010/04/27/353362.html>>

Saimaa Lines Group (2010). Yhtiön internet-sivut. [Viitattu 20.4.2010]. <<http://www.saimaalinelines.fi>>

Salmela, H., Toivonen, S. & Pekkala, P. (2008). Tapaustutkimus kuljetusrasituksista Trans-Siperian radalla. VTT Tiedotteita – Research Notes 2435. 59 s. [Viitattu 3.9.2010]. Saatavissa: <<http://www.vtt.fi/inf/pdf/tiedotteet/2008/T2435.pdf>>

SeaNews (2008). Новая контейнерная загадка – Uusi konttikokeilu. [Viitattu 24.9.2008]. Saatavissa: <<http://www.seanews.ru/news.asp?newsID=61875>>

SEC (2009) 712. Commission Staff Working Document. Accompanying the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions Concerning the European Union Strategy for the Baltic Sea Region. Action Plan. Brussels, 10.6.2009 Saatavissa:<http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/baltic/pdf/communication/action2009.pdf>

Simola, H. (2009). Suomen ja Venäjän väliset investoinnit. BOFIT Online 7/2009. BOFIT-Siirtymätalouksien tutkimuslaitos. Suomen Pankki. [Viitattu 11.5.2010]. Saatavissa: <<http://bot.fi/bofit>>

Sobolev Institute of Mathematics (2008). Venäjän kartta. [Viitattu 3.9.2010].

Saatavissa:

<http://www.math.nsc.ru/LBRT/v1/workshop2000/pictures/russia_sm99.jpg>

Spiridovitsh, S. (2008). Aluekatsaus, Murmanskin alue, toukokuu 2008. Finpro Oy. 22 s. [Viitattu 14.10.2008]. Saatavissa:

<[http://www.finpro.fi/NR/rdonlyres/7B1E256FF144-](http://www.finpro.fi/NR/rdonlyres/7B1E256FF144-47CE-BDC0-68682898E36E/9992/Murmanskinaluekatsaus080508sspfl.pdf)

[47CE-BDC0-68682898E36E/9992/Murmanskinaluekatsaus080508sspfl.pdf](http://www.finpro.fi/NR/rdonlyres/7B1E256FF144-47CE-BDC0-68682898E36E/9992/Murmanskinaluekatsaus080508sspfl.pdf)>

Spiridovitsh, S. (2009). Maaraportti, Venäjä, maaliskuu 2009. Finpro Oy. 61 s. [Viitattu 9.3.2009]. Saatavissa: <<https://www.finpro.fi/NR/rdonlyres/BFA9AB54-3A27-43C4-BB72-C9C82D55FB89/11959/FinproRussiacountryreport090304sspfl.pdf>>

Suomen Satamaliitto (2010). Vuositolastot – Kauttakulkuliikenne kontit, tn ja TEU, (2003–2009). [Viitattu 2.8.2010]. Saatavissa: <<http://www.finnports.com/statistics.php>>

Sutela, P. & Hanson, P. (2008). The State of the Russian Economy. Russian analytical digest, 38/2008. [Viitattu 3.9.2010]. Saatavissa:

<http://kms2.isn.ethz.ch/serviceengine/Files/RESSpecNet/49890/ipublicationdocument_singledocument/c49808ba-a6fe-438b-973d-eb5326b844ce/en/Russian_Analytical_Digest_38.pdf>

Tallinna Sadam (2010). Muugal valmis uus konteinerterminali infrastruktuur. [Viitattu 15.17.2010]. Saatavissa:< <http://www.ts.ee/uudised?&art=80>>

Talvivaaran Kaivosyhtiö Oyj (2010). Yhtiön internet-sivut. [Viitattu 10.05.2010].

Saatavissa: < <http://www.talvivaara.com>>

Teboil-konserni. (2010). Teboilin 70-vuotis esite. [Viitattu 6.9.2010]. Saatavissa:

<<http://www.teboil.fi/redirect.asp?path=1;1510;1509;7559;14473&guid=3D3783CC-4C49-4739-92DE-8EEA15785F67&site=4&appendvoucher=true>>

TEN-T EA (2010). 30 Priority Projects. [Viitattu 22.10.2010]. Saatavissa:

<http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/>

TEN-T Policy Review Expert Group 4. Methodology for Ten-T Planning. Ten-T Extension Outside the EU. Final Report [Viitattu 22.10.2010]. Saatavissa:

<http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/expert_groups/doc/final_report_expert_group_4.pdf>

The Administration of the Sea Port of St. Petersburg (2010). Pietarin, Primorskin, Ust-Lugan ja Viipurin satamien tavaraliikennetilastoja. [Viitattu 6.9.2010]. Saatavissa:

<<http://www.pasp.ru/statistika>>

Tilastokeskus (2009). Ulkomaiset tytäryhtiöt Suomessa 2008. [Viitattu 10.5.2010]. Saatavissa: <http://www.stat.fi/til/ulkoy/2008/ulkoy_2008_2009-11-27_tie_001_fi.html>

Tilastokeskus (2006). Transitoliikenne Suomen kautta 1995–2005. [Viitattu 12.8.2010]. Saatavissa: <<http://statfin.stat.fi/StatWeb/start.asp?PA=Transito&D1=0-11&D2=0-20&LA=fi&DM=SLFI&TT=2>>

Trans-Siberian Railway (2008). Base information about Trans-Siberian Railway. [Viitattu 12.8.2010]. Saatavissa: <<http://www.transsib.ru/Eng/cat-geo.htm>>

Transit Latvia (2010). Latvian satamien tavaratilastoja, Latvian liikenneministeriön Internet-sivut. [Viitattu 14.7.2010]. Saatavissa: <<http://www.transport.lv/?sadala=74>>

Transneft (2010). Transneftin Internet-sivut. [Viitattu 3.9.2010]. Saatavissa: <<http://www.transneft.ru>>

Tsay, N. (2008). Порт Высоцк станет универсальным (Vysotskin sataman toiminta laajenee). [Viitattu 14.5.2010]. Saatavissa: <<http://mbsz.ru/13/14.php>>

Tuisku, T. (2010). Lisää laivoja Kaukoidän reiteille. Kuljetus & Logistiikka, 02/2010, 52 s. [Viitattu 26.7.2010]. Saatavissa: <<http://k-l.fi/KL210.pdf>>

Tullihallitus (2010a). Itään suuntautuva maantietransito vuonna 2009. [Viitattu 30.6.2010]. Saatavissa: <http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/transitokatsaukset/2009/trans2009/liitteet/2010_M01.pdf>

Tullihallitus (2010b). Henkilöautojen transitokuljetukset satamittain vuonna 2009. Sähköpostiviesti 6.7.2010: Tommi Kivilaakso, Itäisen tullipiirin johtaja.

Tullihallitus (2010c). Transitokatsaukset, vuodet 2002–2008. [Viitattu 27.8.2010]. Saatavissa: <http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/tilastokatsaukset/transito/vuodet/index.jsp>

Tullihallitus (2009). Henkilöautojen transitokuljetukset satamittain vuonna 2008. Sähköpostiviesti 19.2.2009: Tommi Kivilaakso, Itäisen tullipiirin johtaja.

Tullihallitus (2008). Henkilöautojen rekkatransito kasvoi viime vuonna 38 prosenttia. [Viitattu 1.12.2008]. Saatavissa: <http://www.tulli.fi/fi/01_Ajankohtaista/01_Lehdistotiedotteet/vipnews_48758.jsp>

Turun Satama (2010). Turun sataman Internet-sivut. [Viitattu 27.7.2010]. Saatavissa: <<http://www.port.turku.fi>>

Ust-Luga Company (2010). Ust-Lugan sataman Internet-sivut. [Viitattu 21.7.2010]. Saatavissa: <<http://www.ust-luga.ru/activity/?s=town&lang=en>>

Vahtra, P. (2007). Suurimmat venäläisyrietykset Suomessa. Electronic Publications of Pan-European Institute 17/2007. [Viitattu 11.5.2010]. Saatavissa: <<http://www.tse.fi/pei/pub>>

Venäjän federaation liikenneministeriö (2008). Транспортная стратегия Российской Федерации на период 2030 года – Venäjän federaation liikennestrategia v. 2030 saakka. [Viitattu 17.8.2010]. Saatavissa: <http://www.mintrans.org/files/2030_29%2006%202008.pdf>

Venäjän federaation valtiollinen tilastokeskus (2010). Russia in Figures. [Viitattu 20.6.2010]. Saatavissa: <http://www.gks.ru/bgd/regl/b10_12/Main.htm>

Venäjän talouskehitysministeriö (2008). Venäjän federaation sosioekonomisen pitkäaikaishetityksen strategia (vuosina 2007–2020). [Viitattu 10.8.2010]. Saatavissa: <http://www.economy.gov.ru/wps/wcm/connect/economylib4/mer/resources/73b3b68040a05bffb298f6b1e9ba48ef/present_gov_1.ppt>

Venäjän talouskehitysministeriö (2010). Сценарные условия функционирования экономики Российской Федерации, основные параметры прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на 2011 год и Плановый период 2012 и 2013 годов. (Venäjän federaation taloudellista toimintaa kuvaavat skenaariot, tärkeimmät muututjat Venäjän federaation sosiaaliselle ja taloudelliselle kehitykselle vuonna 2011 ja suunnittelukaudelle 2012–2013) [Viitattu 2.7.2010] Saatavissa: <http://www.economy.gov.ru/wps/wcm/myconnect/economylib4/mer/resources/5b4d170042ba6cd58bcdcb04f553ebfd/scenarnie_usloviya.doc>

Venäläinen, P. (2008). Suomen konttikuljetukset meritse. Merenkululaitoksen julkaisu4/2008. 64 s. [Viitattu 2.7.2010]. Saatavissa: <http://veps.fma.fi/portal/page/portal/fma_fi/tietopalvelut/julkaisut/julkaisusarjat/2008/Suomen_konttikuljetukset.pdf>

VR Cargo (2008). Rautatiekuljetusten transitovolyymit vuosina 2006–2007 ja Trans-Siperian radan kuljetusmäärät vuosina 1999–2008. Sähköpostiviestit 15.7.2008 ja 30.9.2008: Anna Ruohonen, Assistant Controller, VR Cargo.

VR Cargo (2009). Rautatiekuljetusten transitovolyymit ja Trans-Siperian radan kuljetusmäärät vuonna 2008. Sähköpostiviesti 11.2.2009: Anna Ruohonen, Assistant Controller, VR Cargo.

VR Cargo (2010). Rautatiekuljetusten transitovolyymit vuonna 2009. Sähköpostiviesti: 18.8.2010 Vesa Juuti, Controller, VR Cargo.

VR-konserni (2008). VR-konsernin vuosikertomukset vuosilta 1998–2007. [Viitattu

3.9.2010]. Saatavissa: < http://www.vr-konserni.fi/fi/index/vr_konserni/newpage_3/vuosikertomukset.html >

Yekimovsky, A. (2010). Нефтяники встали под погрузку (Öljyteollisuuden työntekijät lastaavat kuivalastia). Komersant, 4.3.2010. [Viitattu 2.9.2010]. Saatavissa: <<http://www.kommersant.ru/doc.aspx?DocsID=1331399&NodesID=4>>

Äripäev. (2009). Logistika. Piiripunktides arendatakse ärihuve. [Viitattu 21.5.2010]. Saatavissa: < <http://www.logistikauudised.net/gfx/logistika29042009.pdf> >

Julkaisemattomat lähteet

Simmermann, K. (2010). Eesti Raudtee. Asia-Baltic rail route development – trends, facts and figures –esitelmä. Baltic Ports Conference 9.9.2010. Tallinna.

Liite 1.

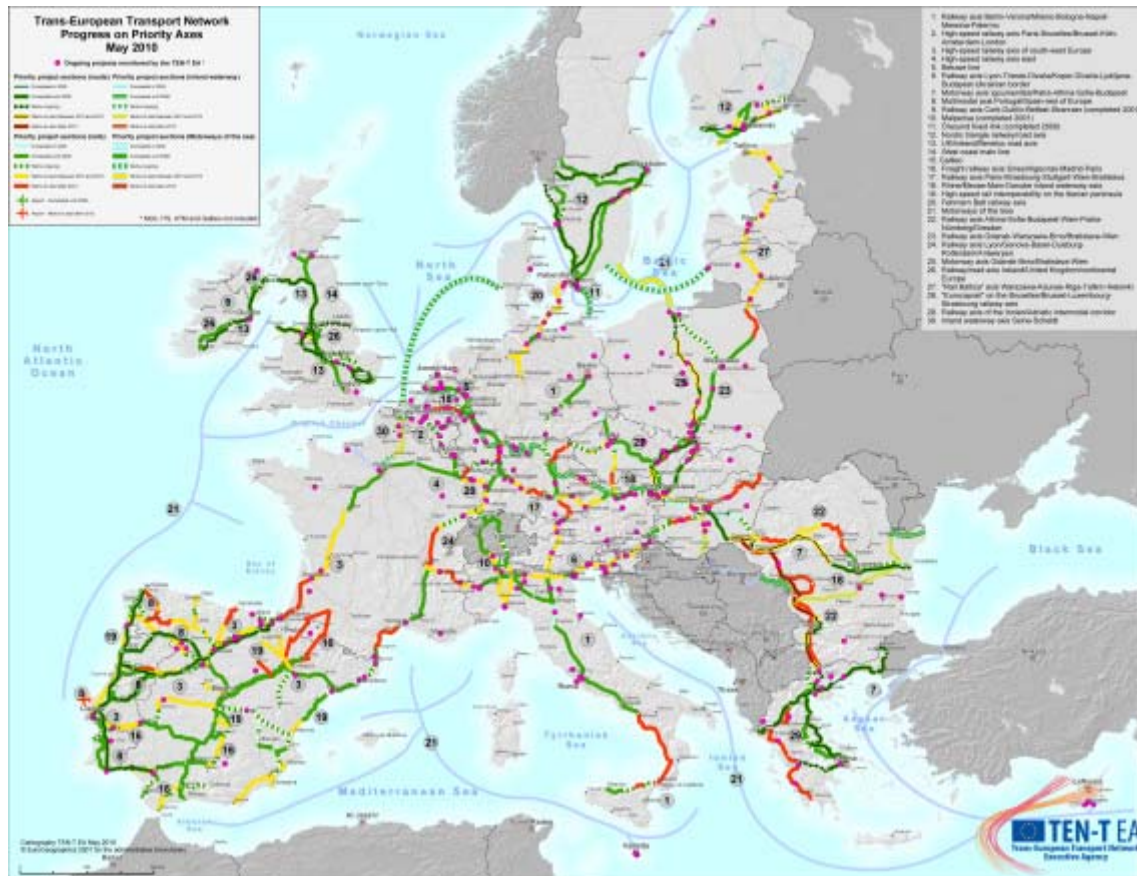
TÄRKEIMMÄT SUOMESSA TRANSITOSTA TEHDYT TUTKIMUKSET

Tutkimushanke	Tavoitteet ja lisätietoja	Aika- taulu/ julkaisu- vuosi
Development of transit traffic via Finland 1997–2003	Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää ja analysoida Suomen kauttakulkuliikenteen kuljetusmääriä ja kuljetettavia tavararyhmiä. Lisätietoja: www.lut.fi/fi/nordi	2004
EU:n ja Venäjän välisen liikenneyhteyksien nykytila ja kehitysnäkymät	Tutkimuksessa arvioidaan EU:n ja Venäjän sekä EU:n ja Aasian välisen kaupan kehitystä, pääkuljetusyhteyksiä ja niiden kehittymisnäkymiä, nykyisiä ja tulevia liikennemääriä sekä Suomen asemaa. Lisätietoja: www.mintc.fi/web/fi/tiedote/view/818959	2005
Finland's position in Russian transit traffic – Is cross-border zone a viable alternative?	Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää kauttakulkuliikenteen kilpailuympäristön kehittymistä sekä pyrkiä löytämään ratkaisuja kiristyvään kilpailuun lähestymällä ajatusta raja-alueesta Kaakkois-Suomessa. Lisätietoja: www.lut.fi/fi/nordi	2005
FIRUCASE	Tutkimuksen tavoitteena oli laatia nykytilakuvaus Suomen ja Venäjän rajan tavarakuljetuksista ja siihen liittyvistä prosesseista. Hankkeen tavoitteena oli myös tunnistaa keskeiset ongelmat ja kehittämiskohteet rajanylitysliikenteen toimintaedellytysten ja kilpailukyvyn parantamiseksi.	2005
Helsinki-Kotka-Pietari kuljetuskäytäväselvityksen loppuraportti	Selvitystyön tavoitteena oli ehdottaa konkreettisia toimenpiteitä, jolla edistetään kuljetuskäytävän markkinointia ja kilpailukyvyn kehittämistä. Lisätietoja: http://vantaainnovation.fi	2010
Kymenlaakson satamien kautta kulkevan liikenteen aluetaloudelliset vaikutukset	Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää satamien kautta kulkevan liikenteen vaikutuksia Kymenlaakson työllisyyteen, yritysten tulonmuodotukseen, palkkatulojen kautta syntyvään yksityiseen kulutukseen sekä vaikutuksia verotuloihin. Lisäksi tutkimuksessa analysoitiin satamayritys-	2007

	ten keskinäisten toiminnallisten sidosten piirteitä ja rakennetta sekä satamayritysten ja alihankkijayritysten välisten sidosten rakennetta.. Lisätietoja: mkk.utu.fi/tutkimus/projektit/aluehanke/kymenSatama.html	
OKT-infra – Öljy- ja kappale-tavaratransito sekä infrastruktuuritarpeet Suomessa ja Virossa	Hankkeessa selvitettiin Suomen ja Viron öljy- ja konttikuljetusten nykyinen käsittely- ja varastointikapasiteetti pääsatamissa sekä keskipitkän ja pitkän aikavälin infrastruktuuri-investointitarpeet molemmissa maissa. Lisätietoja: www.okt-infra.fi	
Russia in the Finnish Economy	Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää Venäjän todellinen vaikutus Suomen talouteen. Lisätietoja: www.sitra.fi	2006
Selvitys autojenkuljetuksista Suomen kautta Venäjälle	Tutkimuksen tavoitteena oli tehdä selvitys autojenkuljetuksista Suomen kautta Venäjälle ja tarkastella erityisesti mahdollisuuksia ja keinoja siirtää autojenkuljetuksia maantieltä rautateitse kuljetettaviksi. Lisätietoja: ww.lvm.fi	2006
STOCA – Study of cargo flows in the Gulf of Finland in emergency situations	Tutkimuksessa on tarkoituksena analysoida ja simuloida kriisitilanteiden aiheuttamia muutoksia kuljetusketjussa sekä liike-elämän että valtioiden näkökulmasta. Työssä selvitetään meriliikenteen ja logistiikan tulevaisuuden kuljetusmääriä, eri kuljetusmenetelmien ja -reittien mahdollisuuksia sekä vaikutuksia kuljetusketjuun. Lisätietoja: www.merikotka.fi/stoca/	2009–2010
SVULO – Suomen ja Venäjän logistinen kumppanuus	Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää ja analysoida Suomen ja Venäjän välisen sekä Suomen kautta kulkevan tavaraliikenteen tulevaisuuden näkymiä. Lisätietoja: www.etla.fi	2004–2005
TRAKET – Transito- ketjujen kilpailukyky	Tutkimuksessa on tarkasteltu transitoliikenteen kuljetusreitin valintaan vaikuttavia tekijöitä, Suomen reitin kilpailutekijöitä ja transitoliikenteen kokonaisvaikutuksia sekä annettu kehitysuosituksia transitoliikennettä palvelevien tuotteiden ja konseptien synnyttämiselle. Lisätietoja: www.lut.fi/fi/nordi	2006–2007
TRALIA – Transitoliikenne	Tutkimuksena tarkoituksena oli selvittää Suo-	2008–

kenteen lisäarvopalvelut	men kauttakulkuliikenteessä käytössä olevia lisäarvopalveluja ja niiden kehitysnäkymiä sekä tarkastella Suomen transitoliikenteen nykytilaa ja tulevaisuutta. Lisätietoja: mkk.utu.fi/tutkimus/projektit/uusihanke/tralia.html	2009
TRAMA – Transitoliikenteen taloudelliset vaikutukset	Hankkeessa on tuotettu kaksi tietokonemallia (kokonaisvaikutukset -malli ja vertailumalli), joita käytetään vuosittain kauttakulkuliikenteen tavarakuljetuksista Suomelle koituvien taloudellisten vaikutusten arviointiin, seurantaan ja analysointiin. Lisätietoja: www.lvm.fi/web/fi/julkaisu/view/1166305	2006–
TRANSGOF – Suomen ja Venäjän välinen kuljetuslogistiikka	Tutkimuksen tavoitteena oli arvioida Suomen ja Venäjän kaupassa toimivien yritysten ja viranomaisten haasteita. Lisätietoja: mkk.utu.fi/tutkimus/projektit/venajahanke/transgof.html	2006– 2007
Transitoliikenne ja välityskauppa Venäjälle	Tutkimuksessa tarkasteltiin Suomen kautta Venäjälle ja Venäjältä Suomen kautta muihin maihin tapahtuvaa transitoliikennettä sekä Suomen kautta Venäjälle suuntautuvaa välityskauppaa. Selvityksessä kuvataan myös näiden toimintojen laajuutta ja arvioidaan niiden taloudellisia vaikutuksia. Lisätietoja: www.etla.fi	2000
Ulkomaankaupan suuryksikkökuljetusten liikenneyhteydet	Tutkimuksessa on selvitetty satamien kautta suuryksiköillä tapahtuvia Suomen ulkomaankaupan kuljetuksia ja niihin liittyviä kotimaan tie- ja rautatiekuljetuksia sekä näiden kuljetusten ominaispiirteitä, toimijoita, keskeisiä tavaravirtoja ja kehitystarpeita. Lisätietoja: www.mintc.fi/web/fi/julkaisu/view/820653	2005
Yhdistetyt kuljetukset kauttakulkuliikenteessä	Hankkeessa tutkittiin mm. kontti- ja trailerikuljetusten hintoja Länsi-Euroopasta Venäjälle eri transitoreiteilla sekä tarkasteltiin suoraa mannerkuljetusta Euroopasta Venäjälle. Lisätietoja: mkk.utu.fi	1999

Liite 2. TEN-T prioriteettiprojektit



TEN-T prioriteettiprojektit

1. Railway axis Berlin-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo
2. High-speed railway axis Paris-Bruxelles/Brussel-Köln-Amsterdam-London: PBKAL
3. High-speed railway axis of south-west Europe
4. High-speed railway axis east
5. Betuwe line: COMPLETED
6. Railway axis Lyon-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest-Ukrainian border
7. Motorway axis Igoumenitsa/Patra-Athina-Sofia-Budapest
8. Multimodal axis Portugal/Spain-rest of Europe
9. Railway axis Cork-Dublin-Belfast-Stranraer: COMPLETED 2001
10. Malpensa airport: COMPLETED 2001
11. The Øresund bridge: COMPLETED 2000
12. Nordic Triangle railway/road axis

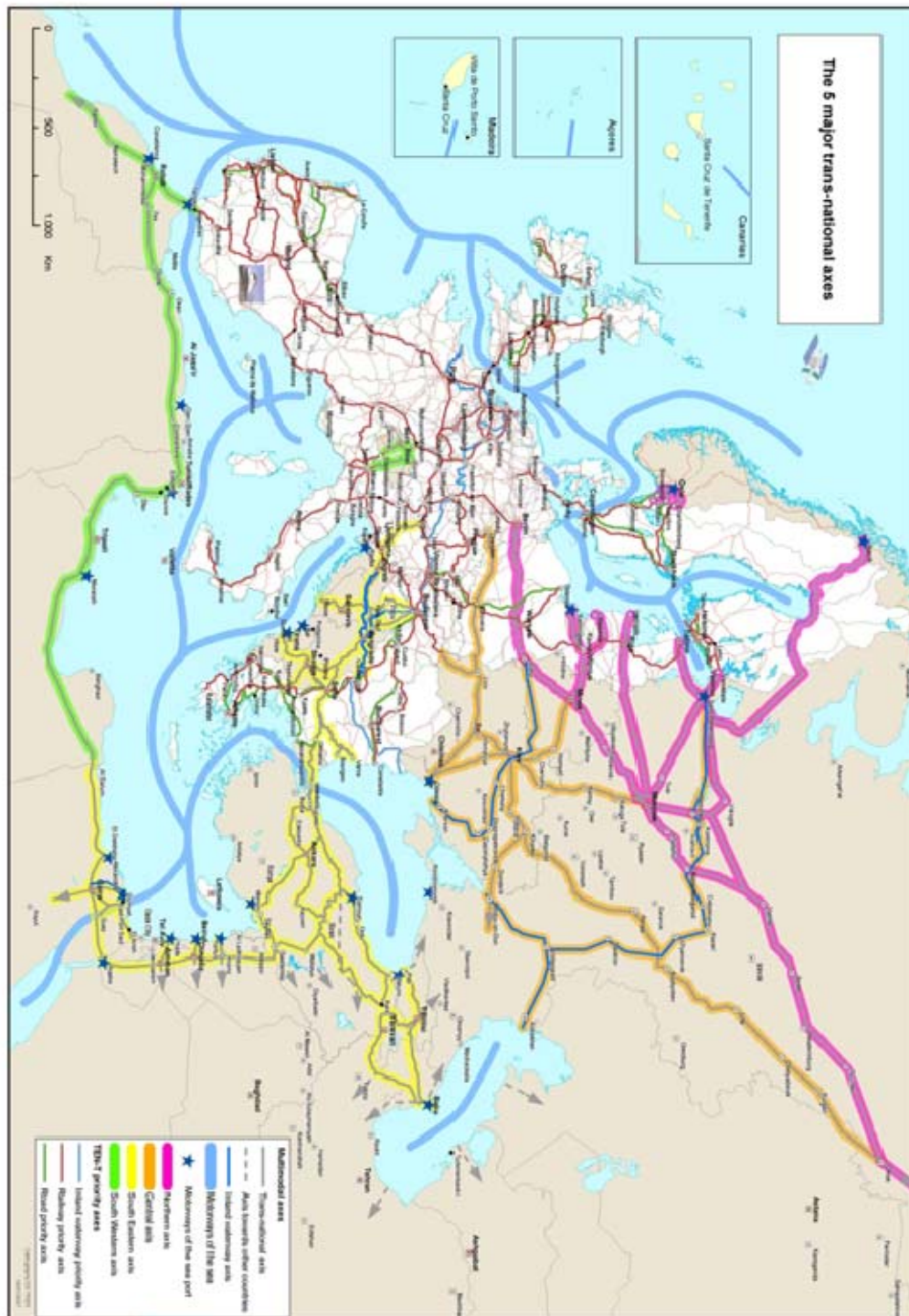
13. Road axis United Kingdom/Ireland/Benelux
14. West coast main line
15. Galileo
16. Freight railway axis Sines/Algeciras-Madrid-Paris
17. Railway axis Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava
18. Waterway axis Rhine/Meuse-Main-Danube
19. High-speed rail interoperability in the Iberian Peninsula
20. Railway axis Fehmarn belt
21. Motorways of the Sea
22. Railway axis Athina–Sofia–Budapest–Wien–Praha–Nürnberg/Dresden
23. Railway axis Gdansk-Warszawa-Brno/Bratislava-Wien
24. Railway axis Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen
25. Motorway axis Gdansk-Brno/Bratislava-Vienna
26. Railway/road axis Ireland/United Kingdom/continental Europe
27. "Rail Baltica" axis: Warsaw-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
28. "Eurocaprail" on the Brussels-Luxembourg-Strasbourg railway axis
29. Railway axis of the Ionian/Adriatic intermodal corridor
30. Inland Waterway Seine-Scheldt

Lähde:

http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/

Liite 3.

**Ylikansalliset liikenneväylät
KOM (2007) 32**



Liite 4.

Jälleenvienti

Suomen viennissä Venäjälle on erikoispiirteenä jälleenviennin suuri osuus, jonka suuruudeksi on arvioitu jopa kolmannes kokonaisviennistä. Lähes kolmasosa Venäjän viennistä harjoittavista yrityksistä on tukku- ja vähittäiskaupan alaan kuuluvia. Pääosa kaupan alan yritysten viennistä Venäjälle koostuu kulutustuotteista, kuten kodinkoneista, tietotekniikasta ja autoista. Näitä tuotteita ei valmisteta Suomessa, vaan ne tuodaan Suomeen ja kaupataan eteenpäin. Jälleenvienti-ilmiön eräänä selittäjänä on suomalaisen vähittäiskaupan laajeneminen Venäjälle. Vähittäiskauppa hoitaa jakeluaan Venäjälle Suomessa sijaitsevien logistiikkakeskustensa kautta. Hyödyntämällä jälleenvientiä tuontiyritys saa joustavuutta kuljetusketjuun, koska se ei ole riippuvainen muutamasta eri paikkakunnilla sijaitsevasta tullivarastosta, joissa transitotavaraa voidaan varastoida. Venäjälle etabloituneen kauppaketjun tullimuodollisuuksien kannalta asioiminen suomalaisen emoyhtiön kanssa on helpompaa kuin asioiminen Venäjältä lukuisten ulkomaisten alihankkijoiden kanssa.

Erona transitoon on lähinnä se, että tavara siirtyy Suomessa toimivan yrityksen omistukseen ja EU:n ulkokaupassa tavarat tullataan Suomeen. Jälleenvienti johtuu yleensä samasta syystä kuin transito. Suomen maantieteellinen sijainti ja tehokas logistiikkaverkosto ovat syitä tuoda tavaroita Suomen kautta Venäjälle. Jälleenvientiä pidetään väliaikaisena ilmiönä, joka loppuu vähittäiskaupan kehittyessä Venäjällä, (Ollus).

Liite 5.

Haastattelut

Toimitusjohtaja	Jouni Ahrela	CMA CGM Finland Oy Ab	10.5.2010
Toimitusjohtaja	Jan Gran	Haminan Satama Oy	12.5.2010
Johtaja	Juhani Hauhia	Schenker Oy	26.7.2010
Vice President, Sea Transports	Berit Hägerstrand-Åvall	Stora Enso	26.7.2010
Johtaja	Tommi Kivilaakso	Itäinen tullipiiri	28.5.2010
Terminaalijohtaja	Kimmo Lankinen	NEOT Hamina Terminal	11.5.2010
Liikennejohtaja	Markku Koskinen	Kotkan Satama Oy	11.5.2010
Toimitusjohtaja	Elisa Mikkolainen	Crystal Pool Ltd	10.5.2010
Senior Vice President	Päivi Minkkinen	VR-Yhtymä Oy	25.5.2010
Toiminnanjohtaja	Elina Multanen	Straightway Finland Ry	4.6.2010
Toimitusjohtaja	Markku Mylly	Suomen Satamaliitto	19.5.2010
Director, Supply Chain Management	Pentti Nelimarkka	Canon RU LLC	10.5.2010
Markkinointijohtaja	Mervi Nurminen	Haminan Satama Oy	12.5.2010
Toimitusjohtaja	Veli-Matti Pärssinen	Autolink Finland OY	24.5.2010
Toimitusjohtaja	Christian Ramberg	Turun Satama	24.5.2010
Myyntijohtaja	Kauko Saarela	Steveco Oy	11.5.2010
Project Manager	Martti Sajama	Container Finance Ltd Oy	14.5.2010
Johtava neuvonantaja	Pekka Sutela	Suomen Pankki	19.5.2010
Neuvotteleva virkamies	Marjukka Vihavainen-Pitkänen	Liikenne- ja viestintäministeriö	4.6.2010
Satamajohtaja	Torbjörn Witting	Kokkolan Satama	25.5.2010

Liite 6.

Suomen transitoreitin tulevaisuus -workshop

1.9.2010 klo 13.00–16.00

VR auditorio, Rautatientori 1C, Helsinki

Ohjelma

Puheenjohtajana toimii Suomen Satamaliiton toimitusjohtaja Markku Mylly

- 13.00 Tilaisuuden avaus**
Neuvotteleva virkamies Marjukka Vihavainen-Pitkänen, liikenne- ja viestintäministeriö, logistiikka- ja Venäjä – yksikkö
- 13.15 Ajankohtaispuheenvuorot**
Tulli, johtaja Tommi Kivilaakso, Itäinen tullipiiri
Venäjän talous, johtava neuvonantaja Pekka Sutela, Suomen Pankki
- 13.50 SPC Finlandin transitoselvityksen tuloksia**
Transitokuljetusten tilanne – rakenne, määrät ja reitit
Tutkija Antti Posti, Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Transitokuljetusten tulevaisuudennäkymät: haastattelujen ja kyselyn tulokset ja niistä johdetut skenaariot
Tutkija Pekka Sundberg, SPC Finland, Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
- 14.15 TAUKO**
- 14.30 Keskustelu: skenaarioiden arviointi, mitkä ovat keinot Suomen reitin kilpailukyvyn säilyttämiseksi?**
- Alustukset**
Myyntipäällikkö Ari-Pekka Tynys, VR Yhtymä Oy, VR Logistiikka
Johtaja Risto Jaakkola, Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyritykset USL ry
Hallituksen puheenjohtaja Thomas Franck, Suomen Varustamot ry
Toimitusjohtaja Bengt Westerholm, Beweship Oy, Suomen Huolintaliikkeiden liiton Venäjä/IVY-jaoston puheenjohtaja
- **keskustelun teemoja:**
 - reitin kehitystarpeet
 - verkostoituminen – tavoitteiden määrittely ja yhteistyön kehittäminen
 - poliittisen päätöksenteon sekä viranomaisten rooli ml. EU
 - transiton merkitys Suomelle
 - tarpeet (investoinnit, lainsäädäntö, EU)
 - vaihtoehtoiset ratkaisumallit ja vaikuttamisen kohteet
 - vaikuttaminen kuljetuspäätöksen tekijöihin: laivaajat, huolintaliikkeet
- 15.30 Yhteenveto ja jatkotoimet**
- 16.00 Tilaisuus päättyy**



Turun yliopisto
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS

FI-20014 TURUN YLIOPISTO

<http://mkk.utu.fi>



Turun yliopisto
University of Turku