

VAASAN YLIOPISTO

TEKNILLINEN TIEDEKUNTA

TUOTANTOTALOUS

Laura Kaasila

**SUOMEN JA VENÄJÄN VÄLISEN TRANSITOLIIKENTEEEN
TULEVAISUUDEN NÄKYMÄT VENÄJÄN WTO-JÄSENYYS HUOMIOIDEN**

Suomen erityisasema nyt ja tulevaisuudessa

Tuotantotalouden
Pro gradu -tutkielma

VAASA 2013

SISÄLLYSLUETTELO

Sivu

ALKUSANAT	5
1. JOHDANTO	6
2. SUOMEN ASEMA VENÄJÄN TRANSITOLIIKENTEESSÄ	9
2.1. Suomen kilpailuedut ja sitä heikentävät tekijät	9
2.2. SWOT-analyysi.....	13
2.3. Kuljetusyhteydet	15
2.3.1. Meritiet	16
2.3.2. Rautatiet	17
2.3.2. Maantiet.....	19
2.3.3. Lentotiet	21
2.4. Kuljetusreittien valinta ja vertailu.....	22
3. TRANSITON VAIKUTUKSET KANSANTALOUDELLISESTI JA ALUEELLISESTI	27
4. VENÄJÄN WTO-JÄSENYYS	32
4.1. Venäjän jäsenyyden ehdot	32
4.2. Venäjän WTO-jäsenyyden seuraukset ja taloudelliset vaikutukset	33
5. TALOUDEN KEHITYSNÄKYMÄT	35
5.1. Suomen talous	35
5.2. Venäjän talous.....	36
6. TULEVAISUUDEN SKENAARIOT	38
6.1. Tulevaisuuden uhkia	38
6.2. Suomen menestystekijät.....	40
6.3. Tulevaisuudenskenaarioiden suunta	42
7. TUTKIMUSMENETELMÄT	46
7.1. Tutkimuksen toteutus.....	47
7.2. Haastattelujen rakenne	47
8. TUTKIMUSTULOKSET	49
8.1. Transiton kuljetustuotteiden muutokset.....	49
8.2. Transitoreitit ja suurimmat logistiikka-alueet Venäjällä.....	55
8.3. Uudet potentiaaliset kohteet suomalaisille logistiikkayrityksille Venäjällä	58
8.4. Yritysten näkemys tulliyhteistyöstä ja Venäjän WTO-jäsenyyden vaikutus.....	61
8.5. Kuljetuskäytävähankkeet ja niiden mahdollisuudet Suomen kauttakulkuliikenteelle	62
8.4. Rikkidirektiivien vaikutukset transitoliikenteeseen.....	66
9. TIIVISTELMÄ HAASTATTELUISTA	68

10. JOHTOPÄÄTÖKSET	71
10.1. Suomen transitoreitin ylläpitäminen	73
10.2. Suomen reitin kilpailukyvyn muutokset	75
10.2.1. Suomen reitin vahvuudet.....	75
10.2.2. Suomen reitin heikkoudet.....	76
10.2.3. Suomen reitin mahdollisuudet.....	77
10.2.4. Suomen reitin uhkat	78
10.3. Transitoliikenteen kehitysnäkymät	79
10.4. Taloudellinen merkitys	82
10.5. Kehityssuunnan lisäselvitystarpeet	84
11. YHTEENVETO.....	86
LÄHDELUETTELO	89
LIITTEET	97
LIITE 1. Haastattelurunko toimialakohtaisesti	97
LIITE 2. Haastatellut asiantuntijat.....	99

VAASAN YLIOPISTO**Teknillinen tiedekunta****Tekijä:**

Laura Kaasila

Tutkielman nimi:Suomen ja Venäjän välisen transito-
liikenteen tulevaisuuden näkymät Venäjän
WTO-jäsenyys huomioiden: Suomen
erityisasema nyt ja tulevaisuudessa**Ohjaajan nimi:**

Petri Helo

Tutkinto:

Kauppatieteiden maisteri

Oppiaine:

Tuotantotalous

Opintojen aloitusvuosi:

2008

Tutkielman valmistumisvuosi:

2013

Sivumäärä: 99

TIIVISTELMÄ:

Venäjä liittyi Maailman Kauppajärjestöön (WTO) vuonna 2012. Tutkielmassa analysoidaan Suomen ja Venäjän logistisen suhteen kehityssuuntaa maiden välisessä transitossa Venäjän WTO-jäsenyyden jälkeen. Tavoitteena on miettiä transiton taloudellisia vaikutuksia Suomelle, analysoida kauttakulun nykytilannetta sekä sen mahdollisia kehitysnäkymiä. Tutkielma pohjautuu jo valmiiksi tehtyihin tutkimuksiin Suomen erityisasemasta transitossa ennen Venäjän WTO-jäsenyyttä sekä yrityshaastatteluihin liikenteen nykytilasta ja kehityssuunnista. Tilastot ja maailman talouden arviointi toimivat haastatteluja tukevana tutkimusmenetelmänä.

Transito on vähentynyt ja tulee vähentymään erityisesti arvotavarakujietuksissa. Nestemäisissä kemikaaleissa ei ole tapahtunut todella merkittävää muutosta ja suurin syy tähän on Venäjän passiivinen investointi omiin nesteterminaaleihin. Venäjän WTO-jäsenyyden vuoksi maa pyrkii saamaan tavarakaupan koko ajan vapaammaksi ja talouden kasvu johtaa myös maan infrastruktuurin kehittämiseen. Omiin satamiin tavaravirtojen keskittäminen voi kuitenkin pidemmällä aikavälillä johtaa satamien kapasiteettien täyttymiseen ja Suomi voi saada osan näistä volyymeistä tulevaisuudessa. On mahdollista, että Suomen kautta ohjataan jälleen uusia tavaravirtoja. Väylämaksut ovat tällä hetkellä eräs Suomen heikkous ja vuonna 2015 voimaan tuleva rikkidirektiivi tulee hankaloittamaan Suomen transitoliikenteen kilpailukykyä entisestään. Direktiivien negatiivista vaikutusta voitaisiin kompensoida esimerkiksi väylämaksuhelpotuksilla niin kauan kunnes nämä vaikutukset tiedetään.

Muista Euroopan maista lähtevien kuljetusten osalta Suomea ei enää edes harkita transitomaana, vaan kuljetukset pyritään liikennöimään suoraan Venäjälle. Erilaiset kuljetuskäytävähankkeet tuovat Suomelle mahdollisuuden hyödyntää uusia reittejä Aasiaan ja Eurooppaan, ja erityisesti Arktisia alueita visioidaan maailman tulevaisuuden kuljetusreiteiksi. Suomi tarvitsee myös paljon ulkomaalaisten yhteistyökumppaneiden apua transitomyynnissä, sillä muuten transitoon tarvittava tietotaito häviää ja myötävaikuttaa kauttakulun lakkaamiseen. Tällä hetkellä Suomen tulisi panostaa enemmän vientiin ja sen kilpailukykyyn kuin kauttakulkuliikenteeseen.

AVAINSANAT: Transitoliikenne, WTO, talous, Suomi ja Venäjä

UNIVERSITY OF VAASA**Faculty of technology****Author:**

Laura Kaasila

Topic of the Master's Thesis:Future scenarios of transit traffic between Finland and Russia observing WTO membership of Russia: Finland's special position now and in the future
Petri Helo**Instructor:****Degree:**

Master of Science in Economics and Business Administration

Major subject:

Industrial Management

Year of Entering the University:

2008

Year of Completing the Master's Thesis:

2013

Pages: 99

ABSTRACT:

Russia joined World Trade Organization (WTO) in 2012. Thesis analyses position changes of logistics in transit traffic between Finland and Russia after Russia's WTO membership. The aim is to consider economical effects on transit traffic for Finland, to analyze its current status and possible development scenarios. Thesis is based on already done researches about Finland's special position in transit traffic before WTO membership of Russia and on the interviews of current status of transit traffic and its development scenarios. Those are supported by statistics and evaluation of world economy.

Transit traffic has reduced and is still reducing especially regarding transportation of high value products. The volume of liquid chemicals has not changed drastically and the main reason for that is Russia's lack of investments to its own liquid terminals. Due to WTO membership, Russia aims to liberalize its trade and growth of economy leads to development of country's infrastructure. In long-term, centralization of product flows to Russia's own ports can lead to capacity fulfilling. Finland may have a possibility to get some of these volumes in the future and therefore, new product flows via Finland are routed. Fairway dues system is a weakness for Finland and EU Sulphur Directive's entry into force in year 2015 is going to harm competitiveness of Finnish transit traffic even more. The negative effect of Sulphur Directive could be partially compensated by a reduction of fairway dues as long as this effect is known.

When goods originate from other EU-countries, Finland is no longer an option in transit traffic and cargos are going directly to Russia. Various corridor projects bring possibilities to Finland to utilize new routes to Asia and Europe, and specifically Arctic region is predicted to be one of future corridors of the world. Finnish companies need as well assistance of foreign co-operation partners in order to promote sales of transit traffic. Otherwise, needed know-how is disappearing and contributes to cessation of transit traffic. At the moment, Finland must invest more to its exports and its competitiveness than to transit traffic.

KEYWORDS: Transit traffic, WTO, economy, Finland and Russia

ALKUSANAT

Tutkielman aiheen valitsin mielenkiinnosta itäiseen naapurimaahamme, Venäjään. Kulttuuriset erot näinkin lähellä olevan rajanaapurimme kanssa yllättävät. Pääsin konkreettisesti tutustumaan Venäjään syksyllä 2010 Pietariin tekemäni opiskelijavaihdon myötä ja tämän jälkeen mielenkiinto maata kohtaan on säilynyt.

Alkusanoissa haluaisin kiittää kaikkia haastattelemani henkilöitä, jotka ottivat minut lämpimästi vastaan omien aikataulullisten kiireidensä keskellä ja jakoivat näkemyksensä maiden välisestä liikenteestä kanssani. Kiitos kuuluu myös Vaasan yliopiston tuotantotalouden professorille Petri Helolle ohjauksesta ja sopeutumisesta aikataulullisiin muutoksiini. Kiitokset haluan myös esittää perheelleni ja lähimmäisilleni tuesta tutkielman teon aikana. Erityiskiitos kuuluu isälleni, Esko Kaasilalle, kuka oli mukana projektissa alusta loppuun ja auttoi minua verkostoitumaan sekä saamaan tutkielmassa tehdyt haastattelut. Kiitos isä myös siitä, että loit positiivista toivoa minuun, kun tutkielma tuntui haastavalta toteuttaa. Sinusta oli suuri apu.

Helsingissä 27. lokakuuta 2013

Laura Kaasila

1. JOHDANTO

Suomen ja Venäjän välinen liikenne, varsinkin kauttakulkuliikenne on ajankohtainen aihe erityisesti Venäjän Maailman Kauppajärjestön (WTO) jäsenyyden myötä. Jäsenyys astui voimaan kesällä vuonna 2012. Maiden välinen logistinen kauppakumppanuus on kiinnostanut aina Neuvostoliiton ajoista lähtien nyky-Venäjän aikakauteen ja tämän vuoksi valitsin maiden välisen transitoliikenteen tutkielmani aiheeksi. Suomi ja Venäjä ovat naapurimaina läheiset kauppakumppanit, joten yhteistyö on ollut luonnollista. Venäjä on Suomen suurin kauppakumppani, joka luo maiden välisen suhteen tarkasteluun huomattavaa lisäarvoa. Logistiseen suhteeseen liittyy kuitenkin monia erilaisia näkökantoja sekä positiivisia että negatiivisia, ja näin ollen pohdimme tutkielmassa sekä Suomen ja Venäjän välisiä logistisia suhteita että tarkastelemme niiden vaikutuksia myös yhteiskunnallisesta näkökulmasta.

Mielenkiintoa Suomen ja Venäjän väliseen transitoliikenteeseen lisäävät Venäjälle rakennetut uudet suursatamat, kuten esimerkiksi Suomenlahden Ust-Luga. Uudet satamahankkeet uhkaavat lopettaa Suomesta itään suuntautuvan kauttakulkuliikenteen, sillä venäläiset haluavat hyödyntää omaa satamapasiteettiaan. Markkinoilla Ust-Lugan satama on esiintynyt aggressiivisesti ja Venäjän osittain melko vahva talouskasvu on oikeuttanut pelon uutta satamaa kohtaan. Tutkielman edetessä esitetään mahdolliset tulevaisuuden uhkat, joita nämä satamahankkeet muun muassa aiheuttavat. Hankkeet ovat erittäin ajankohtaisia ja vaikuttavat vahvasti Suomen ja Venäjän transitoliikenteeseen.

Venäjän kapasiteetin kasvu uhkaa lopettaa transiton kokonaan, jonka vuoksi on tärkeää luoda myös tulevaisuuden skenaarioita, jotta tällä olisi liiketaloudellista jalansijaa myös jatkossa. Merkittävää on peilata nykyhetkestä ajanjaksoa pidemmälle ja pohtia keinoja Suomen kauttakulun säilyttämiselle. Tällä hetkellä Suomen reitin turvallisuus, luotettavuus ja sen tarjoamat lisäarvopalvelut ovat olleet kilpailuetu ja luoneet Suomen reitin vahvan aseman. Tulevaisuudessa nämä asiat eivät välttämättä enää riitä ja reitistä täytyy tehdä entistä houkuttelevampi.

Tutkimuksen tarkoituksena on miettiä transiton taloudellisia vaikutuksia Suomelle, analysoida kauttakulun nykytilannetta sekä sen mahdollisia kehitysnäkymiä. Transiton on tuonut Suomelle huomattavia taloudellisia vaikutuksia esimerkiksi työllisyyden kohentajana, joten kauttakulun mahdollisella hiipumisella on myös Suomen talouteen vaikuttava merkitys. Tutkielmassa analysoidaan transitoliikenteen muuttuvia rakenteita

Venäjän WTO-jäsenyyden jälkeen verrattuna aikakauteen ennen Maailman kauppajärjestön sopimuksen ratifiointia. Tarkoituksena on saada aikaan uusia vaihtoehtoja transitoliikenteen kasvatukseen sekä sen merkityksen vahvistamiseen.

Aiheen ajankohtaisuuden vuoksi varsinaisia tutkimuksia aiheesta ei ole vielä tehty ja näin ollen tutkielma perustuu haastatteluihin alan yrittäjien keskuudesta sekä olemassa oleviin tilastoihin. Vaikeutta lisää aiheen monenlaiset näkökulmat, sillä skenaarioita transitoliikenteen tulevaisuudesta muodostetaan jatkuvasti ja varsinkin Venäjän WTO-jäsenyyden tuomat konkreettiset muutokset ovat nähtävillä vasta muutaman vuoden kuluttua. Tavoitteenani näin ollen on muodostaa jo olemassa olevan dataan perustuen väitteitä, joiden tukena haastattelut ja transito-tilastot toimivat. Tässä työssä keskitytään luomaan uusia tulevaisuuden skenaarioita ja miettimään Suomen mahdollisia uusia kilpailuetuja ja aseman kohentamistapoja transitoliikenteessä Venäjän WTO-jäsenyyden jälkeen.

Tutkielmassa on johdannon jälkeen teoriaosuus, jossa tutkimme Suomen nykyistä kilpailuasemaa ja tekijöitä, jotka ovat vaikuttaneen sen nykyiseen tilaan. Lopuksi yhteenvetona kilpailuasemasta on SWOT-analyysi, joka nitoo yhteen Suomen reitin vahvuudet, heikkoudet, mahdollisuudet ja uhkat. Analyysin jälkeen esitellään esillä olevat kuljetusmuodot transitoliikenteessä ja perustellaan mitkä näistä ovat parhaimmat Suomen ja Venäjän väliseen liikenteeseen. Kuljetusmuodot ja reittivaihtoehtojen punnitseminen ovat nimittäin luoneet Suomelle sen nykyisen kilpailuaseman. Reittivalinnalla voi olla yllättäviäkin seurauksia Suomen valtiollisen hyvinvoinnin kannalta ja tutkielmassa ennen kaikkea korostetaan Venäjän tärkeyttä Suomelle sekä kauppamaana että yhteistyökumppanina. Maailmantalouden muutokset ovat rinnastettavissa Venäjän kapasiteetin kasvuun, joka on osoittanut olevansa vaikeasti ennustettavissa. Venäjän talous on verrannollinen öljyn hinnan muutoksiin ja näin ollen myös rakenteelliset muutokset tulevat ajankohtaisiksi.

Tarkastelemme tutkielmassa myös TRAMA-projektia (2009), jonka tarkoituksena on arvioida, seurata ja analysoida transitoliikenteen tavarankuljetuksista Suomelle koituvien taloudellisia vaikutuksia hyödyntämällä kahta tietokonemallia (kokonaisvaikutukset- ja vertailumalli). Menettelytavasta on hyötyä vertailtaessa transitomäärien muutoksia kuluneina vuosina ja samalla ennusteita tuleviin vuosiin. Projektin tarkoituksena on antaa yleiskuva siitä, mitkä vaikutukset kauttakulkuliikenteellä on Suomelle ja sen taloudelle, ja kuinka merkittäviä ne ovat.

TRAMA 2 -projektin (2008) tarkoituksena on puolestaan seurata toimijoiden odotuksia kauttakulkuliikenteen kehityksestä ja markkinoinnista.

Kolmannessa teorian pääkappaleessa esitellään transiton vaikutuksia. Venäjän ratifioidessa Maailman Kauppajärjestön jäsenyys kesällä 2012, kaupan määräykset ja toimitavat tulevat muuttumaan vähitellen samanlaisiksi kuin läntisessä kaupassa. Aihe on tästä syystä mielenkiintoinen, sillä tulevaisuudessa se tulee vapauttamaan itään suuntautuvaa kaupankäyntiä ja logistiikkaa. Jäsenyyden myötä erityisesti logistiikkaan liittyvä tiedonsiirto ja maksuliikenne muuttuvat. Näin ollen teoriaosuudessa tarkastellaan tulevaisuuden skenaarioita uhkien ja Suomen potentiaalisuuden näkökulmasta; miltä Suomen ja Venäjän logistinen kumppanuus tulee mahdollisesti näyttämään. Lopullinen muutos on kuitenkin nähtävissä muutaman tulevan vuoden aikana.

Varsinaista aihetta käsitellään kvalitatiivisen tutkimusmenetelmän pohjalta, joka on tässä tutkielmassa haastattelut. Näitä tukevana kvantitatiivisena tutkimusmenetelmänä toimivat tilastot pääosin vuodesta 2006 alkaen vuoteen 2013 saakka. Aihetta käsitellään Suomen transitoliikenteen nykyisestä näkökulmasta eli missä tilanteessa maiden välinen logistiikka on tällä hetkellä ja miten haastateltavat yritykset kokevat tilanteen. Aihetta myös analysoidaan investointien valossa eli ovatko yritykset aikoinaan panostaneet transitoliikenteeseen ja näkevät sillä tulevaisuudessa vielä liiketaloudellista merkitystä.

Lopuksi tutkielmassa on ennen yhteenvetoa johtopäätökset, jossa haastattelujen ja tilastojen perusteella voidaan mitata niiden yhteensopivuutta ja mahdollisia eroja. Suomen ja Venäjän transitoliikenteestä on luotu paljon tulevaisuuden skenaarioita ja erityisesti Venäjän melko tuoreen WTO-jäsenyyden vuoksi selviä muutoksia ei ole vielä kuin vähän konkreettisesti nähtävissä. Suomen suhteellisen pieni talouden koko verrattuna Venäjään aiheuttaa Suomelle suuremmat muutokset liiketaloudellisesti ja kansantaloudellisesti kuin itäiselle naapurimaalle. Rakenteelliset muutokset eivät ole näin ollen niin merkittäviä Venäjälle, mutta pidemmällä aikavälillä nämäkin voivat vaikuttaa koko maan talouteen.

2. SUOMEN ASEMA VENÄJÄN TRANSITOLIIKENTEESSÄ

Suomen merkitystä Venäjän logistisena kumppanina ei tule vähätellä, sillä sen asema on huomattava. Venäjä oli vuonna 2011 selvästi Suomen suurin tuontimaa, sillä sen osuus oli tuonnista 18,7 prosenttia. Viennissä Venäjä jäi puolestaan Saksan ja Ruotsin jälkeen 9,4 prosentin osuudellaan. (Tilastokeskus 2012.) Erityisesti konttien kuljetus erikoisjunissa Kaukoidän satamista Suomeen kasvaa nopeasti ja yli 90 prosenttia Siperian radan kansainvälisestä konttiliikenteestä suuntautuu Suomeen. Suomen reitti on jatke Trans-Siperian radalle ja Venäjälle kansallisesti tärkeälle Pohjoinen–Etelä -käytävälle. Tieliikenteen kasvu Suomen tärkeimpien rajanylityspaikkojen Vaalimaa ja Nuijamaa kautta on ollut huomattavan nopeaa. Helsingin ja Vaalimaan välisen tieosuuden keskimääräinen vuorokausiliikenne oli 14 100 ajoneuvoa vuonna 2003 ja tästä raskaan kuorma-autoliikenteen osuus oli 14 prosenttia. Ainakin parin seuraavan vuoden aikana kasvu on ollut 10–20 prosenttia vuodessa. Venäjä käyttää Suomea pääkuljetusreittinään Venäjältä EU:sta vietävissä arvotavarakuljetuksissa. (Liikenne- ja viestintäministeriö, julkaisu 4/2005: 56–57.)

2.1. Suomen kilpailuedut ja sitä heikentävät tekijät

Suomen suurimmat kilpailijat Venäjän välisessä liikenteessä ovat Baltian maat ja Puola. Näissä maissa kuljetuskustannukset ovat pienemmät ja näin ollen tarjoavat etua halvempien kuljetusten toivossa. Suomen valttikortit liittyvät kuitenkin Suomen osaamiseen, palveluihin, erikoistumiseen ja ennen kaikkea kuljetusketjujen tehokkuuteen. Eräänä kilpailuetuna voidaan myös mainita Suomen muut toimivat ulkomaankaupan kuljetukset ja käytössä olevat uudet teknologiat, unohtamatta tehokasta infrastruktuuria. Suomen kilpailuasema määritetään ennen kaikkea kuljetusten lähtö- ja määräalueista, kuljetettavista tavaroista, kuljetuskustannuksista sekä markkinointi- ja luotettavuustekijöistä. (Widgrén, Kaitila & Arkonsuo 2000: 95.)

Suomen kilpailuetu Venäjälle on ehdottomasti sen maakuljetuksiin perustuva infrastruktuuri Venäjän rajalle asti sekä Venäjän rajan ylityksen sujuvuus. Tarkasteltaessa Suomen osuutta Venäjän ulkomaankaupan kuljetuksista on niiden osuus varsin pieni, vain noin 5 prosenttia. Pohdittaessa kuljetushistoriaa, on länsitransito

Suomen kannalta hyvin pelkistetty. Verrattuna useampiin muihin kilpailijoihin, Suomella on melko suuri osuus erityisesti erilaisten kemikaalien, lannoitteiden sekä malmien ja rikasteiden kuljetuksessa. Suomen hyvä asema transitokuljetuksissa Venäjälle perustuukin puhtaaseen ja korkealaatuiseen käsittelyyn ja varastointiin sekä tehokkaisuuteen rautatiekuljetuksiin Venäjän rajalta. (Widgrén ym. 2000: 97.)

Eräitä suurimpia kilpailijoita muilla reiteillä ovat öljytuotteet (mukaan lukien raakaöljy), metallit ja myös Suomelle tärkeät lannoitteet, joita kuljetetaan satamien kautta muun muassa Virossa, Latviasta, Liettuasta ja Puolasta. Baltian mailla on merkittävä asema öljytuotteiden länsitransitossa niiden infrastruktuurin takia sekä suuria bulkkitavaraeriä suosivasta kustannusrakenteesta. Suomen kilpailuasemaa nostattavat kuitenkin arvotavarakuljetukset, joissa Suomella on melko suuri osuus Puolan kautta tapahtuvien autokuljetusten ohella. Elintarvikkeet kulkevat pääosin Baltian maiden kautta tai suoraan Pietarin satamiin. (Widgrén ym. 2000: 98–99.)

Kilpailuetua Suomelle tuo myös sen EU-jäsenyyden myötä tullut markkinointiarvo ja uskottavuus. Kuitenkin EU-jäsenyydellä on haittapuolia transitokuljetuksissa, sillä se on lisännyt säännöksiä transitotavaroiden tarkastamisesta EU:n ulkopuolelta tulevista kuljetuksista. Elintarvikkuljetukset ovat erityisesti olleet viime aikoina tarkastelun kohteena. Suomen ja Venäjän välinen pitkä raja ja yhteinen historia tuovat luotettavuutta logistisena yhteistyökumppanina. Tehokas ja luotettava logistinen järjestelmä mahdollistaa tehokkaat kuljetukset Venäjän rajalta Suomen satamiin. Maantieteellisesti läheisen sijainnin vuoksi myös itätransiton tavaroiden varastointi Suomessa on mahdollista sekä kuljetusten yhdistäminen että muokkaaminen asiakkaan tarpeiden mukaisesti. (Widgrén ym. 2000: 99.)

Suomen kannalta tärkeitä kehitysnäkymiä ovat konttikuljetukset, sillä Pietarin satamat ovat kasvaneet ohi Helsingin satamista viimeisen kymmenen vuoden aikana. Tallinnassa on kasvanut myös erittäin nopeasti konttiliikenne, mutta se ei vielä kuitenkaan kilpaile Suomen reitin kanssa. Itään suuntautuva kauttakulkuliikenne on vain noin 10 prosenttia Suomen transitomääristä. Itälaajenemisella voi olla vaikutus Suomen suhteelliseen kilpailuasemaan Venäjän transitokuljetuksissa, sillä EU-standardien käyttöönotto todennäköisesti nostaa kustannustasoa Virossa ja muissa Baltian maissa. Tämä parantaisi Suomen suhteellista asemaa, mutta EU-standardien käyttöönotto kohottaisi esimerkiksi Viron kuljetusten laatua ja turvallisuutta. Tästä seuraa, että Viro voi vastaisuudessa kilpailla samoista kuljetuksista kuin Suomi yhä kuitenkin sen alhaisemman kustannusrakenteen vuoksi. (Alho, Kaitila & Widgrén 2001:

144.) Suomen reitin pääkilpailijoina ovat selvästi tällä hetkellä erityisesti Pietarin konttisatamat ja Suomen reitti joutuukin taistelemaan markkinaosuuksista niiden kanssa. (Hernesniemi, Auvinen & Dudarev 2005: 51–52.)

Suomen ja Venäjän liikenne painottuu maantiekuljetuksiin. Suurimman kilpailuedun Suomi saa ennen kaikkea arvotavaraan painottuvista kuljetuksista. Venäjän länsitransitosta huolehtivat pääasiassa Venäjän omat satamat ja Baltian maiden satamat, joissa keskeisenä kuljetuksena ovat öljy, raakaöljy sekä muut raaka-aineet. Pohdittaessa kokonaisuudessaan Suomen kautta kulkevaa transitoa, on se määrällisesti suhteellisen pieni ja arviolta vain noin neljä prosenttia koko Venäjän transitoliikenteen määrästä Itämerellä. (Hernesniemi ym. 2005: 54.)

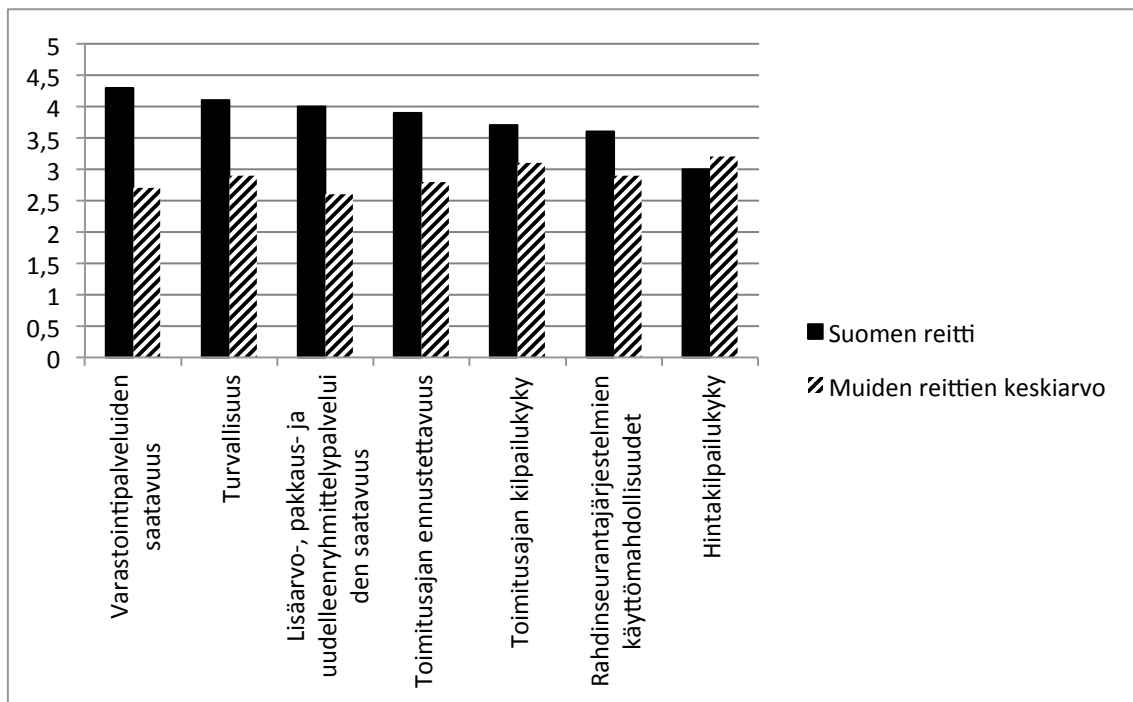
Suomen kuljetusten monipuolisuus on ehdottomasti kiistaton etu Baltian maihin verrattuna. Suomen oma vienti ja tuonti sekä Venäjän kauppa ovat merkittäviä. Satamat eivät esimerkiksi ole riippuvaisia pelkästään transitoliikenteestä toisin kuin Baltian satamat. Tämä saattaa kuitenkin lisätä Baltian maiden kilpailuhalukkuutta kauttakulkuliikenteessä entisestään. Suorien laivareittien lisääminen muun muassa välille Pietari-Tukholma-Pietari, ei ainakaan vielä toistaiseksi uhkaa Suomen transitoa. Turun sataman liikenteen ansiosta Suomella on selvä kilpailuetu transitossa Ruotsiin ja Norjaan nähden. Tämä liikenne hoituu kuorma-autokuljetuksina. (Hernesniemi ym. 2005: 54.)

Venäjän talouden nopea kasvu on erittäin myönteinen asia Suomen logistiikkaelinkeille ja erityisesti Suomen kautta tapahtuva transito on kasvattanut merkitystään. Kilpailutettaessa kuljetusreittejä painotetaan ensisijaisesti niiden turvallisuutta, luotettavuutta, kuljetusaikaa, ennustettavuutta, varastointimahdollisuutta ja lisäarvopalveluita. Näiden resurssien avulla tavarantoimittajat ja -tilaajat valitsevat parhaan kuljetusreitin tai toimitusketjun. Suomi saa kilpailuetua erityisesti hyvänä lisäarvopalveluiden tuottajana ja Suomen arvioidaan säilyttävän asemansa Venäjän ulkomaankaupan kauttakulkureittinä vielä lähitulevaisuudessa. Venäjän ulkomaankauppa tulee vielä kasvamaan voimakkaasti ja sen on vaikea pystyä kehittämään omia satamiaan sekä muita logistisia infrastruktuureita samassa tahdissa ulkomaankaupan kasvun kanssa. Satamakapasiteetti tulee kasvamaan ja siitä seuraa, että Venäjän omien satamien kautta kulkevat tavaravirrat lisääntyvät vähitellen. (Posti ym. 2009: 105.)

Pietarin alueen uudet logistiikkaterminaalit ja jakelukeskukset eivät vielä kilpaile Suomen lisäarvopalveluiden kanssa, mutta niillä on suuri merkitys lisäarvopalveluiden

kehittymisen kannalta. Transiton säilyminen Suomen reitillä tulevaisuudessa voidaan varmistaa rautatiekuljetusten kehittämällä Suomesta Venäjän ydinalueille. Loppujen lopuksi rautateitse Venäjälle menee hyvin vähän transitotuotteita ja niiden lisääminen olisi elinvoimaisen tärkeää. Säännölliset kuljetukset auttavat tässä prosessissa ja samalla vähentäisivät rajalla olevia rekkaruuhkia. Puutteita kuitenkin ilmenee muun muassa rautatiekuljetuspalveluiden integroinnissa. Tähän auttaisi esimerkiksi se, että palvelupakkaus tulisi olla mahdollista ostaa yhdeltä toimijalta. (Posti ym. 2009: 112.) Suomen asemaa heikentävä tekijä ovat korkeat työvoimakustannukset transitokuljetuksissa verrattuna Venäjään, Baltian maihin ja Puolaan. Työvoimakustannukset voivat olla jopa 3–4 kertaa suuremmat. Eräs ongelma näihin kustannuksiin liittyen on sen käytön joustamattomuus verrattuna kilpaileviin kuljetusvaihtoehtoihin. Transitokuljetusten kustannuksissa on otettava huomioon myös Suomen epäedullinen merenkulkumaksujen rakenne. Rakenne ei suosi suurten jäävahvistamattomien bulkkitavara-alusten käyntejä Suomen satamissa. (Widgrén ym. 2000: 99.)

Lisäksi suuri Suomen kilpailuasemaa heikentävä tekijä on Venäjällä käytössä olevat kaksinkertaiset tullimaksut. On olemassa kaksinkertaiset rautatietullimaksut riippuen kuljetuksen määränpäästä ja tarkoituksesta. Esimerkiksi tullimaksut Pietarin satamaan ovat halvempia kuin Kotkan satamaan ja maksujen erot voivat olla jopa kolme- tai nelinkertaiset. Tämä vääristää kilpailua ja tukee Venäjän satamia. Venäjän WTO-jäsenyys todennäköisesti kumooa tuplamaksusysteemin ja näin ollen edesauttaa ylläpitämään Suomen reitin kilpailukykyä. (Pekkarinen 2005: 105.)



Kuva 1. Suomen reitin kilpailutekijät muihin reitteihin verrattuna. (Märkälä ym. 2007: 64.)

2.2. SWOT-analyysi

Suomen *vahvuuksissa* (*S*) ovat tärkeitä sekä kauppareitin perinteet että sen turvallisuus. Lisäarvopalveluita tulisi painottaa vieläkin enemmän, sillä niiden ansiosta Suomella on suuri kilpailuetu Venäjän transitoliikenteessä. Maantieteellinen sijainti, mutta myös teollisuuden kilpailutarpeet ovat ennen kaikkea pakottaneet Suomen myös kehittämään kuljetuksia. Sijainti yhdistettynä vapaavarastointimahdollisuuteen on Suomen kiistaton kilpailuetu. Korealaiset, kiinalaiset ja japanilaiset yritykset käyttävät Suomea vapaavarastojen sijaintimaana ja käyvät sitä kautta kauppaa myös Venäjälle. (Hernesniemi ym. 2005: 68.)

Eräänä Suomen *heikkoutena* (*W*) voidaan mainita heikko venäjän kielen osaaminen, joka hankaloittaa yhteistyötä. Käytännönongelmia pohdittaessa suurta haittaa aiheuttaa venäläiskuljettajien viisumien saanti. Venäläiset hoitavat kuitenkin noin 70–80 prosenttia maantiekuljetuksista ja viisumin saanti voi kestää kolmekin viikkoa.

Rajaratojen yksiraiteisuus ja Suomen puolen ratojen huono kantavuus on eräs infrastruktuurin pullonkaula. (Hernesniemi ym. 2005: 69.)

Venäjän kauppatapojen ja lainsäädännön ”normalisoituminen” voidaan nähdä *mahdollisuutena (O)*, mutta todella pitkän ajan sellaisena (Hernesniemi ym. 2005: 71). Venäjän WTO-jäsenyys tulee kuitenkin vauhdittamaan markkinoiden vapauttamista huomattavasti (Maisila 2012).

Merkittävämmät Venäjään liittyvistä *uhkista (T)* ovat talouden suuret vaihtelut, omien suosiminen ja se, että Venäjällä liian moni asia perustuu poliittisiin päätöksiin tai on niistä riippuvainen. Kuitenkaan EU:n ja Venäjän suhteet eivät vaikuta Suomen ja Venäjän suhteisiin. (Hernesniemi ym. 2005: 71.)

Taulukko 1. Suomen reitin SWOT-analyysi suhteessa kilpailijoihin EU:n ja Venäjän välisissä kuljetuksissa. (Hernesniemi ym. 2005: 69.)

<p>Vahvuudet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kilpailukykyinen infrastruktuuri • Maantieteellinen läheisyys, historiausta • Nopea rajanylitys verrattuna kilpaileviin rajoihin • Tiheät frekvenssit • Logistiikan osaaminen • Lisäarvopalvelut • Turvallisuus • Perinteet viranomaisyhteistyössä (ministeriöt, tulli, rautatiet) 	<p>Heikkoudet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kustannustasot (palkkakulut, väylämaksut, polttoaine jne.) • Jäykkä työmarkkinakulttuuri • Liikaa pieniä toimijoita • Liiallinen sisäinen ja alueellinen kilpailu • Venäjäosaaminen suhteellisesti vähentymässä, asenteet, hajanaisuus
<p>Mahdollisuudet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Venäjän kaupan kasvu • Osaamisen vienti • Länsimaiset sijoitukset Venäjälle • Venäjän lainsäädännön ja kauppatapojen normalisoituminen • Kustannuserojen tasaantuminen • Suomi EU:n Venäjä-osaajana, vaikutusmahdollisuudet 	<p>Uhkat</p> <ul style="list-style-type: none"> • Venäjän sisäinen tilanne • Talouden suuret muutokset, kauppasota, pankkikriisi • Poliittiset päätökset • Baltian reittien kilpailukyvyyn kasvu • Kriisitilanteet, onnettomuudet (ydinvoimalat) • EU:n ja Venäjän suhteet

2.3. Kuljetusyhteydet

Neuvostoliiton romahdettua Suomen tärkeys transitoliikenteessä Venäjälle ja Venäjältä kasvoi. Venäjälle oli mahdotonta luoda uusia satamia 1990-luvulla, jotka täyttäsivät kaikki ulkomaankauppatarpeet. Tämä tilanne antoi Suomen reitille kilpailuedun ja liikenne kasvoi nopeasti seitsemänä peräkkäisenä vuotena alkaen vuonna 1991. Venäjän ruplan romahdus 17.8.1998 pysäytti kasvun ja kehityksen uusi aikakausi alkoi. (Kilpeläinen 2004: 12.)

Neuvostoliiton aika on luonut Venäjälle sen nykyisen liikenneinfrastruktuurin. Tärkeimmät elementit ovat kattava rautatieverkko, lentoliikenneverkosto, maantieverkko ja melko laaja sisävesiliikenneverkko. Maantieverkon huono puoli on sen huonokuntoisuus ja harvuus verrattuna länsimaihin. Ulkomaankauppayhteyksissä Itämerellä ja sen satamilla on suuri merkitys, varsinkin tarkasteltaessa Suomen ja Venäjän välistä kaupankäyntiä ja kuljetusyhteyksiä. Itämeren satamien kanssa kilpailevat Mustan meren, Barentsin meren ja Kaukoidän satamat. (Hernesniemi 2005: 36.)

Vuodesta 1997 rahtivirta Suomen kilpareittien kautta (Pietarin satama, Viipuri, Primorsk, Murmansk, Viron, Liettuan ja Latvian satamat) oli melkein kaksinkertaistunut. Suurin syy tähän oli yksinkertaisesti nopeasti kasvava öljyn ja vastaavanlaisten tuotteiden vienti. Suomen transitoliikenteen kehitys on jossain määrin eri kuin kehitys kilpailevilla reiteillä. Kuluttajatuotteiden osuus mentäessä Venäjälle kuin myös lisäarvopalvelut ovat nousseet huomattavasti Suomessa. Suurimmat voittajat Suomen kauttakululiikenteessä ovat Haminan, Kotkan ja Helsingin satamat sekä Trans-Siperian liikenteen vuoksi Kouvolan ja Lappeenrannan rautatieasemat. (Kilpeläinen 2004: 12.)

Venäjän infrastruktuuri-investoinnit ovat olleet jäissä yli vuosikymmenen, tosin strategisesti tärkeäksi koetut satama-, terminaali- ja putki-investoinnit sekä tieinvestoinnit Moskovassa ja Pietarissa ovat saaneet valtion huomion. Suomella on huomattavan paljon tarjottavana teknologiaa, jolla liikenneinfrastruktuurin tehoa voitaisiin nostaa, esimerkiksi erikoisaluksia vaativiin olosuhteisiin ja puhdistusvälineistöä ympäristöonnettomuuksien varalta. Suomi tarjoaisi myös teknologista osaamistaan puu- ja paperikuljetusten osalta sekä ongelmaratkaisuja. (Hernesniemi ym. 2005: 40.)

Suomen ja Venäjän hallituksilla on merkittävä asema. Erityisesti Venäjän vähäinen investointi kuljetusyhteyksien parantamiseen on avainongelma. Tuotteet, jotka kuljetetaan Suomen kautta, ovat yleensä kalliita ja niiden avain markkina-asema Venäjällä on Pietarissa ja Moskovassa. Liikenne Suomen ja näiden kaupunkien välillä on yleensä tiheää ja etäisyydet ovat suhteellisen lyhyitä. Tieyhteyksien heikko kunto vaarantaa näin ollen kuljetusten turvallisen kuljetuksen. Venäjä on kuitenkin suunnitellut uudistavansa sekä maantie- että rautatieraitteja, mutta epävarmoja tekijöitä ovat rahoitus ja aikataulu. Venäjän hallituksen tulisi myös päivittää kuljetusta koskevia säännöksiä, jotka tosin tulevat todennäköisesti uudistumaan Venäjän WTO-jäsenyyden myötä. (Pekkarinen 2005: 104–105.)

Maantiet ovat hallitseva kuljetusmuoto Venäjälle ja rautateitä käytetään huomattavasti vähemmän, kun taas tilanne on täysin päinvastainen transitoliikenteessä Venäjältä. Ainoastaan muutama prosentti transitorahdista Venäjältä tulee Suomeen maanteitse. Suurin osa siitä saapuu junalla Venäjältä suoraan Suomen satamiin. (Ollus & Simola 2006: 58.)

2.3.1. Meritiet

Sisävesiliikenne on tärkeä kuljetusmuoto rautateiden ohella. Volga–Baltia -kanava ja jokiverkko, joka yhdistää Itämeren Mustaan mereen ja Kaspianmereen ovat sen tärkeimmät yhteydet. Taloudellisesti vähäarvoisempi on sisävesiväylä, joka kulkee Itämereltä Viananmerelle. Pohjois-Venäjän ja Siperian sisäosien teollisuuden ja raaka-aineiden tuotantokeskuksien kuljetusväylänä toimivat useat Pohjoiseen jäämereen laskeutuvat joet. Kesällä pääkanavien ulkopuolella ongelma on veden vähyys ja talvisin lähes koko kanavaverkko on suljettu jääolojen takia. (Hernesniemi ym. 2005: 39.)

Suomelle tärkeimmät kauttakulkuliikennesatamat sijaitsevat lähellä rajaa, lukuun ottamatta Länsi-Suomessa sijaitsevia bulkkitavarasatamia. Helsinki, Kotka ja Hamina sekä myös Lappeenranta ovat satamia, joiden kautta nykyinen transitoliikenne suurimmaksi osaksi kulkee. Satamien merkitys erityisesti korostuu niiden toimiessa kuljetusketjussa maa- ja merikuljetusten solmukohtana. (Hernesniemi ym. 2005: 42, 64.)

Aikaisemmin transitojakeluvälyt ovat sijainneet lähes poikkeuksetta suurissa Keski-Euroopan satamissa. Nykyiset tullimääräykset ja lukuisat rajojen ylitykset sekä niiden

etäisyys Venäjästä ja muista IVY-maista, tekevät Keski-Euroopan liikenteen vaikeammaksi. Puolestaan Suomen maantieteellinen sijainti Venäjän rajanaapurina, Moskovan ja Pietarin läheiset sijainnit antavat hyvät edellytykset Suomelle toimia transitosatamina ja jakelukeskuksen sijaintipaikkana. (Hernesniemi ym. 2005: 64–65.)

Venäjän ulkomaankaupan kuljetuksissa Baltian ja Suomen satamien osuus on merkittävä. Transitovolyymia on pitänyt korkealla Venäjän vähäisen oman satamakapasiteetin lisäksi maan taloudellinen ja ulkomaankaupan kasvu kuin myös Baltian maiden satamiin vievät öljyputket. (Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisu 4/2005: 51.)

Kuljetusmäärällisesti suurimmaksi osaksi rahdit saapuivat mereltä Kotkan, Haminan ja Hangon satamiin. Useassa tapauksessa tavarat varastoitiin varastoihin Kaakkois-Suomeen, josta tavarat lastattiin rekkoihin määränpäänä Venäjä eteläisen Vaalimaan kautta. Lähes puolet meren kauttakulkuliikenteestä saapui Kotkaan vuonna 2005, viidesosa Haminaan ja toinen viidesosa Helsinkiin. Hangon sataman osuus oli noin yksi kuudesosa, joka pääosin koostui autojen transitosta. Viimeisen vuosikymmenen kuluessa Helsinki on menettänyt osuuttaan muihin satamiin verrattuna, erityisesti Kotkan. Kotkan transitomäärät ovat nousseet huomattavasti ja se on investoinut merkittävästi uuteen satamakapasiteettiin. Kaiken lisäksi lyhyt etäisyys Venäjän rajalle Kotkasta ja Haminasta houkuttaa kauttakulkuliikenteen käyttöä näiden kaupunkien läpi Venäjälle. (Ollus ym. 2006: 54–55.)

2.3.2. Rautatiet

Venäjän kanssa sama raideleveys mahdollistaa sujuvat ja keskeytymättömät rautatiekuljetukset Euroopasta. Suomen kuljetukset Venäjän takaa kolmansista maista hyötyvät myös yhteisestä raideleveydestä. Erityisesti pitkillä matkoilla rautatieverkko on Venäjän tehokkain ja kattavin kuljetusverkko, sillä se yhdistää kaikki suurimmat kaupungit. Rataosien heikko kunto on ongelma. Kuljetukset voivat monesti olla hitaita, sillä paikallisesti nopeusrajoitus voi olla vain 40 kilometriä tunnissa. Suomelle merkittävien rajarautatieasemien parannustyöt, kuten Vainikkalan ja Imatran, mahdollistavat entistä nopeammat kuljetukset. Samoin rahtiterminaalien ja suurnopeusratojen rakentaminen välille Pietari-Vainikkala ja Pietari-Moskova

edesauttavat nopeita kuljetuksia, sillä näiden ratojen nopeus on jopa 200 kilometriä tunnissa. (Kaloinen 1993: 20.)

Aasian ja Euroopan yhdistävä Trans-Siperian rata (TSR) on Itä-länsisuuntaisista rautatielinjoista tärkein (kuva 2). Sen kaksiraiteisuus mahdollistaa kaksisuuntaisen joustavan liikenteen ja kapasiteetti puolestaan mahdollistaa liikenteen huomattavan lisäyksen. Tämän verkoston suurin solmukohta on Moskova, ja Pietari taas palvelee Luoteis-Venäjää. Etelä-Venäjällä suuria rautatiekeskuksia ovat Rostov ja Krasnodar, joista on mahdollisuus edetä Mustan meren rannalle Novorossijskiin. Novorossijsk on Venäjän suurin satama. Yksi ongelmakohta rautatieliikenteessä on raaka-aineratojen ”umpiperät” ja yhdensuuntaiset rahtivirrat, useat ruuhkautuvat solmukohdat ja junien vanhanaikainen operointi sekä säännöllisessä liikenteessä olevien blokkijunien puute. (Hernesniemi ym. 2005: 36–39.)

Trans-Siperian radalla on suuri merkitys Suomelle erityisesti transitokuljetuksissa. Suomi on Euroopan ja Aasian välisten kuljetusten solmukohta ja tarjoaa multimodaalit liikenneyhteydet sekä idän että lännen suuntaan. Suomi pystyy hyödyntämään TSR-rataa pääasiassa transitokuljetuksissa Kaukoidästä ja entisistä Neuvostoliiton maista Suomen kautta Venäjälle sekä transitokuljetuksissa Länsi-Euroopasta ja Skandinaviasta Suomen kautta entisiin Neuvostoliiton maihin ja Kaukoitään. (Posti ym. 2009: 94.)



Kuva 2. Trans-Siperian rata (Posti, Ruutikainen, Haapakangas & Tapaninen 2009.)

Suomen ja Venäjän välisten rautatiekuljetusten volyymi Vainikkalan raja-aseman kautta oli vuonna 2003 noin 9,7 miljoonaa tonnia. Suurin osa, 68 prosenttia, on Suomen ja IVY-maiden välistä ulkomaankauppaa ja loppuosa Suomen satamien kautta kulkevaa transitoliikennettä. (Liikenne- ja viestintäministeriö, julkaisu 4/2005: 57.)

Venäjälle on Suomesta toimivia ja kehittyviä tie ja rautatieyhteyksiä eri rajanylityspaikkojen kautta ja tärkein näistä on yleiseurooppalainen liikennekäytävä 9. Käytävä 9 jakautuu kolmeen haaraan. Pohjoinen haara koostuu tie- ja rautatieyhteydestä Helsingin, Moskovan ja Pietarin välillä. Moskovasta ja Pietarista yhteydet etenevät Kaukoitään Trans-Siperian rataa pitkin. Liikennekäytävä 9:stä on yhteys lisäksi Pohjolan kolmioon, yleiseurooppalaisiin käytäviin 1 ja 2 sekä Baltian maiden satamiin. Pohjolan kolmiolla tarkoitetaan Suomessa E18-tietä ja ratayhteyttä Turusta Vainikkalaan. (Liikenne- ja viestintäministeriö, julkaisu 4/2005: 56.)

Suomen rautatieosuus liikennekäytävällä 9 muodostuu ratayhteydestä välillä Helsinki-Pietari-Moskova ja käytävä liittyy Pohjolan kolmioon Turun kautta. Turusta on yhteydet edelleen Skandinaviaan ja Keski-Eurooppaan. Pohjoinen linkki käytävä 9:ltä on N.E.W-korridor, joka koostuu Vainikkala-Tornio-Narvik -yhteydestä. Pohjoinen ratareitti Suomeen kulkee lisäksi Arkangelista Kostamuksen ja Vartiuksen kautta. (Liikenne- ja viestintäministeriö, julkaisu 4/2005: 56.)

2.3.2. Maantiet

Päätiestön rakenne muistuttaa huomattavasti rautateitä. Erottava tekijä on se, että pitkän matkan yhteydet eivät ole läheskään yhtä kattavat. Päätiät lähtevät säteittäin Pietarista ja Moskovasta sekä muutamasta muusta suurkaupungista. Isotkin tiet, kuten Pietari-Moskova, kulkevat pienten kaupunkien läpi ja näin ollen ovat osa niiden katuverkkoa. Tämän johdosta nopeudet voivat laskea huomattavasti ja siten hidastavat kuljetuksia. Valtateitä yhdistäviä poikittaisia tieyhteyksiä ei ole tarpeeksi ja sen vuoksi suuret kaupungit toimivat solmukohtina. Tämä puolestaan aiheuttaa liikenneruuhkia, sillä tehokkaat läpikulku- ja ohitusväylät puuttuvat kokonaan. Sivutiet ovat usein päällystämättömiä sekä kielirikkokausina huonossa kunnossa. Talven varalle on pyritty rakentamaan öljy- ja kaasukentille teitä, joiden kautta pyritään hoitamaan raskaat kuljetukset. Alle 600–2000 kilometrin kuljetukset alueesta riippuen, ovat nopeinta ja

edullisinta hoitaa maanteitse. Yleisesti autotieverkon huoltoinfrastruktuuri, kuten terminaalit ja huoltoasemat, on heikko. (Hernesniemi ym. 2005: 39.)

Venäjällä ja suuressa osassa Baltian maita suurimmat ongelmat tieverkossa ovat niiden liiallinen keskittyminen suurimpien kaupunkien ympäristöön. Tämän vuoksi perusverkossa on liian vähän teitä, toiset yhteydet puuttuvat täysin ja osa kaupungeista on yhteyksien ulkopuolella. Alemman tieverkon huonokuntoisuus ja sen liittyminen päätieverkkoon on huonosti järjestetty ja joihinkin kohteisiin etäisyys tietä pitkien mentäessä on luonnottoman pitkä. Tieosuus voi jopa olla kolminkertainen linnuntiehen verrattuna. (Kaloinen 1993: 21.)

Suomessa liikennekäytävä 9:n tieosuus on tie E18 välillä Helsinki-Vaalimaa, mistä 67 prosenttia on moottoritieliikennettä. Ruuhkautuneita osuuksia sijaitsee Suur-Helsingin alueella, kuten Kehä III sekä Loviisa-Kotka -väli ja Hamina. Helsingin reitiltä on hyvät yhteydet Turkuun ja muihin etelärannikon satamiin. (Liikenne- ja viestintäministeriö, julkaisu 4/2005: 56.)

Vaalimaa oli suurin maanteiden rajanylityspaikka itää kohti vuonna 2005. Kaksi kolmasosaa koko kauttakulkuliikenteestä Venäjälle meni tämän raja-aseman kautta. Toiseksi suurin reilulla neljäsosalla maantiellä tapahtuvasta transitoliikenteellä oli Nuijamaa lähellä Lappeenrantaa, kun taas seitsemän prosenttia meni Imatran rajan yli. Suurin kasvuvauhti liikenteen volyymeilla oli Vaalimaalla, joka kasvoi edellisvuosiin verrattuna 15 prosentilla vuonna 2005. Muiden satamien ja rajanylityspaikkojen osuudet olivat marginaalisia. (Ollus ym. 2006: 55–56.)

Venäjän tielaitos on päättänyt ryhtyä kunnostustöihin vuonna 2012 M-10 valtatie osalta, joka johtaa Viipurin kautta Suomen rajalle asti. Tie on paikoittain erittäin huonossa kunnossa, jonka vuoksi vakavat onnettomuudet ovat yleisiä. Remontin tarkoituksena on leventää valtatieta niin, että kahden kaistan sijasta tiestä tulee kuusikaistainen 87 kilometrin matkalla. Valtatielle olisi tarkoitus tulla myös neljä uutta liittymää ja seitsemän siltaa sekä nopeusrajoitus tulee olemaan 120 kilometriä tunnissa. Valtatien kunnostustyöt tulevat olemaan merkittäviä erityisesti Suomen kauttakulkuliikenteelle, sillä se on yksi Leningradin alueen vilkasliikenteisimmistä Suomen kautta kulkevan raskaan tavaraliikenteen vuoksi. (Strigin, Alekseij 2012.)

Taulukko 2. Transiton kehitys kuljetusmuodoittain (1000 t). (Märkälä & Jumpponen 2007: 15)

Vuosi	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Meri	4 861	4 128	3 331	3 367	5 680	5 244	5 469	5 631	5 600
Rautatie	3 362	2 948	2 810	2 672	4 008	3 461	3 194	3 201	3 388
Maantie	1 929	1 455	957	1 239	1 532	1 791	2 243	2 591	2 866
Rautatie ja maantie yht.	5 291	4 403	3 767	3 911	5 540	5 252	5 437	5 792	6 254

Transitoliikenteen kuljetusmäärät Suomesta Venäjälle olivat lähes 3 miljoonaa tonnia vuonna 2005. Volyyymi on noussut melkein kolminkertaiseksi vuodesta 1999 ja nousi vuosittain lähes kahdellakymmenellä prosentilla vuosina 2000–2005. Monessa tapauksessa kuljetusmäärät Venäjälle saapuvat Suomeen mereltä. Tavarat lastataan rekkoihin ja juniin Venäjälle siirtoa varten. Useasti lasti varastoidaan myös Suomeen pidemmäksi aikaa tullivarastoihin odottamaan oikeaa hetkeä siirrettäväksi Venäjälle. Merirahtaus tai rautatie-maantierahtauksen yhdistelmän volyymeja voidaan käyttää täsmällisesti arvioimaan transitoliikenteen määrää Suomesta Venäjälle. Edellä mainitut volyymit ovat nähtävissä taulukossa 2. Lasti on kuitenkin monesti tuotu Suomeen idästä maa- tai rautateitse ja tämän jälkeen toimitettu laivalla takaisin Venäjälle samalla kuljetussysteemillä. Tämä selittyy taulukon 2 lukujen tasoeroavaisuuksilla. Edellä mainittu ilmiö koskee erityisesti rautateiden transitoliikennettä Trans-Siperian rataosuudella kaukaisesta Itä-Aasiasta Suomeen. Suomessa varastoimisen jälkeen, tavarat kuljetetaan takaisin Venäjälle maanteitä pitkin. (Ollus ym. 2006: 52–53.)

2.3.3. Lentotiet

Lentoliikenne mahdollistaa Venäjälle yhteyden moniin kaukaisiin asutuskeskuksiin, minkä vuoksi Suomea ei suosita transitoliikenteen lentoreittinä. Nyky-Venäjän aikana lentoreittejä on avattu kehittyneisiin maihin ja lopetettu entisiä. Viime vuosikymmeninä ilmatavarakuljetusten määrä on laskenut voimakkaasti, sillä lentokentät palvelevat

pääosin siviililentoja. Käytössä on kuitenkin myös rahtiterminaaleja. Satunnaisia valtion tilaamia rahdin ilmakuljetuksia ja erikoiskuljetuksia hoidetaan sotilaskoneilla. Näissä tapauksissa käytetään ilmavoimien lentokenttien infrastruktuuria, joka on suljettu siviililentoyhtiöiltä. (Hernesniemi ym. 2005: 40.)

CAA:n (Finnish Civil Aviation Administration) mukaan, Finavian ilmarahdi suomalaisilta lentoasemilta (suurimmaksi osaksi Helsinki-Vantaa) Moskovaan oli 4 600 tonnia, 390 tonnia Pietariin ja 2 tonnia Murmanskiin vuonna 2005. Rahtauksen määrä kasvoi 30 prosentilla vuodesta 2004. Kokonaisuudessaan neljä viidesosaa kaikista ilmarahdiliikenteestä oli transitoliikennettä. Suomen rajatullin mukaan suomalaiset veivät Venäjälle lentoteitse vain noin 1 000 tonnia vuonna 2005. (Ollus ym. 2006: 56.)

Suomesta on tulossa kasvavasti tärkeä keskipiste Aasian liikenteelle erityisesti Eurooppaan sekä lisäksi arvotavaroiden kuljettamisessa Aasiasta. Erityisesti Suomen kansainvälinen lentoyhtiö Finnair on investoinut runsaasti sen Aasiaan liikennöimiseen ja kehittänyt lentoyhteyksiä Aasian ja Luoteis-Venäjän osalta. Venäläisillä lentoasemilla itsellään ei ole riittävästi asianmukaisia varastointimahdollisuuksia, joka luo pullonkauloja Venäjälle suuntautuviin rahtikuljetuksiin ilmaitse. Tämän vuoksi osa kauttakulkuliikenteestä ilmaitä pitkin Suomen kautta Venäjälle saapuu Suomeen lentokoneella, mutta lastataan rekkoihin Helsinki-Vantaa lentoasemalla ja kuljetetaan Venäjälle maanteitse. (Ollus ym. 2006: 56.)

Helsinki-Vantaan lentoasema on edelleen Suomen transitoasema, mutta muuttanut muotoaan siten, että yhä suurempi osa lentokentän läpisuuntautuvasta lentorahdin tavaravirrasta kulkee Aasiasta Suomen kautta Keski-Eurooppaan ja Yhdysvaltoihin Venäjän sijasta. Vastaava virtaus suuntautuu myös Keski-Euroopasta ja Yhdysvalloista takaisin edelleen Aasiaan (Logistiikan maailma 2012).

2.4. Kuljetusreittien valinta ja vertailu

Tavoitteena on valita mahdollisimman tehokas reitti Suomen ja Venäjän välillä. Yksi pyrkimys on myös miettiä, kuka kyseisen reitin valitsee ja mitkä tekijät vaikuttavat sen valintaan. Päätöksentekokriteerien tunnistaminen ei ole helppoa, sillä on hankalaa selvittää kuka tai ketkä ovat päätöksen takana sekä missä maassa että yrityksessä

kyseinen päättäjät tai päättäjät vaikuttavat. Kauppaehdoissa nähdään, päättääkö reitistä tai sen valitsijasta myyjä vai ostaja. (Märkälä & Jumpponen 2007: 51.)

Suuret elektroniikkavalmistajat voivat hallita itse omia jakeluteitään ja tehdä päätöksiä reitityksistä tai toinen vaihtoehto on, että valmistajan valitsema logistiikkaoperaattori (esimerkiksi DHL, Schenker ja TNT) päättävät reitistä. Tämän lisäksi myös tavaranomistajat tekevät päätöksiä varustamoiden kanssa siitä, mihin laivoja ajetaan ja nämä päätökset ovat hieman pidempiaikaisia. Konttikuljetusten reititykset ovat monimutkaisempia kuin muiden tavaroiden kuljetusten reititykset. (Märkälä ym. 2007: 51.)

Reitin Suomen ja Venäjän välillä päättää auto- ja arvoelektroniikkatoimialalla valmistaja tai Euroopan jakelukeskus. Edellä mainituille osapuolille jää myös päätettäväksi, minkä sataman kautta tavara kuljetetaan. Reitistä päättävä osapuoli kuitenkin vaihtuu satamassa venäläiseen ostajaan, joka valitsee kuljetusmuodon reitin päättämisen sijaan. Kuljetusmuoto määrittää miten tavara kuljetetaan määräpaikkaan ja kuljetettava tavara odottaa satamassa niin kauan kuin venäläinen maahantuojana on sen maksanut. Tämän jälkeen tavara saa jatkaa matkaansa Venäjälle. (Märkälä ym. 2007: 51.)

Reittivalintaan vaikuttavat muun muassa kuljetettava tavara, sen arvo, määrä sekä kuljetusten lähtö- ja määräpaikka. Ensisijaisesti suurin paino on itse *kuljettavalla tavarella*. Pohdittava on myös, onko tavara nestemäistä, kuivaa irtovai- vai kappaletavaraa ja huomioida, onko tuotteilla vaatimuksia kuljetus- ja varastointilämpötilasta tai kosteudesta. Seuraava päätöksentekokriteeri on *tavaran arvo*, sillä jos kyseessä on arvokas tavara, pitää sekä reitin että varaston olla turvalliset. Näin saadaan minimoitua riskit mahdollisen varkauden tai vaurioitumisen osalta. Kolmas tavarankuljetusreitiiin vaikuttava tekijä on kuljetettavan *tavaran määrä*, joka ilmaistaan yleensä joko painon tai lukumäärän mukaan. Kuljetusten *lähtö- ja määräpaikka* vaikuttaa myös reitin valintaan ja sen vaikutus heijastuu lähinnä paikkojen etäisyyksinä sekä niiden maantieteellisenä sijaintina eli onko välissä meri vai manner. (Märkälä ym. 2007: 52.)

Useimmiten mainitut reitin valintaan vaikuttavat tekijät ovat aika ja kustannukset. *Toimitusaika* on tärkeässä asemassa erityisesti silloin, kun tavara on arvokasta ja sitoo paljon pääomaa. Toimitusaika ei käsitä pelkästään itse kuljetukseen kuluvaan aikaan, vaan myös käsittelyyn ja rajanylitykseen menevä aika. *Toimitusajan ennustettavuus* on myös tärkeässä roolissa reittiä valittaessa, mikä puolestaan korostaa reitin täsmällisyyttä.

Kolmantena reitin valintaan vaikuttaa reitin hinta käyttäjälle ja sitä kautta reitin toimijoiden odottamat tuotot ja reitin kokonaiskustannukset. (Märkälä ym. 2007: 52.)

Hyvät ja turvalliset *varastointimahdollisuudet* vaikuttavat suuresti kuljetusreitin valintaan ja ne yhdistettynä sekä nopeaan että toimivaan kuljetusreittiin määräalueelle mahdollistavat jakelutyypiset kuljetukset haluttuun kohteeseen. Suomesta on mahdollista järjestää alle vuorokauden kestäviä jakelukuljetuksia Pietariin ja Moskovaan. *Lisäarvopalveluiden* saatavuus ja saatavissa olevien palveluiden laatu vaikuttavat reitin valintaan varastointimahdollisuuksien ohella. (Märkälä ym. 2007: 53.)

Muita reitin valintaan vaikuttavia tekijöitä ovat muun muassa *työvoiman osaaminen, saatavuus ja järjestyneisyys, lainsäädäntö ja erityisesti sen toimeenpano* reitin varrella olevissa maissa sekä kansainvälisten investointien aiheuttamat muutokset reittien kilpailuasemissa. Eräs tekijä on myös *rajanylityksen sujuvuus, ympäristövaikutukset ja markkinointi*. Suomen kilpailuasemaa ovat heikentäneet yhtenäistyneet rajamuodollisuudet kilpailevien reittien välillä, mutta rajanylitysten sujuvuudessa on kuitenkin vielä eroja. Markkinointia voidaan pitää yhtenä valintaan vaikuttavana tekijänä, vaikka yleensä pitkät kauppasuhteet lisäävät samojen reittien suosimista. (Märkälä ym. 2007: 54–55.)

Suomen satamien reitin liikenteellinen merkitys Venäjän transitoliikenteessä on sen parhaassa linjaliikenteessä Euroopan ytimeen. Suomen satamat ovat myös tehokkaita ja omaavat korkeat ympäristö- ja turvallisuusstandardit. Liikenteellistä lisäarvoa Suomelle tuovat myös sen kehittyneet maaliikenneyhteydet Venäjälle ja sen euroaasialaisille yhteyksille. Positiivinen merkitys on multimodaalisella käytävällä, joka on orientoitunut vaativiin kuljetusoperaatioihin, kuten esimerkiksi konttien ja vaarallisten kemikaalien käsittelyyn. Suomi käyttää Venäjältä tyhjinä palautettavia kontteja sen omissa vientikuljetuksissa. Suurimmat ongelmat ja kehityskohteet ilmenevät E-18 moottoritissä Suomessa sekä Venäjällä Moskova–Pietari–Suomen raja -tieyhteys vaatisi perusparannusta, sillä radan kapasiteetti on lähes käytetty. (Liikenne- ja viestintäministeriö, julkaisu 4/2005: 52.)

Märkälän & Jumpposen (2007: 60) tehdyn tutkimuksen mukaan useat venäläiset asiakkaat hakevat tällä hetkellä varsinkin elektroniikkatavaransa itse Keski-Euroopasta ja valitsevat näin ollen itse kuljetusreittinsä Euroopasta Venäjälle. Tämä tutkimus osoitti jakeluketjujen rakentamisen tarpeen Suomesta Venäjälle. Toinen tutkimus elektroniikkavalmistajilta kuitenkin osoitti, että venäläiset hakevat tavaransa tällä hetkellä Suomesta, eikä oman toimitusketjun suunnittelulle tai eri reittivaihtojen

vertailulle ole ollut tarvetta. Tällä hetkellä siis ei ole vielä jouduttu valitsemaan reittiä Venäjälle elektroniikkatavaroidenkuljetusten osalta. Eräissä tapauksissa tavarat on aina toimitettu Suomeen venäläisen asiakkaan pyynnöstä. Asiakas on siitä syystä halunnut kyseisen valmistajan tavarat Suomeen, koska noutaa kaikki tavaransa samasta Suomessa sijaitsevasta logistiikkakeskuksesta. (Märkälä ym. 2007: 61.)

Märkälä ym. (2007) tekivät myös kyselyn, jossa vastaajien tuli kertoa, mitä reittiä mieluiten käyttäisivät transitossa. Vaihtoehdot olivat Suomi, Pietarin satamat, Baltian maat ja Saksa-Puola -reitti. Vastaajia kyselyyn oli 15 ja 13 heistä käyttivät transitokuljetuksissaan Venäjälle Suomen reittiä. Suomen reitin valintaa edesauttavat yleensä turvalliset kuljetukset sekä lisäksi se, että kontit voivat olla Suomen satamissa sen sijaan, että ne pitäisi heti viedä Venäjälle ja tullata. Muiden maiden asemaa heikensi, että muilla merireiteillä ei ole saatavilla tarvittavia palveluita. (Märkälä ym. 2007: 61.)

Vaikka Venäjän liikestrategian tavoitteena on liikenteen kasvattaminen Venäjän omien satamien kautta, ei venäläinen ostaja suosi kuitenkaan omien satamien käyttöä kuljetusreittinä. Syyt Suomen reitin valintaan ovat muun muassa se, että Suomen reitti on autokuljetuksissa jo olemassa ja kustannukset ovat oikealla tasolla. Toiminta satamissa on myös laadukasta ja luotettavaa, lisäksi Suomessa varastoiminen on turvallista ja viralliset organisaatiot, kuten tulli, tukevat transitoliikennettä ja siihen liittyvää toimintaa. Autotoimialan edustajat valitsevat Suomen reitin myös siitä syystä, että vallitsevista vaihtoehdoista Suomen reitti oli paras hinnan, laadun ja ajan kompromissi. Autotoimialalla reittitarkastelun kannalta olennaista on myös auton valmistusmaa. Suomen reitti on ollut helppo valinta siitä syystä, että Suomeen on tuotu paljon autoja ennen transitoautojen kuljetusten aloittamista. (Märkälä ym. 2007: 62, 67.)

Suomen kilpailukyvyyn kannalta erittäin ratkaisevassa roolissa oli asiakastyytyväisyys ja näin ollen Suomen reitin käyttämiseen päätyneet toimijat eivät ole nähneet toistaiseksi riittäviä perusteita reitin uudelleen arvioimiseksi. Ainoa asia, joka vie lisäarvoa Suomen reitiltä, on sen hinta. Suomen reitti on arvioitu hintakilpailukykyisyydessään Pietarin satamien reittiä hieman huonommaksi ja Baltian maiden reitin kanssa yhtä hyväksi. (Märkälä ym. 2007: 62, 64.)

Kuljetusetäisyyksiä tarkastelemalla voidaan todeta Suomen reitin Pietariin olevan kilpailukykyinen kuljetusreitti. Suurin osa kyseisellä reitillä tapahtuu meritse ja vain pieni osa maakuljetuksina. Merikuljetukset ovat maakuljetuksia edullisempi vaihtoehto. Venäjän itäosien kuljetusten tärkeimmät solmukohdat ovat Pietari ja Moskova.

Tavarakuljetuksissa Moskovaan Suomen reitin kilpailukyky heikkenee ja pidempää kuljetusmatkaa on kompensoitava Suomen reitin muilla eduilla, kuten esimerkiksi sen tarjoamalla erilaisilla lisäarvopalveluilla. (Posti ym. 2009: 98.)

3. TRANSITON VAIKUTUKSET KANSANTALOUDELLISESTI JA ALUEELLISESTI

Transitoliikenne kasvattaa Suomen kansantaloutta, sillä suurimmissa satamakaupungeissa se työllistää ihmisiä. Niiden kokonaisvaikutukset ovat kuitenkin suhteellisen pienet, sillä vuonna 1998 se oli 650 miljoonaa markkaa, joka on 0,3 promillea bruttokansantuotteesta. Kauttakulkuliikenteen suora työllistävä vaikutus oli samalla tavalla arvioituna 1500 henkeä ja epäsuorasti 550 henkeä. Kokonaisuudessaan tämä alentaa työttömyysastetta noin 0,1 prosenttiyksikköä. (Widgrén 2000: 62.) Vuonna 2003 Suomen Venäjä-viennin ja kauttakulkuliikenteen yhteisvaikutus toimialan työllisyyteen oli runsaat 3800 henkeä ja arvonlisäykseen yli 300 miljoonaa euroa. Vuonna 2005 transitoliikenne työllisti puolestaan Suomessa arviolta noin 4000 henkeä. Transitolla on siis suuri merkitys työllistäjänä jatkossakin. (Märkälä ym. 2007: 83.)

Transitoliikenteen vaikutukset kansantalouteen ovat kuitenkin toimialakohtaisia ja suurimmaksi osaksi heijastuvat liikenteen toimialoihin. Muita toimialoja mietittäessä merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat kooksin, öljytuotteiden ja ydinpolttoaineiden sekä muiden kulkuneuvojen valmistukseen. Kokonaisuudessaan voidaan siis pitää transiton merkitystä Suomen kansantaloudelle melko vähäisenä, mutta alueellisesti katsottuna ne voivat olla merkittävämpiä. Suurin osa kauttakulkuliikenteestä on keskittynyt Kaakkois-Suomen alueelle ja sekä sen välillinen että välitön osuus Kymenlaakson alueen bruttokansantuotteesta on noin 1,5 prosenttia. (Widgrén ym. 2000: 63.)

Venäjänsä transitoliikenteen vaikutukset Suomen talouteen on kaksijakoinen, sillä negatiivinen vaikutus tällä on rappeuttava vaikutus suomalaisen kuljetusinfrastruktuuriin erityisesti Kaakkois-Suomessa, mutta toisaalta positiivisesti työllistää noin 4000 suomalaista. Suomen talouden koko Venäjän talouteen verrattuna on huomattavan pienempi, joten näin ollen maiden välisellä kauttakulkuliikenteellä on suuremmat vaikutukset Suomen talouden rakenteeseen kuin Venäjän. Loppupeleissä maahantuonnin kontrastina Venäjän kuljetukset Suomen läpi ovat suhteellisen pienet, vain neljän prosentin luokkaa. (Ollus ym. 2006: 6.)

Transiton vaikutuksista koituu Suomelle huolta pääosin satamille ja niitä ympäröiville toiminnoille ja kaiken lisäksi on rajoitettu muusta taloudesta. Transiton sivuvaikutuksena tämä tuo venäläisiä yrittäjiä Suomeen. Merkittävä osuus Kaakkois-Suomen pk-yrityksistä ovat venäläisomisteisia. Nämä yritykset työllistävät ihmisiä,

mutta myös maksavat veroja Suomen valtiolle, joka vaikuttaa taloutta kohentavasti. Transitoliikenteellä on kuitenkin myös negatiivinen vaikutus, kuten Suomen ulkomaankaupan tilastoissa ilmenneet kasvaneet jälleenviennit ja runsaasti huonontuneet teiden kunnot venäläisten rekkojen kuljetuksista Etelä- ja Kaakkois-Suomessa. Joka tapauksessa tulojen ja työllisyyden kasvun positiiviset vaikutukset ovat vielä suuremmat kuin kuljetusten tuomat negatiiviset seuraukset. Näin ollen transitoliikenne on kokonaisuudessaan hyvä asia Suomen taloudelle, mutta niiden positiivisten seurausten merkittävyys ei ole kovin suuri. (Ollus ym. 2006: 69.)

Vuonna 2004 Hanko kaksinkertaisti autojen transitoliikenteen Venäjälle sataman kautta ja näin ollen lisäsi yli sata uutta työpaikkaa Hangon satamaan. Ensimmäisen kerran autojen transitoliikenne Suomen satamien kautta saavutti autojen viemisen kotimaisille markkinoille. Länsimaalaiset autontuottajat suosivat Suomea kauttakulkumaana ennen kaikkea sen turvallisuuden ja tehokkuuden vuoksi. Hangossa rajamuodollisuudet ja jonotus vievät vain murto-osan ajasta verrattuna Puola–Valkovenäjä -reittiin. Hangon satama on panostanut vuosikymmeniä systemaattiseen autojen tuonnin parantamiseen sekä transitoliikenteeseen että siihen liittyviin palveluihin. (Helsingin Sanomat 2004.)

TRAMA-projektin tarkoituksena on arvioida, seurata ja analysoida transitoliikenteen tavarankuljetuksista Suomelle koituvien taloudellisia vaikutuksia hyödyntämällä kahta tietokonemallia (kokonaisvaikutukset- ja vertailumalli). Tuloraportti vuodelta 2009 kertoo transitoliikenteen lisääntyneen tasaisesti 2000-luvulla Suomen satamissa. Mallin perusvuonna 2005 transitotuonti Suomen satamien kautta oli noin 2,6 miljoonaa tonnia ja transitovienti puolestaan 3,0 miljoonaa tonnia. Vuonna 2008 kasvu kiihtyi ja transitotuonti oli noin 4,0 miljoonaa ja transitovienti noin 4,4 miljoonaa tonnia. Kotkan sataman liikennöinti oli suurin, yhteensä noin 3,4 miljoonaa tonnia ja eniten sataman kautta kuljetettiin suuryksiköitä eli kontteja itään. Taulukossa 3 esitetään transitorakenteen muuttuminen vuosina 2005–2008. (TRAMA 2009: 5.)

Taulukko 3. Suomen transitoliikenteen määrät vuosina 2005–2008. Luvuissa ovat mukana TSR-radan liikennemäärät. (TRAMA 2009: 5.)

Liikennemäärä									
	1000 tonnia				Muutos %				
	-05	-06	-07	-08	05–06	06–07	07–08	05–07	05–08
Suuryksiköt	2 827	1 980	2 307	2 279	– 30	+17	– 1	– 18	– 19
Henkilö- ja pakettiautot	584	896	1 298	1 492	+53	+45	+15	+122	+155
Kuiva bulk / irtotavara	1 047	2 397	1 750	2 612	+129	– 27	+49	+67	+149
Nesteet	1 564	1 257	1 470	1 726	– 20	+17	+17	– 6	+10
Muu	218	162	147	274	– 26	+86	+86	– 33	+26
Yhteensä	6 240	6 692	6 972	8 383	+7	+20	+20	+12	+34

Vertailtaessa vuosia 2005 ja 2006 voidaan todeta liikenteen rakenteen muuttumisen vaikutukset myyntituloihin. Vuosien välillä kokonaisliikennemäärä kasvoi, mutta suomalaisten saamat myyntitulot kuitenkin vähenivät. Tämä johtui muun muassa kuorma-autoliikenteestä, sillä se kasvoi itään mentäessä, mutta rakenne muuttui 2005–2006 niin, että suurin osa liikenteestä oli vuonna 2006 henkilöautojen kuljettamista. Henkilöautojen kuljetukset lisääntyivät jopa noin 55 prosenttia. Trans-Siperian radan transitokuljetukset puolestaan vähenivät huomattavasti Venäjän tariffien nousun vuoksi ja tämä vaikutti ennen kaikkea elektroniikan ja arvotavaroiden kuljetusten vähenemiseen. (TRAMA 2009: 8.)

Vuonna 2006 junan kauttakululiikenteessä neste- ja konttitransito vähentyi, mutta rautapellettien kuljetukset lisääntyivät merkittävästi. Trans-Siperian liikenteen voimakas vähentyminen ja nestetransiton määrän jonkinasteinen lasku vaikuttivat suomalaisten saaman liikevaihdon pienentymiseen. Tämä puolestaan heijastuu kokonaistuloihin. Kokonaisuudessaan satamien ja ahtauksen tulot kasvoivat liikennemäärän lisääntymisestä johtuen, mutta satamien välillä saattaa kuitenkin olla vaihteluja. Vaihtelut johtuvat siitä, että esimerkiksi joissakin satamissa transitoliikenne on voinut lisääntyä ja toisissa puolestaan vähentyä. (TRAMA 2009: 8.)

TRAMA-projektissa tuotetun kuljetusketjujen ja kuljetusreittien vertailevan mallin mukaan, voidaan todeta transitoliikenteen taloudellisten vaikutusten vaihtelevan huomattavasti eri kuljetusketjuissa riippuen erityisesti sekä kuorma-autokuljetusten ja

merikuljetusten kotimaisuusasteesta että liikenteeseen kytkeytyvät lisäarvologistiikan määrästä. Liikennemäärän lisäksi transiton suomalaisille kohdistuviin myyntituloihin vaikuttavat erityisesti liikenteen rakenne ja kotimaisuusaste. Kaikista tuottoisimmat transitoikuljetukset ovat arvotavaraa tai kemikaaleja sisältävät kontit, mutta myös henkilöautojen kuljetukset ja bulkkitavaran junakuljetukset ovat tuottoisia. (TRAMA 2009: 9–10.)

TRAMA 2 -projektin (2008) tarkoituksena on seurata toimijoiden odotuksia kauttakulkuliikenteen kehityksestä ja markkinoinnista. Tutkimukseen osallistui 17 logistiikka-alan suurta toimijaa ja puolet vastaajista näki henkilö- ja pakettiautojen suorien kuorma-autokuljetusten vähenevän tulevaisuudessa. Viidesosa taas näki niiden kasvavan ja vastaajista 30 prosenttia näki niiden pysyvän ennallaan. Kyselyyn vastanneista 57 prosenttia ennusti suorien kuorma-autokuljetusten kasvavan tulevaisuudessa konttien kuljetuksissa, 29 prosenttia totesi niiden vähenevän ja 14 prosenttia näki niiden pysyvän ennallaan. (TRAMA 2009: 16.)

Pohtiessa tulevaisuudennäkymiä vastanneista yli puolet (64 %) arvioi transiton määrän kasvavan Suomen reitillä nykyisestä vuoteen 2015 ja 36 prosenttia arvioi sen vähenevän. Vuosina 2015–2030 alle puolet (43 %) uskoi transiton kasvavan, 29 prosenttia vähenevän ja 29 prosenttia pysyvän ennallaan. Kun kyselyssä pyydettiin vastaajia arvioimaan Suomen reitin kilpailukyvyyn kehittymistä eri tavara-alan kuljetuksissa vuoteen 2015 mennessä, niin puolet arvioi Suomen reitin kilpailuaseman heikkenevän henkilö- ja pakettiautokuljetuksissa. 38 prosenttia uskoi Suomen reitin kilpailukyvyyn pysyvän ennallaan henkilö- ja pakettiautojen kuljetuksissa, kun taas vain 13 prosenttia uskoi kilpailukyvyyn parantumiseen. (TRAMA 2009: 16–18.) Tulevaisuudenskenaarioita esitellään lisää kappaleessa 5.

Venäjän talouskasvun, rajanylitysten pullonkaulojen muilla reiteillä, Suomen teollisuuden tyhjien vientikonttien tarpeen ja elintason nousun arvioitiin olevan tekijöitä, jotka lisäävät eniten Suomen reitin kilpailukykyä ja liikennettä. Heikentävinä ja vähentävinä tekijöinä arvioitiin olevan Venäjän omien satamien kehittyminen, rajanylityksen pullonkaulat Suomen reitillä sekä maantiekuljetusten rajoitukset ja maksut Venäjän puolella. Kokonaisuudessaan selvästi suurin osa projektiin osallistuneista vastaajista (86 %) oli sitä mieltä, että transitoliikenteen tuomat kuljetustaloudelliset edut ovat melko suuria tai suuria. (TRAMA 2009: 16–18.)

Merkittävin muutos kauttakulkuliikenteelle on kulutustavaroiden suurimittainen vienti Venäjälle Suomen kautta. Vuosikymmenen vaihteessa vietiin rajan yli vain joitakin

satoja kontteja vuodessa määrän ollessa nyt jopa kymmeniä tuhansia. Tämä suuren mittakaavan muutos on asettanut koko suomalaisen satama- ja liikenneinfrastruktuurin koetukselle eikä siitä ole aina selvitty ongelmitta. (Kilpeläinen & Lintukangas 2005: 59.)

4. VENÄJÄN WTO-JÄSENYYS

Venäjän liittyminen Maailman kauppajärjestöön oli pitkien neuvottelujen tulos. Varsinainen liittymishakemus lähetettiin jo vuonna 1993 ja varsinaiset neuvottelut käytiin 2000-luvun alussa. WTO-liittymisneuvottelut saatiin päätökseen syksyllä 2011, jolloin marraskuussa Venäjän virallinen WTO-liittymistyöryhmä hyväksyi lopulliset liittymisasiakirjat. Venäjän duuma ratifioi sopimuksen 22.8.2012. (Kekki 2013.) Venäjälle liittymisellä Maailman kauppajärjestöön oli huomattava merkitys, sillä se oli suuntaus lähemmäs maailmalaajuista WTO:ta. Venäjän integraatio moniulotteiseen kauppajärjestelmään tulee edistämään kaupan ja sijoitusten kasvua entisestään sekä luo uusia markkinoillepääsyn mahdollisuuksia vähiten kehittyneisiin maihin. (World Trade Organization 2011.)

4.1. Venäjän jäsenyyden ehdot

WTO-jäsenyyden tuomat tärkeimmät muutokset Venäjälle ovat tuonti- ja vientitullitariffien alentaminen, teknisten ja määrällisten kaupan esteiden vähentäminen sekä palvelualojen avaaminen kilpailulle. Tämän lisäksi WTO:n periaatteiden mukaisesti ulkomaalaisen tuotteen tai palvelun syrjimättömyys suhteessa kotimaiseen oli tärkeä Venäjän hyväksyä. Pidemmällä tähtäimellä Venäjän WTO-jäsenyys parantaa lisäksi sijoittajien asemaa, sillä ulkomaalaisten syrjintää koskevat rajoitukset vähenevät ja näin ollen palvelualat avautuvat kilpailulle. (Kekki 2013.)

Liittymisehtojen mukaisesti Venäjä on uusinnut taloudellis-kaupallista toimintaa sääntelevää lainsäädäntöään WTO-mukaisesti. Toimeenpanoon liittyviin ongelmiin WTO-jäsenyys ei tuo välitöntä ratkaisua, mutta jäsenyys auttaa tuomalla Venäjälle mahdollisuuden WTO:n riitojenratkaisujärjestelmään. Venäjän WTO-liittymisprotokolla sisältää ehdot ja sitoumukset, joilla Venäjän sekä tulliliiton kaupallis-taloudellisten lakien, asetusten ja hallinnollisten menettelyn WTO-mukaisuus varmistetaan. Esimerkkinä voidaan ottaa esille tullaus, jossa tullausarvon määrittämisessä Venäjä ei käytä viitehintoja muuta kuin välttämättömissä tapauksissa ja tullauspisteiden muuttamisesta ilmoitetaan. Tämän tulee myös tapahtua kauppaa tukevalla tavalla. (Kekki 2013.)

Venäjän liittymisehtoina Maailman kauppajärjestöön on myös lisensiointivaatimukset ja maksut. Tuntolisenssit tullaan poistamaan alkoholilta, lääkkeitä ja suurimmalta osalta salaustekniikkaa sisältäviltä tuotteita. Rautatiemaksut tuonnille ja kotimaisille tuotteille harmonisoitiin heinäkuuhun 2013 mennessä. Tavaroiden markkinoille pääsyn ehtoina Venäjälle oli myös teollisuustuotteiden vientitullit. Tuotekohtaiset maksimitullitasot autoivat tuomaan ennustettavuutta Venäjä-markkinoille. Keskimääräinen tullitaso laski edeltävästä 10 prosentista 7,9 prosenttiin. Teollisuustuotteiden kohdalla keskimääräinen tullitaso laski 6,9 prosenttiin edeltävästä 7,9 prosentista. Nämä tasot ovat WTO:n mukaiset ja ovat olleet pitkään voimassa. Maataloustuotteissa tullitaso väheni 11,5 prosenttiin 13,2 prosentista. (Kekki 2013.)

4.2. Venäjän WTO-jäsenyyden seuraukset ja taloudelliset vaikutukset

Jäsenyyden tuomat hyödyt riippuvat pitkälti Venäjän omista toimista ja jäsenyys toimii välikkappaleena Venäjän talouden nykyaikaistajana sekä kytkee maan osaksi maailmantaloutta. Sopimuksen täytäntöönpanoon liittyy ongelmia, joihin tulee panostaa, sillä Venäjä on sitoutunut jäsenyydellä kansainvälisen kaupan yleisiin säännöksiin ja riidanratkaisujärjestelmään. Venäjän WTO-jäsenyys vapauttaa kauppamarkkinoita tuomalla ennakoitavuutta Venäjän kauppapoliittiseen päätöksentekoon, jonka seurauksena parantaa sijoittajien asemaa. Lisäksi jäsenyys avaa Venäjän markkinoita ulkomaiselle kilpailulle. (Kekki 2013.)

WTO-jäsenyys vaikuttaa Venäjän talouden eri aloilla. Venäläiset tavarantoimittajat ovat huolissaan tariffien putoamisen lisäävän kilpailukykyä ulkomaalaisten tarjoajien kesken ja näin ollen heikentäen Venäjän markkinaosuutta. Venäläiset palveluntarjoajat ovat puolestaan huolissaan vapautuneista säännöksistä ulkomaalaisten suorissa sijoituksissa, joka johtaa lisääntyvään kilpailuun monikansallisten palveluntarjoajien keskuudessa Venäjällä. Hallitus on vastannut tähän, että talouden kokonaiskuvan huomioon ottaminen, tariffien pienentyminen kaikilla aloilla ei tarkoita alan heikkenemistä. Tasapainottavana tekijänä vaikutukset voivat olla suosiollisia usealle sektorille joiden suojelua on leikattu. Hallitus kiistää, että venäläiset vientiyritykset saavuttavat helpon pääsyn WTO:n jäsenmaiden markkinoille. Epäilijät puolestaan eivät usko tähän vaikutusten arviointien määrän vähäisyyden vuoksi sekä syystä, että hyötyjen lähteitä ei ole vielä selvästi artikuloitu. (Jensen, Rutherford & Tarr 2012.)

Jensen et al. (2012) esittävät Venäjän WTO-jäsenyydestä seuraavien hyötyjen johtuvan neljästä päävaikutuksesta. *Ensimmäiseksi* Venäjä saa parannetun pääsyn muiden kuin CIS-maiden markkinoille tietyissä tuotteissa. Venäjä on jo neuvotellut suosituimmuusperiaatteen mukaisesti itselleen aseman bilateraalilla tasolla useamman maahantuojakumppaninsa kanssa. Näin ollen Venäjältä viejät eivät näe konkreettista vähentymistä tariffeissa ja tämä vaikutus ei todennäköisesti laajenekaan. Venäjä tulee kuitenkin saamaan parannetut oikeudet hävikin estämiseksi ja vastavelvollisesti tutkimuksia sen maastaviennin markkinoilta.

Toiseksi, tariffien vähennys tavaroissa saa aikaan parannetun kotimaan varojen allokoinnin sekä kasvattaa maahantuonnin variaatioiden määrää vajavaisesti kilpailullisilla aloilla. *Kolmanneksi* Jensen et al. nimeävät esteiden vähentymisen monikansallisia palveluntarjoajia vastaan, joka puolestaan kasvattaa tarjottavien palveluiden määrää Venäjällä. Erilaisten palveluiden määrällinen kasvu nostaa kokonaistuotoksia (tai pienentää laatuun sovitettuja hintoja) aloilla, jotka käyttävät liiketoiminnallisia palveluja. *Neljänneksi* esitetään positiiviset vaikutukset varallisuusasteen noususta sijoituksissa. (Jensen et. Al. 2012.)

5. TALOUDEN KEHITYSNÄKYMÄT

Maailman talouden näkymät ovat parantuneet, mutta toipuminen kehittyneistä talouksista tulee olemaan haasteellista. Riskit maailmantaloudessa painottuvat yhä madaltuvan kehityksen suuntaan, sillä kotimainen kysyntä ja kasvu keskeisissä kehittyvissä talouksissa on heikentynyt. Maailman talouden kasvun odotetaan olevan 3,25 prosentin luokkaa vuonna 2013 ja 4 prosenttia vuonna 2014. Kehittyneissä talouksissa toiminnan odotetaan vähitellen kasvavan alkaen tämän vuoden toisella puoliskolla. Talouskasvua voitaisiin nopeuttaa suurien kehittyneiden talouksien rakenneuudistuksilla. Tämä merkitsee, että kehittyneiden maiden tulisi harjoittaa kasvua tukevaa politiikka ja tämän rinnalle tarvitaan luotettava suunnitelma velan määrän saamiseksi kestäväälle tasolle keskipitkällä aikavälillä. (International Monetary Fund 2013: 16.)

5.1. Suomen talous

Vuosi 2009 oli poikkeuksellisen synkkä Suomen kansantaloudelle, sillä tilastokeskuksen mukaan bruttokansantuote laski jopa 7,8 prosenttia ja viennin määrät vähenivät 24 prosenttia (Valtiovarainministeriö 2013). Suomen talouskehitys on ollut heikkoa viimeiset viisi vuotta ja maailmanlaajuinen finanssikriisi vuoden 2008 loppupuolella johti Suomessa lyhyeen, mutta syvään taantumaa. Taantumaa jälkeinen elpyminen on tapahtunut vähitellen ja viimeisten puolentoista vuoden ajan talous on jälleen suurimmaksi osaksi supistunut. BKT on tällä hetkellä noin viisi prosenttia pienempi kuin juuri ennen vuosien 2008 ja 2009 taantumaa (Suomen Pankki 2013). Tänä vuonna BKT kasvoi 0,2 prosenttia edellisestä vuosineljänneksestä, mutta pieneni 1,2 prosenttia vuodentakaisesta. Viennin volyymi väheni puolestaan toisella neljänneksellä 0,1 prosenttia edellisestä ja 2,3 prosenttia vuodentakaisesta. Tuonnin määrät lisääntyivät 0,3 prosenttia edellisestä neljänneksestä, mutta vähenivät 7,2 prosenttia vuodesta 2012. (Tilastokeskus 2013.) Talouden odotetaan kasvavan hitaasti vasta vuoden lopulla ja suurin vaikuttaja tähän on kokonaistuotannon lisääntyminen 1,2 prosentilla kotimaisen kulutuksen ja viennin vuoksi. (Valtiovarainministeriö 2013.)

Pidemmällä aikavälillä 2010- ja 2020-luvuilla Suomen talouskasvun arvioidaan olevan aikaisempia vuosikymmeniä maltillisempaa. Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics (NDPTL) ennustaa Suomen bruttokansantuotteen jäävän alhaisemmalle tasolle 1,8 prosentin kasvuasteella ja tuottavuus puolestaan kasvaa 2,0 prosentilla. Työllisyys Venäjään verrattuna on taas paremmalla tasolla, mutta tulee kuitenkin vähenemään 0,2 prosentilla. Suomen bruttokansantuote vuosina 2020-2030 kasvaa 1,4 prosentilla ja tuottavuus 1,7 prosentilla. Työllisyyden kasvuaste puolestaan on -0,3 prosenttia. (NORDIM 2011.)

5.2. Venäjän talous

Suomen Pankin siirtymätalouden tutkimuslaitoksen (BOFIT) mukaan Venäjän talouden kasvu on hidastunut vuoden ensimmäisellä puoliskolla huomattavasti alle odotetun, sillä BKT kasvoi vain alle 1,5 prosenttia. Hidastukselle syy on ennen kaikkea valtionyhtiöiden ja julkisen talouden investointien supistaminen. Tuonnin kasvu vaimeni huomattavasti vuodentakaisesta 317,1 miljardia US dollaria ja vienti puolestaan vähentynyt samaisena ajanjaksona 202,7 miljardia US dollaria. Öljytuotteiden ansiosta vienti toipui hieman toisella neljänneksellä, sillä varastoja vähennettiin huomattavasti. Viimeisen vuoden aikana vientihinnat ovat laskeneet. Talouden hidastuminen on kuitenkin elpymässä maailmantalouden ja -kaupan kohentuessa ja näin ollen viennin määrä myös lisääntyy. Talouden virkoamisen myötä tuonnin kasvun odotetaan näin ollen myös parantuvan. Tähän on syynä myös Venäjän WTO-jäsenyys, joka tukee tuonnin kasvua lähivuosina. Venäläisen tuotannon tukemiseksi viranomaiset ovat päättäneet muun muassa jäädyttää rautateiden tavarakuljetusten hinnankorostukset vuodeksi 2014 ja sitä seuraaviksi vuosiksi korotuksia on pienennetty radikaalisti aiemmista suunnitelmista (Suomen Pankki 2013.)

Venäjän BKT:n muutosprosentti on vuosineljänneksellä kasvanut 1,6 prosenttia edellisvuoden vuosineljännekseen verrattuna. Vuoden 2009 jälkeen Venäjän bruttokansantuote on vähitellen kohentunut tasaiseen tahtiin. Työttömyysprosentti on kuitenkin noussut vuosineljänneksellä 5,1 prosentista 5,4 prosenttiin. Vienti tavarakaupassa on vähentynyt 1-5/13 radikaalisti vuodentakaisesta 317,1 miljardia US dollaria ja tuonti puolestaan vähentynyt samaisena ajanjaksona 202,7 miljardia US dollaria. (Suomen Pankki 2013.)

NDPTL:n mukaan bruttokansantuotteen, työllistettyjen ja tuottavuuden prosentuaalinen kasvuaste vuosina 2010-2020 arvioi Venäjän bruttokansantuotteen olevan 4,9 prosenttia kasvussa, työllisten määrän vähenevän -0,9 prosenttia ja tuottavuuden puolestaan lisääntyvän 5,8 prosenttia. Vuosina 2020-2030 bruttokansantuote on vahvistunut 3,8 prosentilla työllisten määrän pysyvän samana ja tuottavuus kasvuasteen olevan 4,7 prosenttia. Vuoden 2009 lama on muuttanut tilannetta laajennetusti verrattuna aikaisempiin ennusteisiin ja analyyseihin. Venäjään liitetyt riskit eivät ole kuitenkaan vähentyneet. Öljyn ja kaasun kasvu on vakaa Venäjällä, koska pitkällä aikavälillä energian hinnat ovat kasvamassa. Samoin poliittinen järjestelmä näyttää olevan tasapainoinen ainakin lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä. Erilaiset Venäjän skenaariot eivät näin ollen ole enää tarpeellisia. Kuitenkin hitaamman kasvun skenaariot voivat tulla tarpeellisiksi Euroopalle. (NORDIM 2011.)

6. TULEVAISUUDEN SKENAARIOT

Uudet satamat, kuten esimerkiksi Suomenlahden etelärannikolle 160 kilometrin päähän Pietarista rakennettava Ust-Lugan satama, tulee olemaan eräs merkittävä työllistäjä sen valmistuttua. Suomalaista ammattitaitoa tarvitaan muun muassa liikenneväylien ja teollisuustilojen rakentamisessa. (YLE 2008.) Venäjän uuden jättisataman vaikutukset ulottuvat näin ollen myös Suomeen luoden positiivisia tulevaisuuden skenaarioita työllisyyden kohentajana. Vaikutukset saavat myös negatiivisen merkityksen, sillä Ust-Luga lisää öljyonnettomuuden riskiä Suomen edustalla tuomalla uusia satoja säiliöaluksia merelle vuosittain. Näin ollen uusi reitti ja Ust-Luga -sataman käyttö lisäävät Suomenlahden öljykuljetuksia huomattavasti. Tämän lisäksi satama kaappaa osan Suomen kautta Venäjälle kulkevasta tavaraliikenteestä, mutta helpottaen samalla Etelä-Suomen ja itärajan liikenneruuhkia. Suomessa autonkuljetukset tulevat todennäköisesti vähenemään, mutta eivät kuitenkaan katoa kokonaan. Ust-Luga kilpailee tavarankuljetuksista Suomen satamien kanssa. (Helsingin Sanomat 2004.) Satama otettiin virallisesti käyttöön 23.3.2012. (Ulkoasiainministeriö 2013.)

6.1. Tulevaisuuden uhkia

Eräs tulevaisuuden uhka piilee myös Ust-Lugan jättisatamassa, sillä se saattaa vähentää transiton määrää merkittävästi ja näin ollen muuttaa Suomen kauttakulkuliikenteen rakenteen. Satamasta tulee 170 miljoonan tonnin kapasiteetillaan suurempi kuin kaikki Suomen satamat yhteensä, ja samaan aikaan Suomi on puolestaan lisännyt kapasiteettiaan Vuosaaren pääsatamalla. Vuonna 2010 Venäjän ja Baltian maiden suurimman konttisataman liikenteeksi arvioitiin 50 miljoonaa tonnia ja hankkeen kokonaiskustannuksiksi laskettiin puolitoista miljardia dollaria. Alueella on yhdeksän satamaterminaalia sekä autolautta- ja junalauttaliikenteen asema, jossa liikennöinti alkoi jo heinäkuussa 2006. Venäläiset ovat ottamassa autojen transitoliikenteen itselleen. Lisäksi suomalaisille uutta konttiterminaalia voidaan pitää uhkana, sillä hankkeesta vastaava venäläinen NCC (National Container Company) eli kansallinen konttiyhtiö on ilmoittanut haluavansa vähentää Venäjän konttiliikenteen riippuvuutta Suomen ja Baltian maiden satamista. (Pervilä 2008.)

Kotka-Haminan satama sijaitsee melko lähellä Ust-Lugaa ja venäläistoimijat välttelevät arvioimasta syntyvää kilpailutilannetta. Kilpailutilannetta voi loiventaa omalta osaltaan Venäjän talouskasvusta johtuva yhä lisääntyvä tavaran tuontitarve. Ust-Lugan satamalla on lisäksi valmiiksi luodut olosuhteet, jotka mahdollistavat venäläisen konttiliikenteen siirtämisen Itämerellä kokonaan vieraista satamista Ust-Lugaan. (Koskela 2012: 24–25.)

Suomen logistinen etu transitokuljetuksissa tulee todennäköisesti heikkenemään Ust-Lugan jättisataman ja muiden eteläisten reittien kehittyessä. Vastaavasti Suomen asema Venäjän erityisenä yhteistyökumppanina ja suomalaisten yritysten asema Venäjän tuntijoina tulee olemaan uhattuna. Erityisesti Venäjän WTO-jäsenyys ajaa vähitellen siihen tilanteeseen, että useiden muiden EU-maiden yritykset ohittavat Suomen venäjäosaamisessa, henkilösuhteissa ja maan kehityksen seuraamisessa. Tämän hetkinen muutostila Venäjällä tulee huomioida Suomessa. (Maisila 2012.) Vuonna 2012 Ust-Lugan satamassa käsiteltiin yli 46 miljoonaa tonnia rahtia. Kasvu oli yli kaksinkertainen vuoteen 2011 verrattuna ja sataman merkitys kasvaa edelleen. Venäjän WTO-jäsenyys tulee kiihdyttämään maan kansainvälisten kuljetusten kasvua entisestään. (Kojo 2013.)

Suomen erityisasemaa haastaa Venäjän ja EU:n suhteet. Ennen kaikkea niihin vaikuttaa Venäjän jäsenyys WTO:ssa. Kesällä 2012 ratifioitu sopimus tulee vaikuttamaan Venäjällä toimiviin suomalaisyrityksiin ja niiden toimintaan muuttuneiden tullien, tukien ja lakien kautta. Venäjän suhde on ainutlaatuinen Suomeen, mutta myös koko Euroopan unioniin, sillä lähes puolet koko maan viennistä kohdistuu sinne. Venäjän taloudellisesti kehittyneimmät alueet ja parhaimmat logistiset kulkuyhteydet ovat vahvasti kerääntyneet EU:n ytimeen yhteisen kaupankäynnin kautta. (Maisila 2012.)

Tullin 26.7.2012 julkaiseman tilaston mukaan autojen transitoliikenne on kohentunut maaliskesäkuussa verrattuna alkuvuoteen. Suhteuttaessa vuoden 2011 samaan ajankohtaan, on autoja kuitenkin viety Kotkan ja Hangon satamien kautta Venäjälle neljännes vähemmän. Tämä selittyy Venäjän pääsyn tavoitteeseensa, että mahdollisimman suuri osa ulkomaankaupasta kulkisi heidän omien satamien kautta. Kotkan kautta kulkevien autojen määrä laski puolivuotiskaudella lähemmäs 30 prosenttia edellisvuoteen verrattuna. Kotkan satamaan tuotiin tammi–kesäkuussa 44 000 autoa, joista suurin osa jatkoi matkaansa itänaapuriin. Venäjän päätös liittyä Maailman Kauppajärjestöön mahdollistaa Suomen ja Venäjän kauttakulkiikenteen lisäyksen molempiin suuntiin. (Metso 2012.)

Itämeren satamakapasiteetin lisäksi Venäjä aikoo tulevaisuudessa kasvattaa satamakapasiteettiaan myös muualla (Mustanmeren ja Asovanmeren satamat,

Kaukoidän satamat, pohjoiset satamat sekä Kaspianmeren satamat) kokonaiskyvyn näin ollen kaksinkertaistuvan suunnitelman mukaan vuoteen 2030 mennessä. Tämä vaikuttaa siihen mitä reittejä kuljetukset Venäjälle ja Venäjältä suuntautuvat, koska satamakapasiteetin lisäykset vaikuttavat myös muun logistisen infrastruktuurin paranemiseen ennen kaikkea rauta- ja maantiekuljetusten osalta. Tämä puolestaan antaa lisää vaihtoehtoja venäläisille kuljetusten hoitamiseen. Näin ollen suomalaisilta vaaditaan entistä enemmän luovuutta esimerkiksi lisäarvopalveluiden muodossa. (Posti & Ruutikainen 2009.)

6.2. Suomen menestystekijät

Kaivannaisteollisuuden tuotteet ja polttoaineet hallitsevat yhä Venäjän vientiä 80 prosentin osuudella. Tuonnissa puolestaan merkittävimmät ovat korkeamman jalostusasteen tuotteet, kuten koneet ja laitteet. Öljyn ja kaasun vientitulot ovat olleet vielä viime vuosina kasvussa ja öljyn hinnan ansiosta kokonaisuudessaan Venäjän kauppataase on pysynyt ylijäämäisenä. Puhuttaessa Venäjän WTO-jäsenyydestä, sivuutetaan useimmiten aiheet, jotka koskevat tavarakauppaa, raaka-aineita, lainsäädäntöä sekä maa- ja metsätaloutta. Loppujen lopuksi kuitenkin pitkään jatkunut valtiontalouden öljyriippuvuus oli juuri se, minkä vuoksi jäsenyysneuvotteluprosessi vietiin loppuun asti. (Maisila 2012.)

Tulevaisuuden skenaario Venäjän 2010-luvulle on positiivinen erityisesti Suomen vientiteollisuudelle, sillä Venäjän infrastruktuuri ja teollisuus kehittyvät öljyn hinnan, kasvavien ulkomaisten investointien ja WTO-jäsenyyden myötä. Mahdollisesti 2020-luvulla tullaan näkemään merkittävästi lisää maailmanluokan venäläisiä yrityksiä kuluttajatuotteiden, palveluinnovaatioiden ja korkean teknologian aloilla. (Maisila 2012.)

Suomen satamien toimivuuden parantamiseksi on suunnitteilla erilaisia kehityshankkeita sekä Venäjällä että Suomessa. Näiden hankkeiden tarkoitus on kehittää koko reitti moottoritietasoiseksi ja puolestaan parantaa ratayhteyksiä suurnopeusjunaliikenteen vaatimukset täyttäväksi. Suomen reitin asemaan eniten vaikuttavat Baltian maiden ja Venäjän logistinen kehittyminen, sillä se parantaa EU:n ja Aasian välisissä kuljetuksissa Trans-Siperian radan osuutta. Infrastruktuurin

kehittyminen nopeuttaa ratayhteyttä ja sen luotettavuutta. Rataan liittyvät logistiset palvelut tulevat parantumaan ja samalla ne tulevat yleisesti tunnetuiksi. Suomella on kuitenkin etulyöntiasema TSR:n hyödyntämisessä, sillä se on ollut aktiivisesti mukana radan liikenteen kehittämisessä. (Liikenne- ja viestintäministeriö, julkaisu 4/2005: 56, 72–73.)

Toimintaympäristön muutoksia yksiselitteisempi on toimenpiteiden eli lähinnä infrastruktuuri-investointien vaikutus eri kuljetusreittien osuuteen. Suurin vaikutus reittien osuuksiin on Venäjän satamakapasiteetin kasvulla, joka vähentää Suomen ja Baltian satamien osuutta. Suomen reitin kannalta merkittäviä ovat puolestaan kaikki Korridorin 9A:han liittyvät kehityshankkeet, joilla on Suomen reitin nopeutta lisäävä vaikutus. Hankkeita ovat muun muassa Lahti–Kerava -oikorata sekä Lahti–Luumäki–Vainikkala -rataosuudet. Tämän lisäksi muita tärkeitä kilpailukykyyn liittyviä hankkeita ovat E18-tien kehittäminen ja rajamuodollisuuksien vähentäminen. (Liikenne- ja viestintäministeriö, julkaisu 4/2005: 73–74.)

Erityisesti Suomen puumarkkinoille on odotettavana suuri muutos Venäjän liittyessä Maailman Kauppajärjestöön. Liittymisen myötä Venäjältä on tulossa entistä suurempi pelaaja markkinoilla, mutta sopimus parantaa myös suomalaisyritysten pääsyä Venäjän markkinoille. Todennäköisesti jäsenyyden myötä Venäjän raakapuun vientitullit laskevat ja puolestaan alenevien tuontitullien ansiosta suomalaisten asema metsäteollisuustuotteissa tulee paranemaan Venäjän markkinoilla. Jäsenyys laskee välittömästi puun vientitulleja, minkä seurauksena vastaavasti raakapuun viennin kustannukset Venäjältä Suomeen alenevat. (Talouselämä, artikkeli 2012.)

Vuonna 2011 tuotiin Venäjältä Suomeen raakapuuta 190 miljoonan euron arvosta. Tuonnin nykyrakenteen tullimuutos tuo suomalaiselle metsäteollisuudelle jopa noin 20 miljoonan euron puunhankintakustannusten vuosisäästöt. Parhaimmillaan Venäjältä tuotiin puuta Suomeen 2000-luvun puolivälissä, tosin suomalaiset metsänomistajat puolestaan kärsivät tästä. Silloin Venäjän puuntuonnin osuus oli merkittävästi yli 20 prosenttia koko Suomen teollisuuden puuhuollosta. Venäjän puutullit pysäyttivät ja pudottivat tuontia merkittävästi, mutta Venäjän WTO-jäsenyys tulee muuttamaan myös tätä tilannetta. (Talouselämä 2012.)

6.3. Tulevaisuudenskenaarioiden suunta

Tulevaisuuden kasvuskenaariossa maailmankauppa vapautuu ja globalisaatio voimistuu sekä EU–Venäjä -suhteet kehittyvät myönteisesti kasvattaen EU:n ja Venäjän välistä kauppaa. Näin ollen se asettaa kaikki kuljetusreitit tasa-arvoiseen asemaan, missä ne kilpailevat omilla luontaisilla vahvuuksillaan. Tähän skenaarioon voidaan liittää myös korostuneet ympäristöarvot ja energiakriisi, joka voi syntyä tarkasteluajanjakson aikana ja näin ollen hidastuttaa skenaarion toteutumisoopeutta. Toinen äärivaihtoehto on edellisen kasvuskenaarion vastakohta. (Liikenne- ja viestintäministeriö, julkaisu 4/2005: 74.)

Edellä mainituissa skenaarioissa reittien väliset suhteelliset muutokset ovat kokonaisuudessaan pienet, kuitenkin huomattavia ovat absoluuttisten tavaramäärien erot. Suomen reitin kilpailuasemaa vahvistaa ympäristöasioiden korostuminen ja Venäjän kaupan niin nopea kasvu, että tavaravirrat täytyy kuljettaa Suomen kautta kapasiteettipulan vuoksi. Uhkana skenaariolle on nopea logistiikan kehitys Venäjällä ja Baltiassa sekä Venäjän omia satamia suosiva politiikka. Todennäköiset voittajat kasvuskenaariossa olisivat Saksa–Puola -reitti sekä Trans-Siperian rata. Molemmilla on hyödyntämättömiä luontaisia edellytyksiä kasvattaa niiden osuutta ja lisäksi Trans-Siperian radan hyötyjä tavoittelevat useat EU:n ja Venäjän väliset yhteydet. (Liikenne- ja viestintäministeriö, julkaisu 4/2005: 74.)

Suomen vientiä Venäjälle, tuontia Venäjältä ja Suomen reitin asemaa voidaan vahvistaa ainakin panostamalla lisäarvologistiikan palveluihin. Tätä tukevat Suomen reitin nopeus, luotettavuus ja Venäjän markkinoiden läheisyys, jotka mahdollistavat jakeluliikennetyyppisen toiminnan Suomesta Pietarin ja Moskovan talousalueille. Suomen asemaa voidaan vahvistaa myös käynnistämällä ja tukemalla kehittämishankkeita (tie- ja ratahankkeet Suomessa, Korridor 9, Trans-Siperia) Suomessa ja Venäjällä sekä poistamalla Aasiassa Suomen reittiin liittyvät pullonkaulat. (Liikenne- ja viestintäministeriö, julkaisu 4/2005: 81.)

Kortelainen, Myller ja Hannola (2012) keskittyivät artikkelissaan tulevaisuuden kilpailunäkymiin Suomen kauttakulkuliikenteen väylällä Venäjälle. Aihetta lähestyttiin venäläisen kysynnän avulla tavaroiden maahantuontiin. Esivaiheinen analyysi osoitti, että venäläiselle kysynnälle maahantuontituotteille on kaksi merkittävää tausta-ajajaa; energian hinta ja venäläisperusteisen tuotannon kyvykkyyden kehitys. Näiden

vaikutukset jokaisen kuljetusväylän kilpailukykyyn asetettiin sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä. (Kortelainen, Myller & Hannola 2012: 6.)

Kokonaisuudessaan venäläisperusteisen teollisuuden kehityksellä todennäköisesti on negatiivinen vaikutus itäiseen kauttakulkuliikenteeseen Suomessa. Kehitys voi kuitenkin merkittävästi mahdollistaa ulospäin suuntautuvan transiton ja, jos näkökantaa laajennetaan, loisi se hyviä mahdollisuuksia Suomen teollisuudelle. Venäläisellä teollisuudella voi olla huomattavia muutoksia Suomen logistiikan sisältöön ja tyyppiin, jotka kaikkiaan voivat kasvattaa tavarakuljetusten kokonaisvolyymia Suomesta ja Suomeen. Yleisesti ottaen Suomen kuljetusväylän kilpailukyky näyttää lupaavalta, koska Venäjän kasvava talous kasvattaa tarvetta vaihtoehtoreiteille Venäjälle tavaroiden maahantuontiin. (Kortelainen et al. 2012: 7.)

Transitoliikenteen kehitys Suomen satamista Venäjälle on jatkuvasti väittelyn alla ja mielipiteet asiasta ovat hyvin ristiriitaisia. Suurimmaksi osaksi kauttakulkuliikenne on kuitenkin kasvanut menestyksekkäästi. Virallinen poliittinen asema Venäjällä on, että venäläinen meriliikenne pitäisi käsitellä venäläisten satamien kautta. Venäjä ei ole poikkeus tässä suhteessa. (Aura 2008.)

Aikaisemmin Venäjän laajempi kauttakulkuliikenne toi runsaasti tyhjiä kontteja Suomeen, joka oli verrannollinen vientikonttikuljetusten hintaa ja alensi niitä. Tällä hetkellä tilanne on toinen, sillä konteista pulaa. Venäjän omien satamien kehittämisen myötä tilanne ei tule palautumaan ja erityisesti Perämerelle tuodaan tyhjiä kontteja Keski-Euroopasta. Konttikuljetukset yhä lisääntyvät, mutta tietyt irtolastina kuljetetut tuotteet, kuten bulk on edelleen merkittävä kuljetustapa. (Utriainen 2013: 33)

Venäjän taloudellinen kasvu on ollut merkittävän nopeaa ja korkea öljyn hinta kasvattaa nopeasti Venäjän liikevaihtoa ja vuonna 2007 Venäjän maahantuonti kasvoi 30 prosentilla. Nopea maahantuonnin kasvu tarkoittaa, että tavaravirrat kulkevat Venäjälle kaikkia mahdollisia potentiaalisia reittejä pitkin ja näin ollen myös Suomi hyötyy tästä. Suomen satamien vahvuus on niiden maantieteellinen asema. Kotkan ja Haminan satamat eivät ole sijainniltaan paljoa kauempana Pietarista kuin Ust-Luga. Tämän lisäksi reitin luotettavuus ja ammattitaito kasvattavat sen arvoa. Suomen satamat toimivat täsmällisesti ja ammattitaito on korkeatasoista Suomessa. (Aura 2008.)

Suomen kautta itään kulkeva liikenne pyrkii löytämään uusia reittejä ja muotoja jatkuvasti ja ei todennäköisesti tule lakkauttamaan transitoa. Suomen suhteellinen osuus luultavasti pienenee, mutta volyymit kasvavat. Maailmanlaajuinen taloustaantuma

vuodesta 2008 alkaen on vaikuttanut suuresti huolinta- ja kuljetusliiketoimintaan ja Suomen ulkomaankaupan kuljetusten määrät vähenivät 30 prosenttia vuonna 2009. Suomen omat kuljetukset puolestaan laskivat 20–22 prosenttia. (Pervilä 2012.)

Suomen kautta Venäjälle tapahtuva kauttakulkuliikenne tulee muuttamaan muotoaan lähivuosina. Vielä viisi vuotta sitten transitovarastoja rakennettiin Kaukoidästä tulevia merikontteja varten suurella volyymilla esimerkiksi Kotkaan, Lappeenrantaan sekä Haminaan. Varastointi on menettänyt huomattavasti merkitystään, sillä kontit viedään nyt purkamatta eteenpäin. Kauttakulkuliikenne etsii koko ajan uusia reittejä ja Pietarin uusi jättiläsatama Laukaanlahdelle on selkeä uhka Suomen transiton liiketoiminnalle. Toinen näkyvä uhka Suomen kauttakulkuliikenteelle on Latvian satamien lisääntyvä osuus, muun muassa Riian satama aikoo nostaa markkinaosuuttaan transitossa. Huomionarvoista on lisäksi Keski-Euroopasta Puolan ja Valko-Venäjän kautta suoraan Venäjälle johtava kuljetusväylä. Brestistä ja Minskistä tulee rauta- ja kumipyöräliikenteen solmukohtia, eikä tämä ole Suomen kannalta positiivinen tulevaisuudenskenaario. (Pervilä 2012.)

Transitokuljetusten taloudellinen merkitys Suomelle ei ole enää yhtä huomattava kuin aikaisemmin. Venäjän läheisyydestä on kuitenkin paljon hyödynnettävää suomalaiselle logistiikalle. Toimitusketjuajattelu on suomalaisissa yrityksissä jo huomioitu ja osaamista löytyy logistiikkaketjujen kokonaishallintaan. Venäjälle on rantautuneet lähes jokainen suuri kansainvälinen logistiikkayritys, mutta edellä mainitulle suomalaiselle osaamiselle olisi todennäköisesti markkinoita Venäjällä. (Kojo 2013.) Tällä hetkellä kolme-neljäsosaa Venäjän kansainvälisistä tuotteista käsitellään Venäjän omissa satamissa mutta tavoite on kasvattaa määrä 90-95 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä (Sundberg 2010.) Venäjän satama investoinnit tulevat vaikuttamaan erityisesti itäisen Suomen kauttakulkuliikenteeseen Venäjälle (Wahlström, Kajander & Söderholm 2013: 15.)

Ust-Lugan sataman kapasiteetti on kymmenkertainen verrattuna Suomen Vuosaaren satamaan Helsingissä. Vuonna 2011 Ust-Lugan satama käsitteli 22,7 miljoonaa tonnia rahtia ja keskimäärin 133 800 ajoneuvoa. Tammi-syyskuussa 2012 sataman läpi kulki 33,3 tonnia lastia, joka on kaksinkertainen määrä verrattuna vuoden 2011 samaan ajanjaksoon. Tavoite on saavuttaa 6 000 TEU:n kokoinen alus. (Wahlström et al. 2013: 16.)

Huolimatta satamien kapasiteetin lyhyydestä, transitoliikenteen kehitystä on tukenut Venäjän vahva ulkomaankauppa ja taloudellinen kehitys. (Sundberg et al. 2010.)

Kokonaisuudessaan 7,46 miljoonaa tonnia transitokuljetuksia käsiteltiin Suomen satamissa vuonna 2011, joka on 7,6 prosenttia Suomen koko kansainvälisestä meriliikenteestä. Vuonna 2002 kauttakulkuliikenteen määrä oli kokonaisuudessaan 5,24 miljoonaa ja kasvua oli 2,2 miljoonaa tonnia eli 42 prosenttia. Vuosien 2002-2011 välisenä aikana itään suuntautuva transiton käsittely kasvoi 20 prosenttia 1,81 miljoonasta tonnista 2,17 miljoonaan tonniin. (Wahlström et al. 2013: 39.)

Venäjälle tieliikenteessä suuntautuneen transito ja tavaroiden arvo ovat samat tai poikkeavat vain hyvin vähän satamien käsittelemästä määrästä. Lisäksi pieni murto-osa kulutushyödykkeistä ehkä kuljetettiin myös toista kuljetustapaa käyttämällä. Joka tapauksessa raja-asevilla kirjattujen tuotteiden arvo antaa melko täsmällisen lukeman itään suuntautuvista ja sataman käsittelemistä määristä. (Wahlström et al. 2013: 39.)

7. TUTKIMUSMENETELMÄT

Tutkimuksessa pyritään löytämään ratkaisu Suomen logistiikan nykytilaan transitoliikenteessä ja sen mahdollisiin kehitysnäkymiin. Tämä edellyttää laadullisten tutkimusmenetelmien käyttöä ja aihetta pyritään tutkimaan alan edustajien haastattelujen pohjalta. Tutkimusmenetelminä toimivat ensisijaisesti haastattelut eri logistiikka-alan yrityksiltä sekä Suomalais-Venäläisen kauppakamarin (SVKK) edustajalta että IT-alan toimijalta. Haastattelut etenivät toistuvan mallin mukaisesti, jonka vuoksi eroavaisuudet ja samankaltaisuudet olivat heti nähtävillä.

Tärkeää on saada monipuolista näkökulmaa mahdollisimman laajasti, sillä logistiikkayrityksiin liittyy myös paljon muiden alan toimijoita ja yritykset eivät näin ollen yksin lähde tuotteistamaan transitoa. Ympäriille rakentuu erilaisten toimijoiden verkosto, joka käsittää muun muassa myös juridisessa mielessä laaditut kuljetusasiakirjat ja -sopimukset sekä IT-alalla kehitetyt logistiikkajärjestelmät yritysten toiminnan avuksi.

Toissijaisina lähteinä käytin tilastoja transitoliikenteestä vuosina 2006-2013. Tilastot toimivat ensisijaisia lähteitä eli haastatteluja tukevana materiaalina. Tämä mahdollistaa konkreettisen muutoksen havaitsemisen sekä suunnan, johon transitoliikenne on kehittymässä. Venäjä sai WTO-jäsenyyden vasta viime vuonna eli 2012, joten tämän vuoden eli 2013 tilastoja ei vielä kokonaisuudessaan ole saatavilla. Tämän vuoksi jäsenyyden vaikutuksen osalta vertailua ei voida vielä täysimittaisena suorittaa. Tämän johdosta tutkielman tulevaisuuden skenaarioiden muodostaminen haastattelujen perusteella nousee merkittäväksi tiedonlähteeksi. Skenaariot muodostavat vahvan pohjan, joka todennäköisesti tulee vahvistumaan tämän vuoden loppupuolen tilastoista.

Tutkielman haasteellisuutena voidaan nimetä sen ajankohtaisuus ja tilanteen nopeat muutokset. Aikaisempia tutkimuksia aiheesta ei ole vielä tehty, joten tämän vuoksi kvantitatiivisten menetelmien, kuten tilastojen merkitys kasvaa tutkimustulosten tukijan roolissa. WTO-jäsenyyden tuomat konkreettiset muutokset ovat nähtävissä tulevina vuosina, joten tällä hetkellä pystytään muodostamaan vasta tulevaisuuden skenaarioita ja analysoimaan nykytilannetta. Nämä kuitenkin tulevat toimimaan taustatietoina kehitymisuunnalle ja tuovat transitoliikenteen tilanteeseen ennakoitavuutta.

7.1. Tutkimuksen toteutus

Näkemyksiä transitoliikenteen tilanteeseen tehtiin haastatteleamalla eri logistiikka-alan yritysten edustajia (liite 2). Haastattelut tapahtuivat henkilöhaastatteluina pääosin heidän oman yrityksensä tiloissa. Suurimmaksi osaksi kaikki edustajat toimivat oman yrityksensä johtotehtävissä, joten heidän näkökantansa transiton muutoksiin olivat hyvinkin kokonaisvaltaisia. Yritykset toimivat myös samassa logistiikka-alan verkostossa ja tekevät jonkin verran yhteistyötä. Jokaisen logistiikkayrityksen toiminta oli keskittynyt vähäisessä tai suurissa määrin Venäjän vientiin ja kauttakulkuliikenteeseen. Haastateltavien yritykset valittiin Venäjälle suuntautuvan liikenteen perusteella sekä edustajat johtoasemansa vuoksi. Lisäksi haastatteluja tapahtui myös logistiikka-alan ulkopuolelta (liite 2). Yksi haastateltava edusti sopimus- ja lakipuolta sekä yksi tietoteknistä logistiikkajärjestelmien kehittämistä Venäjän liikenteessä. Jokaisen haastateltavan yrityksen toimipaikka sijaitsee Etelä-Suomessa, lukuun ottamatta yhtä logistiikka-alan edustajaa, jonka yrityksen pääasiallinen toimipaikka on Kotkassa, Mussalon satamassa.

Tutkimus toteutettiin huhti-kesäkuussa 2013 ja haastateltavia oli yhteensä 6 ja neljä näistä olivat logistiikkayritysten edustajia, yksi Suomalais-Venäläisen kauppakamarin edustaja sekä yksi IT-alan edustaja. Haastattelut tehtiin kahdenkeskinä keskusteluina, jotka tapahtuivat neljän edustajan yrityksen tiloissa, yhden kotona ja yhden kanssa olimme yhteyksissä sähköisesti. Keskimääräisesti yhteen haastatteluun kului aikaa noin yksi tunti.

7.2. Haastattelujen rakenne

Keskustelutilanteesta halusin mahdollisimman luontevan. Tämän vuoksi haastateltavilla oli mahdollisuus keskustella asioista ja esittää mielipiteitään, jonka vuoksi haastattelut olivat osittain jäsenilemättömiä. Jäsenlely haastattelu oli vakiomuotoa käyttäen johdonmukainen keskustelutilanne eli korostin tiettyjä pääkohtia, joihin toivoin saavani vastauksen. (Räsänen 2013.)

Logistiikka-alan edustajien kysymykset (liite 1) liittyivät pääasiassa transitoliikenteen investointirakenteen muutoksiin sekä yleiseen muutostilan analysointiin. Halusin kysyä

yhteistyöstä Venäjän kanssa, sillä tämän avulla oli helpompi päätellä logistisen suhteen muutoksia WTO-jäsenyyden jälkeen. Vastausta odotin kysymykseen, joka liittyi yhteistyön rakenteen muutoksiin Venäjän ja erityisesti tullin kanssa. Rakennemuutokset käsittivät haastateltavan mielipiteen yhteistyön mahdollisten ongelmatilanteiden vaihtuvuudesta helpommaksi tai vaikeammaksi. Venäjä on huomattavan iso maa, jonka vuoksi sopeutumiset eri tilanteisiin, muun muassa WTO:n tuomiin säädöksiin voivat tuottaa suuria vaikeuksia.

Haastatteluiden pääkohdaksi muodostui transitoliikenteen nykytilasta keskustelu, joka huipentui spekulointiin tulevaisuuden näkymistä. Tämän jälkeen keskusteltiin yleisesti yrityksen investoinneista kauttakulkuliikenteeseen sekä yhteistyöstä muiden konserniyritysten kanssa Suomen ulkopuolella. Kolmanneksi aiheena oli Suomen ja Venäjän tullin välinen kumppanuus ja nimenomaan WTO-jäsenyyden vaikutukset tullien rakenteeseen. Tärkeäksi muodostui myös kuljetusreitit Suomeen eli mistäpäin maailmaan kuljetukset pääosin tulevat, jotka suuntaavat Suomen jälkeen Venäjälle ja päinvastoin Venäjältä Suomeen ja tästä eteenpäin. Haastateltavien kanssa pohdittiin myös kuljetustuotteiden muutoksia eli onko jokin tuotteen kuljetus noussut muiden edelle itäisessä liikenteessä.

Suomalais-Venäläisen kauppakamarin (SVVK) edustajalta toivoin saavani kysymyksillä enemmän juridista näkökulmaa (liite 1). Kauppakamari hoitaa kaikki sopimuksiin liittyvät asiat ja dokumentoinnin, joka merkitsee heidän erityisesti tietävän WTO-jäsenyyden tuomat muutokset kaupankäyntiin sekä näkemyksen siitä, miten suomalaiset yritykset pärjäävät Venäjä-markkinoilla vapautuvan kaupankäynnin vuoksi. Samoin alat, jotka ovat hakeutuneet Venäjälle tällä hetkellä ovat tärkeässä asemassa, ja onko esimerkiksi logistiikkayritysten lukumäärä pienentynyt Venäjän Maailman kauppajärjestön jäsenyyden myötä.

IT-alalla logistiikan käyttöjärjestelmiä kehitetään jatkuvasti, joten ne ovat välittömän muutoksen kohteena. Haastattelukysymyksillä halusin painottaa nyt käynnissä olevien hankkeiden rakenteellisia muutoksia verrattuna aikaisempiin vuosiin (liite 1). Lisäksi halusin selvittää, mitkä yrityksen päämäärät tai käynnissä olevat kehityshankkeet ovat nyt Venäjän WTO-jäsenyyden vai näkevätkö muutosta edes olevan tiedossa. Logistiikkajärjestelmiä kehittäessä tulee osata miettiä pitkälle tulevaisuuteen, jotta järjestelmien käyttöikä olisi mahdollisimman pitkä ja palvelisi asiakkaana olevan logistiikkayrityksen tarpeita.

8. TUTKIMUSTULOKSET

Haastattelujen perusteella yritykset olivat yksimielisiä siitä, että transitokuljetukset Venäjälle ja Venäjältä suuntautuvasta liikenteestä ovat vähentyneet ja tulevat vähentymään. Investointien määrän kasvu Venäjällä aiheutti aikoinaan suuren varastoinnin sekä välivarastoinnin tarpeen Suomessa. Konttikuljetukset hakeutuvat nykyään suoraan Venäjälle etsien sinne vaihtoehtoisia suoria reittejä. Venäjä ohjaa erittäin päämäärätietoisesti liikennettä omiin satamiinsa, jonka vuoksi Suomen kilpailuetua hyvänä varastointimaana ei enää tunneta. Venäjän kapasiteetin ja toimintakyvyn huomattava kasvu tuo Suomelle entistä vähemmän mahdollisuuksia menestyä kuljetusmarkkinoilla. Suomen transitoliikenne ei kuitenkaan ole vähentynyt nestebulkin, erityisesti kemikaalien kohdalla ja suurimmat syyt tähän ovat nesteterminaalien puuttuminen Venäjältä sekä Venäjän rautatierahtien tariffipolitiikka, joka on ollut Suomelle otollinen. Venäjän WTO-jäsenyys tuo tähän kuitenkin muutoksen tasoittamalla tämän.

8.1. Transiton kuljetustuotteiden muutokset

Suomen reitin kilpailukyky on erityisesti ollut sen luotettavuus arvotavarakuljetuksissa. Haastateltavien mukaan arvotavarakuljetukset ovat vähentyneet huomattavasti ja suurimmaksi osaksi arvotavaraa kuljetetaan kalliina lentorahtina. Maantiellä kuljettaminen voi olla riskialtista, sillä kuljetuslastina oleva arvotavara kiinnostaa. Suomea ei kuitenkaan suosita lentorahtimaana, jonka vuoksi transito on vähentynyt myös huomattavasti.

Haastatteluissa arvotavaraksi logistiikka-alan yritykset nimesivät elektroniikan sekä tupakkatuotteet. Elektroniikan valmistajat ovat valinneet aikaisemmin kuljetusreitinsä Venäjälle sijaintinsa perusteella. Erityisesti Keski-Euroopasta maantiekuljetuksina tulevat tuotteet ovat pääasiassa valmist tuotteita ja raaka-aineiden osuus on vähäinen. Konttikuljetuksina puolestaan kulkee elektroniikan lisäksi myös kulutustavaraa, jonka Suomen kautta kulkeminen on vähentynyt tuotemerkkisäännösten myötä. Tietyn lääketieteellisuuden edustajat toivovat kuljetustensa vielä kulkevan Suomen kautta reitin turvallisuuden vuoksi. Arvotavaroiden ja elektroniikan kuljetukset ovat vähentyneet jo

vuodesta 2009 ja suurin syy tähän on ollut Trans-Siperian radan transitoliikenteen huomattava väheneminen Venäjän tariffien nousun johdosta.

Pietarin satamien, Ust-Lugan suuri volyyymi ja vuoden 2009 lama ovat aiheuttaneet, että suuria automääriä ei enää kuljeteta Suomen kautta. Transitoliikenne kuitenkin tapahtuu vielä Suomen läpi autojen renkaiden ja varaosien kohdalla, sillä Venäjällä ei ole vielä tarpeeksi turvallisia varastointimahdollisuuksia autoille. Tähän on tulossa myös muutos Venäjän talouden kohentumisen myötä, joka merkitsee Venäjälle uusien varastojen rakentamista. Tämä tulee kuitenkin tapahtumaan vähitellen, mutta talouden kohentumisen seurauksena laivaliikenne elektroniikkakuljetuksissa erityisesti Pietarin kohdalla ei ole vähentymässä vaan päinvastoin on kasvamassa.

Tullin (2013) julkaiseman raportin mukaan kaikkien tavararyhmien transitokuljetukset jäivät vuonna 2012 alhaisemmalla tasolle vuoteen 2011 verrattuna, lukuun ottamatta elintarvikkeita. Taulukossa 4 on nähtävissä konkreettisesti tavaralajien määrälliset muutokset vuoden 2013 elokuuhun saakka. Muutosprosentti 2012-08/2013 on suhteellinen verrattuna samaiseen ajanjaksoon tätä edeltävänä vuonna. Kauttakulkuliikenteen määrällinen huippu oli vuosina 2007-2008, jolloin kappaletavaramäärät saavuttivat 2,1 miljoonaa tonnia. Transiton volyymit puolittuivat vuonna 2009 (Wahlström et al. 2013: 39). Tavaralajien määrät ovat laskeneet huomattavasti vuosina 2011-2012 ja suurimmat muutokset ovat tapahtuneet öljytuotteissa reilulla 74 prosentin laskulla sekä raakamineraalien ja sementin transitomäärä väheni melkein 47 prosentilla.

Taulukko 4. Pääasialliset itään ja idästä suuntautuvan transiton tavaralajimäärät (tonnia). (Liikennevirasto, kuukausitilastot 2013.)

Transiton tavaralaji (tonnia)						
Vuosi	Kappale-tavara	Metallit ja metallituotteet	Raakamine-raalit ja sementti	Kemikaalit	Öllytuotteet	Muu tavara
2008	2 266 667	1 491 768	251 948	1 603 018	122 829	265 653
2011	1 709 350	482 537	300 729	1 681 138	52 441	64 486
2012	1 392 590	489 441	160 046	1 397 963	13 546	57 764
-08/2013	865 667	282 140	92 180	931 370	6 954	44 103
Muutos-% 2008-11	-25,6 %	-67,7 %	19,4 %	4,9 %	-57,3 %	-75,7 %
Muutos-% 2011-12	-22,7 %	1,5 %	-46,8 %	-16,8 %	-74,2 %	-13,1 %
Muutos-% 2012-08/13	-10,3 %	-14 %	-1,9 %	2 %	-32,4 %	13,2 %
Muutos 2008-11	-557 317	-1 009 231	48 781	78 120	-70 388	-88 277
Muutos 2011-12	-316 760	6 904	-140 683	-283 175	-38 895	-6 722
Muutos 2012-08/13	-526 923	-207 301	-67 866	-466 593	-6 592	-13 661

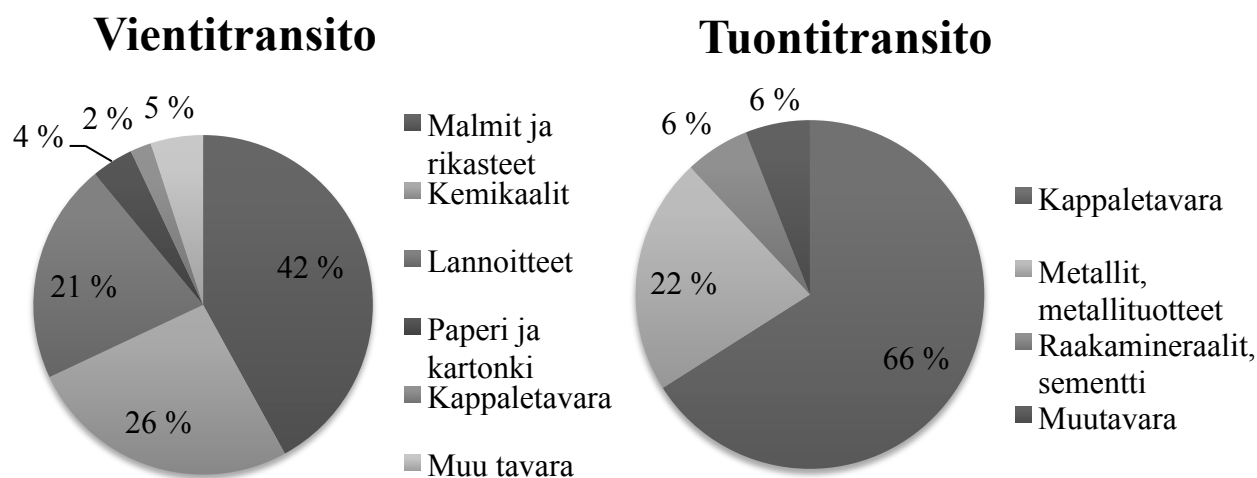
Nestemäisten kemikaalien ja öljytuotteiden kuljetuksiin erikoistuneen yrityksen edustajan mukaan kuljetustuotteista erityisesti kemikaaleja kuljetetaan Suomen kautta vielä suuressa määrin. Näin ollen transitoliikenne näiden kohdalla yrityksellä ei ole vähentynyt. Vientitransitossa kemikaalien osuus oli huomattava 26 prosenttia vuonna 2012 (kaavio 1). Kemikaalit ovat liikkuneet Suomen kautta jo vuosikymmenien ajan. Venäjä ei ole koskaan investoinut Suomen rajan lähellä omaan nesteterminaaliin ja tämän vuoksi nestebulkkia kuljetetaan vielä jonkin verran. Omaan öljyterminaaliin Venäjä on sijoittanut, koska öljy ja öljytuotteet ovat Venäjälle taloudellisesti merkittävämpiä. Kemikaalivirrat ovat öljytuotteisiin verrattuna olleet vähäisempiä, jonka vuoksi Venäjä ei ole lähtenyt investoimaan niille tarkoitettuihin terminaaleihin.

Kemikaaleilla on tasainen nousu vuodesta 2008-2011 yhteensä 4,9 prosentilla (taulukko 4). Vuosien 2011 ja 2012 kemikaalien transito väheni muun nestetransiton rinnalla vähiten 16,8 prosentilla. Tämän hetkisen muutostilanteen mukaan kemikaalien transitossa on tapahtunut kohennus ja on nousussa 2 prosentin verran verrattuna viime

vuoteen (taulukko 4). Tällä hetkellä tämän vuoden elokuussa se on kuitenkin vielä 466 593 tonnia jäljessä vuoden 2012 kokonaismäärää.

Öljyn tuotanto kasvoi vuosina 2000-2010 huomattavasti. Nopeasti kohonneet vientihinnat nostivat alan yritysten voittoja ja näin ollen talouden kulutuskysyntää (Suomen Pankki 2012: 15). Öljytuotteissa on tapahtunut huomattava putoaminen jopa 74,2 prosenttia eli 38 895 tonnia vuoden 2011 ja 2012 välillä (taulukko 4). Tämä todennäköisemmin johtuu öljyn tuotantokapasiteetin täyskäytöstä ja näin ollen öljyn tuotantomäärien kasvua ei ole ollut. Erityisesti öljyvientiä verotetaan hyvin runsaasti Venäjällä ja vientihintojen noustessa myös vientiverot nousevat. Tästä syystä Venäjän budjettituloista noin puolet tulee öljy- ja kaasusektorilta. Öljy- ja kaasuyritykset tuottavat merkittävän osan talouden arvonlisästä, mutta kuitenkin vähintään kaksi kolmasosaa maan taloudesta on muuta kuin näitä tuotteita. Venäjä ei ole öljytalous. (Suomen Pankki 2012: 15.)

Talouden kasvun ja varsinkin autoistumisen seurauksena öljyn kotimaisen kulutuksen uskotaan lisääntyvän vähitellen joka vuosi. Tämän seurauksena öljyn vientimäärät eivät näin ollen ainakaan kasva lähivuosina. Öljytuotteiden kapasiteetin täysimääräisen käytön seurauksena bensiinin vientiä todennäköisesti pyritään rajoittamaan kotimaisen kysynnän tyydyttämiseksi. Raakaöljyn osuus öljyviennessä tulee ehkä kasvamaan, mikä tekee ulkomaankaupasta vielä enemmän riippuvaisemman raakaöljyn hinnanvaihteluille. (Suomen Pankki 2012: 16.)



Kaavio 1. Transitokuljetukset Suomen satamien kautta tavaralajeittain vuonna 2012 (Liikennevirasto 2013: 26).

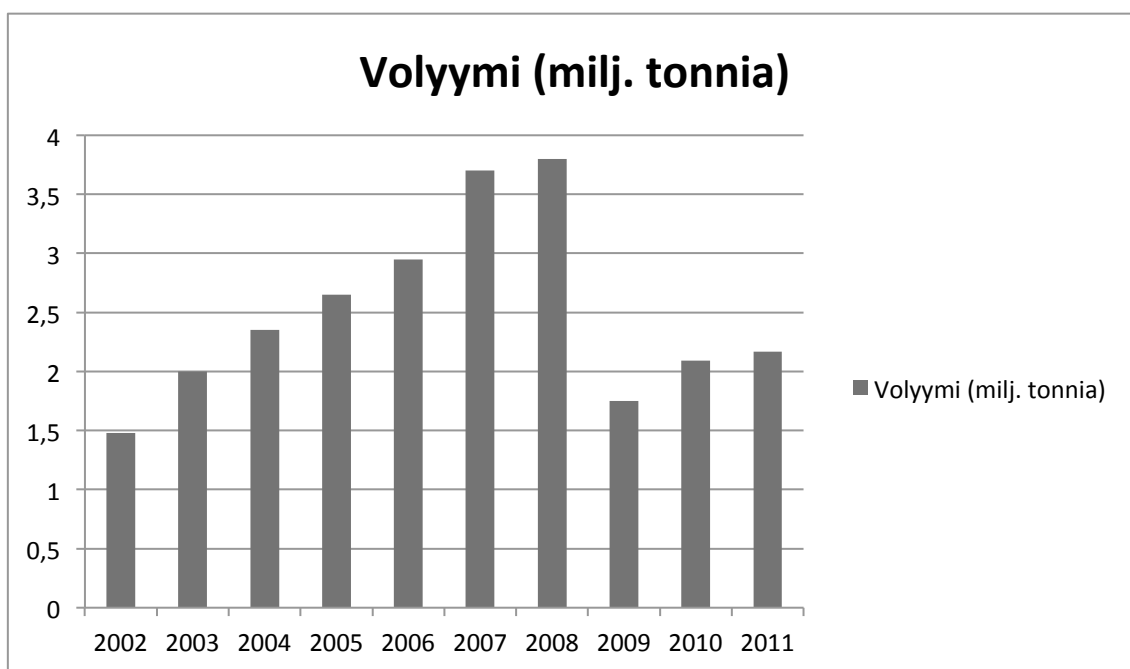
Vuonna 2012 kauttakulkuliikenteessä kuljetukset pääosin Venäjälle olivat yhteensä 7,1 miljoonaa tonnia (taulukko 5). Tästä lukumäärästä tuontitransitoa oli 1,9 miljoonaa tonnia ja vientitransitoa 5,2 miljoonaa tonnia. Vuoteen 2011 verrattuna tuontitransito näin ollen väheni 11 prosenttia ja vientitransito kolme prosenttia. Suurin vähennys tapahtui vientitransiton malmirikasteissa, sillä niitä kuljetettiin yli 2,1 miljoonaa tonnia ja vähennystä oli 21 prosenttia. Kemikaalien vientitransito puolestaan oli 16 prosenttia pienempi vuonna 2012 verrattuna vuoteen 2011 ja tuontitransiton suurin taveralaji eli konteissa kuljetettu kappaletavara väheni 12 prosentin verran. (Liikennevirasto 2013: 22.)

Taulukko 5. Transitoliikenne Suomen satamien kautta vuosina 2006-08/2013. (Liikennevirasto 2013: 25 ja Liikennevirasto, kuukausitilastot 2013.)

Vuosi	Tuontitransito	Vientitransito	Yhteensä
<i>Tonnia</i>			
2006	2 740 340	3 836 888	6 577 228
2007	3 517 011	3 439 040	6 956 051
2008	3 995 918	4 394 572	8 390 490
2009	1 681 718	4 599 399	6 281 117
2010	2 053 256	5 349 530	7 402 786
2011	2 168 720	5 297 691	7 466 411
2012	1 938 074	5 161 624	7 099 698
01-08/2013	1 179 945	3 583 842	4 763 787

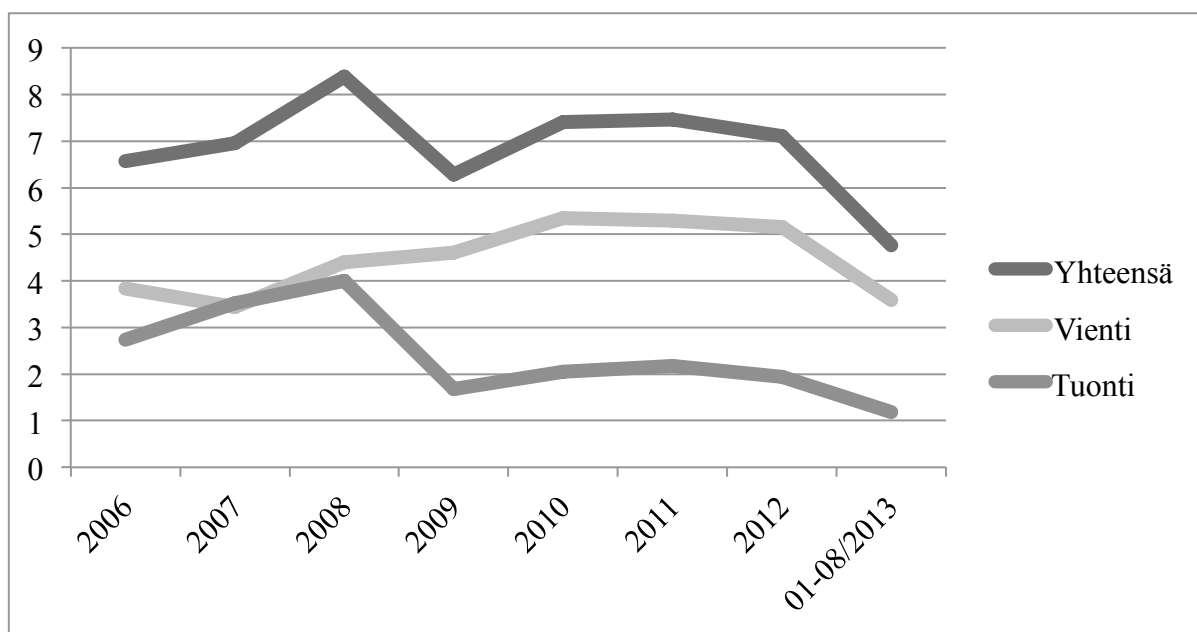
Kuvasta 3 nähdään itään suuntautuvan transitoliikenteen volyymien muutokset maantiekuljetuksissa. Vuonna 2011 maanteitä pitkin itäisen Suomen ja Venäjän rajan läpi kulki 2,17 miljoonaa tonnia tavaraa arvoltaan 20,7 miljardia euroa. Verrattuna tätä lukua vuoteen 2002 on lukumäärät kasvaneet, sillä kyseisenä vuonna tavaraa kuljetettiin maanteitä pitkin 1,48 miljoonaa tonnia ja arvoltaan 12,2 miljardia euroa. (Suomen tullit 2011.) Tavaramäärät ovat siis positiivisesti kasvaneet 683 000 tonnia (46 %) sekä arvo vahvalla arvonn kehityksellä 8,5 miljardilla eurolla (70 %). Määrä ja arvo vuonna 2011 ovat kuitenkin vuosien 2007-2008 huippujen alapuolella, sillä määrä väheni 41 prosentilla ja arvo 33 prosentilla. Keskimääräinen arvo per tonni vuonna 2011 oli

kuitenkin 9 548 euroa, joka oli 859 euroa enemmän (+10 %) kuin toiseksi parhaana vuotena 2005 ennen taloudellista kriisiä. (Wahlström et al. 2013: 39.)



Kuva 3. Itään suuntautuvan transitoliikenteen maantiekuljetusten määrän kehitys. (Wahlström et al. 2013: 39.)

Kaaviosta 2 nähdään käyrän kuvaavan laskusuhdannetta transitoliikenteessä Suomen satamien kautta. Suurin pudotus oli tuontitransitossa laman aikana vuona 2009, jolloin transiton tavaramäärät tippuivat 2 109 373 tonnia vuosina 2008-2009. Kohennusta transitomäärissä tapahtui aina vuoteen 2011, jonka jälkeen transitomäärät ovat vähitellen vähentyneet tukien haastateltujen logistiikkayritysten mielipiteitä transitoliikenteen määrän laskusta. Erityisen huomionarvoista on Venäjän WTO-jäsenyyden solmimista edeltävä aikakausi eli vuosi 2011, jolloin tuontitransito idästä kasvoi 115 464 tonnia, mutta vientitransito puolestaan laski 51 839 tonnia (taulukko 5). WTO-jäsenyyden ratifioimisen jälkeen ja vapautuvien kauppamarkkinoiden myötä transitomäärät ovat tasaisesti vähentyneet sekä vienti- että tuontitransitossa. Tämän vuoden 2013 elokuuhun yhteenlaskettu transitomäärä 4 763 787 tonnia tulee tuskin yltämään vuoden loppuun eli joulukuuhun mennessä edellisvuoden 7 099 698 tonniin.



Kaavio 2. Transitoliikenne Suomen satamien kautta 2006-08/2013 (miljoonaa tonnia).
(Liikennevirasto 2013: 25.)

8.2. Transitoreitit ja suurimmat logistiikka-alueet Venäjällä

Transitokuljetukset hakevat reittejä Suomeen pääosin maanteitse ja lentoliikennettä on huomattavasti vähemmän. Suurimmaksi osaksi kuljetukset Venäjälle menevät Nuijamaan kautta. Viro, Liettua ja erityisesti Latvia ovat nostaneet asemiaan Suomelle kilpailukykyisinä reitteinä. Viron vaikeudet venäläisten viranomaisten kanssa ovat osittain hankaloittaneet maiden välistä yhteistyötä, mutta transitoreittinä maa on hyvin vahvassa merkityksessä. Latvia on tällä hetkellä vahvin reitti, jota pitkin transitoliikenne kulkee Venäjälle. Virosta on optimaalisinta kuljettaa rautateitse Venäjän kanssa saman raidelevyden vuoksi ja Virosta on tullut kilpailukykyinen markkinoilla erityisesti myös Narvan-seudulle sijoittautuneiden metalliteollisuuden alihankintayritysten takia. Seudulta on helppo kuljettaa suoraan Venäjälle ja Narvasta on olemassa lauttayhteys Pietariin.

Keski-Euroopan näkökulmasta tarkastellen Suomi ei enää ole kilpailukykyinen Moskovan kanssa ja Pietarin kanssa vain vähäisesti. Kilpailukykyisyydestä puhuttaessa eräällä haastetulla yrityksellä melkein 95 prosenttia kuljetuksista hoidetaan venäläisellä

kalustolla ja muissa yrityksissä venäläinen kalusto oli myös käytössä. Tämä on kääntynyt täysin. Enää vain joitain erikoiskuljetuksia hoidetaan suomalaisella kalustolla.

Paperi- ja metsäteollisuus kulki aikaisemmin pääasiassa rautateitse Venäjälle. Rautateiden kallistuminen aiheutti maantieliikenteeseen siirtymisen. Nyt on jälleen kerran aloitettu miettiminen kuljetustavan järkevyydestä. Myös tehtaita aloitetaan siirtää Keski-Eurooppa–Itävalta -akselille, josta on helpompi ja nopeampi pääsy määränpäähän. Logistiikka-ala näin ollen elää koko ajan ja vaihtelee siinä suhteessa, mistä sillä hetkellä on järkevintä ja kannattavinta kuljettaminen nopeasti, tehokkaasti ja mahdollisimman edullisesti.

Tällä hetkellä Saksan kautta kulkevat suorat lauttayhteydet lisääntyvät jatkuvasti ja tämän vuoksi Saksaan panostetaan paljon. Saksasta tulee suurimmaksi osaksi tavaraa maantieliikenteessä ja kontit puolestaan tulevat Aasiasta. Kaikki kontit ajetaan pääasiassa tieliikenteessä konttialuksilla tai perävaunuilla. Perävaunuilla kulkeva transitoliikenne käsitellään Suomessa, jonka jälkeen etenevät rajan yli. Suurimmaksi osaksi tämä tapahtuu Vainikkalassa. Tilastojen mukaan Venäjän kokonaisviennistä EU maihin noin 40 prosenttia eli 126 miljoonaa tonnia suuntautui Saksaan, Hollantiin ja Puolaan vuonna 2011 ja Suomeen tuli noin 24 miljoonaa tonnia (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 5/2013: 37). Suomalaiset yritykset näin ollen pyrkivät yhteistyöhön näiden maiden kanssa. Venäjälle tuotiin myös eniten EU:n alueelta Saksasta, Suomesta ja Puolasta arvoltaan 12 miljoonaa tonnia (43 %) (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 5/2013: 37).

Yritykset tekee yhteistyötä muiden konserniyritysten kanssa Suomen ulkopuolella esimerkiksi lääketeollisuudessa. Tietyt lääkekuljetukset kulkevat Irlannista Suomen kautta Venäjälle lääketoimittajan vaatimuksesta suoran reitin sijasta. Suurin syy reittivalintaan on turvallisuus, sillä muuten Suomi ei enää ole optimaalisin reitti ja tämän vuoksi transito on vähentynyt huomattavasti.

Transitomyynnissä konserni lähettää tavaraa ennemmin Suomeen, sillä transiton myyntiä on Suomessa melko hankala harrastaa. Erityistapauksena voidaan mainita venäläiset tai venäläisomisteiset toimijat, jotka yhdistävät rahtia paljon. He tuovat esimerkiksi yrityksen kautta tavaraa maahan, mutta yhdistävät rahdin itse, sillä yritys ei pysty samaan kuin mihin he pystyvät. Venäläiset toimijat saattavat myös käsitellä asiaan liittyviä papereita tavalla, jota yritys ei itse voi tehdä.

Pietari ja Moskova ovat edelleen suurimmat kaupungit joihin kuljetukset tapahtuvat, mutta Venäjän itäinen osa on nostanut asemiaan. Esimerkiksi Vladivostokin kautta kulkee suuria tavaramääriä ja tavaramäärät haastateltavan mukaan tuntuvat sijoittuneen myös sinne. Vladivostokista kuljetukset siirtyvät rautateitse sisämaahan. Itä-Venäjällä on huomattava potentiaali ja toimitusaika on nopeampi tätä kautta Venäjälle kuin Suomen kautta. Logistisesti ajatellen Suomea ei näin ollen enää ajatella myös tämän vuoksi enää transitomaana, sillä jos tavara puretaan välillä Suomessa tämä nostaisi kuljetusaikaa entisestään.

Erään haastatellun yrityksen vientivolyymeistä Pietariin ja Moskovaan menee noin 90 prosenttia ja Nizhni Novgorodiin jonkin verran. Leningradin alue tai Moskovan alue ovat suuralueilta, joihin kuljetukset suurimmaksi osaksi liikennöidään. Rakennustarvikkeita ei enää kuljeteta transitona samassa määrin kuin ennen erityisesti Pietariin ja Moskovaan. Venäjän muilla alueilla kasvua on edelleen jonkin verran tapahtunut. Venäjästä kuitenkin aina puhuttaessa tulee suurimmat alueet eli Pietari ja Moskova mieleen ja näin ollen pienempiä paikkoja ei huomioida.

Nestemäisissä kemikaaleissa ja öljytuotteissa yrityksen kuljetukset menevät kauemmas kuin Pietariin tai Moskovaan eli näiden volyymi on suhteessa pienempi verrattuna esimerkiksi Siperiaan (Tomsk, Omsk, yritykselle tärkeä Samaran alue sekä Tatarstanin). Kaikki kuljetukset eivät näin ollen jää Venäjälle vaan jatkavat myös muihin CIS-maihin. Siperian kohteet ovat kaikkein suurimmat. Yhteistyötä Venäjällä yritys tekee jonkin verran suurimpien kemian- ja öljyalan yritysten kanssa. Tämän seurauksena heillä on yhteisyrityksiä venäläisten kanssa, joiden toimipaikat sijaitsevat pääasiassa Pietarissa tai Moskovassa. Esimerkiksi uusi voiteluainetehdas vaatii alueen, jossa on enemmän asutusta ja väestöä.

Haastatelluista yrityksistä yksi sanoi transitoliikenteen vähentyneen huomattavasti riippuen siitä, mistä suunnasta Eurooppaa kuljetukset tulevat. Yrityksen pyrkimyksenä on aina suositella nopeinta ja suorinta reittiä, joka voi olla yhtä turvallinen Suomen reitin kanssa. Tämän vuoksi transiton hoitaminen sujuu muun työn ohella. Joskus asiakkaat tosin haluavat tavaran menevän ehdottomasti Suomen kautta ja haluavat myös varastoida tavaran Suomessa Venäjää varten.

Turkki on merkittävä alihankintateollisuusmaa ja maasta on erittäin hyvät kulkuyhteydet suoraan Venäjälle. Suomen kautta transitoliikennettä ei tule esimerkiksi Turkista, sillä kuljetukset lähtevät muun muassa Istanbulista Kiovaan ja Kiovan kautta Venäjälle. Tämä on Turkille järkevämpi reitti, sillä jos esimerkiksi kuljetus lähti

ensimmäisenä Turkista Suomeen, kuljetus joutuisi palaamaan Suomesta reitillä takaisin alaspäin. Suomen transitoliikenne alkaa rajoittua Pohjois-Amerikasta tulevaan tavaraan, sillä muut kuljetukset pystytään hoitamaan pitkälti suoraliikenteellä. Puolasta ja Euroopasta pääsee myös suoraan Venäjälle.

Eräällä haastateltavalla yrityksellä on jokaisessa tärkeässä raja-alueella oma tullauspisteensä. Yleensä kuljetukset menevät Vaalimaan/Torfjanovkan kautta Suomesta Venäjälle tai esimerkiksi Vainikkalan kautta asiakkaan niin halutessa, jolloin asiakkaan tulee hoitaa tullaus itse. Pääsääntöinen liikenne toimii näin ollen siis autoilla. Tietyille suurille asiakkaille käytetään myös laivaliikennettä autoliikenteen lisäksi Kaukoidästä tultaessa. Vuoteen 2008 asti yrityksen tietyn asiakkaan kontit tulivat suoraan Suomeen asti ja Suomen kautta Venäjälle. Vuodesta 2008 lähtien koko ajan liikenne kuitenkin mennyt suoraan Euroopan läpi.

Kuljettaessa Kaukoidästä Venäjälle edetään Euroopan läpi, jolloin Valko-Venäjä on ensimmäinen rajanylityspaikka. Reitti toimii lännestä tultaessa, mutta kuljettaessa Suomesta Valko-Venäjälle on kuljetus vaikeampaa, sillä kuljetus joutuu tapahtumaan Venäjän läpi. Venäjä asettaa omia ehtojaan venäläisille ja tässä ilmenee ongelmia toistuvasti. Euroopasta Venäjälle menee kuljetuksia pääosin lentorahtina muun muassa Ruotsin ja Saksan kautta.

Venäjältä kemikaalituotteet tulevat suoraan Suomeen Vainikkalan raja-aseman läpi. Vainikkalan kautta edetään myös Venäjälle. Tuotteet tulevat eripuolelta maailmaa, sillä kemian suuret toimijat ovat maailmanlaajuisia. Esimerkiksi Brasiliasta Amsterdamiin tai Rotterdamiin, ARA-alueilta laivalla tai konteilla Suomeen ja Suomesta siirto kuormataan yrityksellä venäläiseen kalustoon. Yleisemmin kuljetukset menevät säiliövaunulla tai nestekontilla rautateitse. Yritys kokee rautatiet toimivimmaksi kuljetustavaksi Venäjälle. Venäjälle ei yrityksellä mene mitään meriteitse ja jonkin verran tieliikenteessä, mutta erittäin vähäisessä määrin. Yrityksen toimipaikka sijaitsee Mussalon satamassa, joten siellä huomataan konkreettisesti autoliikenteen käytön väheneminen transitossa.

8.3. Uudet potentiaaliset kohteet suomalaisille logistiikkayrityksille Venäjällä

Venäjällä on 17 erityistalousaluetta, jotka hyödyttävät yrityksiä tuomalla helpotuksia tulleihin, työvoimakustannuksiin, erilaisiin veroihin ja viranomaiskäytäntöihin. Erityistalousalueilla on myös alennettu yhteisöverokanta 15,5 prosenttia verrattuna muualla Venäjällä olevaan 15,5 prosenttiin. Alueiden yritysten lukumäärä kasvaa nopeasti ja Venäjän hallinto sekä yksityiset sijoittavat ovat investoineet alueille tähän mennessä jo yli kuusi miljardia euroa. Alueet ovat jaettu neljään teemaan ja suurin näistä on 77 prosentin osuudella kaikista yrityksistä innovaatio ja teknologia. Nämä ovat pääosin keskittyneet Pietariin, Dubnaan, Zelenogradiin/Moskovaan ja Tomskiin. Seuraavat kaksi teemaa käsittävät teollisuustuotannon Lipetskissä, Tartastanissa/Alabugassa ja Toljatissa sekä logistiikan Habarovskissa ja Uljanovskassa. Neljäntenä teemana on turismi, jonka kehittämisen alueita on eniten, mutta yrityksiä puolestaan vähiten tässä luokassa. Turismi on sijoittunut pääosin Krasnodariin, Stavropoliin, Altaihin, Kalingradiin, Irkutskiin/Burjatiaan. (SVKK 2010.)

Suomalaisten yritysten maantieteellinen fokus suuntautuu pääosin tuttuun Pietariin ja sen lähialueille. Moskova ja Moskovan seutu ovat myös aina kiinnostaneet suomalaisia yrityksiä sekä Jekaterinburgin ja Sverdlovskin alueen kiinnostus ovat lisääntyneet. Miljoonakaupungeissa on paljon tutkimatonta potentiaalia suomalaisille yrityksille. (SVKK 2010.)



Kuva 4. Venäjän alueiden uusi typologia (SVKK 2010).

Eräs kasvupiste Venäjällä on Tjumen, joka on öljy- ja kaasuvarojensa ansiosta vakaan talouskasvun alue. Tjumenissa myös kuluttajien ostovoima on hyvä sekä Länsi-Siperiassa sijaitseva kaupunki on tärkeä liikennesolmu sekä Venäjän sisäisille alueille että sen naapurimaihin nähden. Logistiikkayrityksille kohteessa on huomattavasti potentiaalia ja verrattuna muihin maihin Suomi on johtavassa asemassa tavaravaihtonsa perusteella. (SVKK 2010.)

Pietarin suurimmista projekteista on myös apua suomalaisille logistiikkayrityksille ja eräs näistä on 22 kilometrin pituinen pikajunarata, joka mahdollistaa nopeat kuljetukset. Pietarilla ja sen lähialueilla on potentiaalia myös maataloudessa, jonka vuoksi suomalaiset logistiikkayritykset voisivat keskittyä esimerkiksi laitevientiin Pietariin. Suomalaisen viennin kannalta myös elintarvikkeet ja -tuotanto ovat mahdollista kuljetustavaraa esimerkiksi suomalaisille yrityksille Atrialle ja Valiolle. Alueiden kasvupotentiaalin myötä logistiikan kannalta voidaan pohtia tavaraterminaalien tarvetta sekä varastojen sisäistä logistiikkaa. Myös Suomen vahvuuksina oleville lisäarvopalveluille voisi olla tarvetta. (SVKK 2010.)

Moskovassa puolestaan ajankohtaisia suurhankkeita ovat Skolkovan lentokenttä ja Moscow-City. Logistiikkayrityksiä ajatellen kaupunki on otollinen myös tukku- ja vähittäiskaupalle sen omaavan suuren ostovoiman sekä keskusliikkeiden ja varastojen vuoksi. Moskovan alueella on kolmanneksi eniten investointeja verrattuna muihin Venäjän alueisiin, ja on Moskovan jälkeen toisella sijalla johtavana Venäjän teollisuusalueena pääasiassa metalliteollisuudessa ja konerakennuksessa. Pietarin ja Moskovan välissä sijaitsevassa Velikij Novgorodissa on hyvät yhteydet muualle Eurooppaan sen hyvän infrastruktuurin vuoksi (tiet, rautatiet, kattavat sähkö- ja kaasuverkot). Suomalaisille logistiikkayrityksille kaupungissa on myös vahvoja teollisuuden aloja koneenrakennuksen, metalliteollisuuden, puunjalostuksen, elintarvike- ja pakkausteollisuuden parissa. (SVKK 2010.)

Suoran lentoyhteyden päässä sijaitseva Jekaterinburg ja Sverdlovskin alue ovat kasvava 4,4 miljoonan asukkaan markkina. Vahvuudet liittyvät ennen kaikkea paikan nopeaan kaupungistumiseen ja kaupunkien palvelurakenteen nopeaan kehitykseen. Jekaterinburg ja Sverdlovskin alueella on monipuolista teollisuutta ja luonnonvaroja, jonka vuoksi uusille teknologioille sekä energia- ja metsäsektorille on kysyntää. (SVKK 2010.)

Uralin eräs pääpaikka on Ufa, jonka talouden perustana on öljyteollisuus ja öljytuotanto. Tämän vuoksi alueen voidaan ajatella olevan vahva Venäjän taloudelle. Noin miljoonan asukkaan kaupungissa kemia ja öljykemia ovat myös merkittäviä aloja. Toinen

pääpaikka on Tseljabisk, joka on taloudellisesti Venäjän vahvimpia alueita. Alue on myös hyvin teollisuuspainotteinen, jonka johtoasema on raaka-ainetuotannossa. Suomalaisille logistiikkayrityksille potentiaalia löytyy kansainvälisen tason logistiikkakeskusten rakennuttamisesta ja siihen liittyvistä palveluista ja konsepteista. (SVKK 2010.)

Samaran alueen autoteollisuudessa on mahdollisuus suomalaisille, sillä Toljattiin perustettavassa teknologisessa puistossa erikoistutaan teknologisesti vaativien autokomponenttien valmistukseen venäläiseen ja ulkomaalaiseen autotuotantoon. Samara on alueen merkittävä liikennesolmu ja suunnitteilla on logistiikkakeskus, josta tulee alueen kuljetus-, liikenne- ja logistiikka-alan ydin. Keskus tulee keskittymään tavara- ja konttihankeeseen. (SVKK 2010.)

8.4. Yritysten näkemys tulliyhteistyöstä ja Venäjän WTO-jäsenyyden vaikutus

Suomen tulli on tehnyt Venäjän kanssa tiivistä yhteistyötä vuosikymmenten ajan. Suomen tulli on myös opastanut Venäjän tullia sen toiminnoissa. Haasteita kuitenkin esiintyy, mutta yhteistyö tullien välillä on kuitenkin toimiva. Tullien kannattaa yritysten mielestä näin ollen ehdottomasti tehdä yhteistyötä myös jatkossa. Venäjän tulli on asettanut tavoitteen että kaikki tavara joka tulee, tulisi tullata kahdessa tunnissa. Tavoitteen toteutumisen arvioidaan tapahtuvan kuitenkin vasta tulevaisuudessa esimerkiksi vuonna 2015. Perus tullausaika on tällä hetkellä muutamasta tunnista useampiin vuorokausiin.

Suurimmat ongelmat tullin kanssa ovat sähköiset passit, TIR ja sähköiset ilmoittamisvelvollisuudet, jotka lisääntyvät koko ajan aiheuttaen kasvavaa ylimääräistä työtä. Tullin kanssa sovitut rutiinit ehkäisevät kuitenkin ongelmia. Yhdellä haastateltavalla yrityksellä on tullin kanssa tullimeklarioikeus joka merkitsee, että Venäjän tullille tulee antaa takuuraha, joka on tällä hetkellä noin 1,2 miljoonaa euroa. Tämän vuoksi kaiken tulee toimia oikein.

Joissakin tapauksissa yrityksen suurille asiakkaille on tehty tullitariffit kaikista heidän tuotteistaan. Ohjelma on tehty asiakkaalle tullausarvosta, jonka he maksavat etukäteen pois. Systemi toimii melko moitteettomasti ja yritys voi saada tavaran tullattua jo

puolessa tunnissa, jos kaikki etenee hyvin. Yleisesti tavoitteena on ollut saada tavara tullattua kahdessa tunnissa, joten yrityksellä on tässä kilpailuetu. Toinen yrityksen kilpailuetu on, että lokakuusta 2012 asti he ovat ajaneet Venäjälle ilman TIR-papereita ja nimenomaan ilman TIR-hyväksytyjä autoja. Tämä edesauttaa erityisesti rikkonaisesta autosta toiseen vaihtamisessa sekä toimitusaikojen nopeuttamisessa. Yleisesti Venäjä haluaa tavaran koko ajan vapaammaksi WTO-jäsenyyden jälkeen.

Yritykset mainitsivat, että Venäjän tullin kanssa yhteistyö on joskus ennalta arvaamatonta. Venäjälle vienti on enemmän ongelmallista kuin Venäjältä Suomeen tuonti. WTO-jäsenyydellä ei ainakaan vielä ole ollut muutosta tullien kanssa asiointiin, sillä eletään muutosvaiheessa ja tulliviranomaisilla on varmasti pitkä prosessi vanhasta luopumiseen. Todennäköisesti vasta ehkä viiden vuoden kuluttua muutos on selkeästi nähtävissä. Transitto on tullin näkökulmasta Venäjältä Suomeen tultaessa melko helppoa myös heille, joten yrityksillä ei ole ollut montaakaan kertaa keskustelua Venäjän tullin kanssa Suomeen kuljetuksista. Tämä on myös tullille vaivatonta liiketoimintaa.

IT-alan yritys on osana tullin kumppanuusohjelmaa ja näin yrityksellä on mahdollisuus olla osallisena jokaisessa testaus- ja tiedotuskierröksessä. Yritys mainitsee toimintansa kannalta oleelliseksi tullin säännöksiin mukautumisen ja asioiden täytäntöönpanon. Vaikeaksi yhteistyön tekee paikallinen soveltaminen teknisissä näkökulmissa, sillä yrityksen asiakaskunnan näkökulmasta liiketoimintaan tulee selkeästi haasteita tullin kunnianhimoisuudesta sekä tiettyjen asioiden toteuttamistavoista. Tullin vaatimat dokumentointivaatimukset voivat olla hyvin yksityiskohtaisia ja yrityksen edustajan mielestä Venäjän tulli ei halua saada edes tiettyjä asioita toimimaan. Haastateltavan mukaan heidän asiakkaansa eivät toimi transiton kuljetusketjussa koko aikaa johtuen maiden erilaisista toimintatavoista ja säädöksistä. Kuljetuksissa Suomen ja Venäjän molemmat lainsäädännöt tulee ottaa huomioon ja kumpikaan maista ei halua rikkoa toisen lainsäädäntöä. Yrityksen edustajan mukaan tällaisissa tilanteissa suomalaiset ovat menettäneet paljon volyyymiaan.

8.5. Kuljetuskäytävähankkeet ja niiden mahdollisuudet Suomen kauttakulkuliikenteelle

Uudet käynnistyneet ja käynnistyvät kuljetuskäytävähankkeet hakeutuvat pääosin Arktisille alueille, joita visioidaan maailmantalouden uusiksi kuljetusreiteiksi.

Pohjoisten merireittien vapautuminen jäistä tulee muuttamaan logistiikkavirrat maailmanlaajuisesti. Kuljetusreittihankkeilla Suomen on mahdollisuus vielä saada osansa transitoliikenteen ylläpitämisessä Venäjälle ja samalla hakea uusia reittivaihtoehtoja Aasiaan ja Eurooppaan.

Rail Baltica Growth Corridor Russia (RBGC Russia) mahdollistaa suoran kuljetusyhteyden Keski-Eurooppaan seuraavalla reitillä: Pietari–Helsinki–Tallinna–Riika–Kaunas–Varsova–Berliini. Hankkeen tarkoituksena on yhtenäistää kuljetussektorin kehityksen kansainvälisiä käytäntöjä Suomenlahden alueella. Tavoitteena on myös luoda uusia palvelutuotteita maailmanlaajuisille rahtivirroille sekä kasvattaa logistiikkakeskusten yhteen toimivuutta projektin alueella (Koillis-Venäjä ja Suomenlahden seutu). Hankkeessa pyritään rakentamaan verkossa toimiva matkan suunnitteluohjelma, jonka avulla voidaan yhdistää Koillis-Venäjä Suomenlahden alueeseen. RBGC Russia:n tuloksena toivotaan, että logististen ja kuljetusten verkot kehittyvät projektin alueella sekä kilpailukyvyn parantaminen Euroopan ja Aasian kuljetusmarkkinoilla. Tuloksina odotetaan myös kestävää taloudellista kasvua Suomenlahden seudulla. (RBGC Russia 2013.)

RBGC Russia on osa monikansallista projektia Rail Baltica Growth Corridor, jonka tavoitteena on mahdollistaa parhain mahdollinen rautateiden vuorovaikutus muiden kuljetusmuotojen kanssa monikansallisissa terminaaleissa Rail Baltica kuljetusyhteyden ohella. Tämä tuo yhteen 21 yhteistyöorganisaatiota Suomesta, Virosta, Latviasta, Liettuasta, Puolasta ja Saksasta. Hanke pyrkii osallistumaan Koillis-Venäjän poliittiseen keskusteluun Rail Balticasta ja Euroopan Unionin valtuusto tukee projektia Venäjälle vuosina 2012-2013. Tärkein projektin tavoite on kehittää kuljetus- ja logistiikkainfrastruktuuria sekä kasvattaa itäisen Suomenlahden alueen kilpailukykyä Euroopan ja Aasian kuljetusmarkkinoilla. Merkittävää projektin toteutukselle on kestävä vuorovaikutus liiketoiminnan ja alueellisten päättäjien kanssa. (RBGC Russia 2013.)

Rail Baltican konsepti sisältää olemassa olevan 1520 mm leveän raideverkoston modernisoinnin ja uuden 1435 mm leveän huippu nopean rautatien Tallinnasta Varsovaan rakentamisen. Tarkoituksena on yhdistää rautatieyhteydet muiden kuljetusmuotojen kanssa ja RBGC tuo lähemmäs toisiaan suuret talouden kasvukeskukset Itämeren alueelta (Pietari, Helsinki, Tallinna, Riika, Kaunas, Varsova ja Berliini). Venäjä ja erityisesti sen koillisalue on merkittävin strateginen kumppani EU:lle hoitaa vienti- ja tuontikuljetuksia. Koillis-Venäjä käsittelee melkein puolet maan

ulkomaan vaihdosta ja näin ollen toimii siltana mantereen ylittävissä kuljetuksissa Aasian, Venäjän ja EU:n välillä. Koillis-Venäjän maantieteellinen sijainti ja taloudellinen potentiaali sekä sen sataman toiminnot ja maantiekuljetusjärjestelmät luovat otolliset olosuhteet kestäväan alueen taloudelliseen kasvuun. Esimerkiksi vuonna 2011 Koillis-Venäjän ulkomaankaupan määrä kasvoi neljällä prosentilla. (RBGC Russia 2013.)

Nykyään merisatamat ovat rahtien käsittelyssä avainasemassa Koillis-Venäjällä. Myöhemmin satamien kasvavat kapasiteetit ja eriarvoiset rahtien jakamiset kuljetustapaa käyttäen, voivat johtaa epämieluisaan riippuvuuteen merisatamista. Rail Baltican kuljettamisväylän konsepti sisältää Suomenlahden alueen rautateiden modernisoinnin laajentamalla Koillis-Venäjän kuljetusmarkkinoita sekä tämän odotetaan täysin käsittävän alueen taloudellisen potentiaalin lisäämällä sen logistista kapasiteettia. Rail Baltica rautatiereitti tarjoaa erilaisia vaihtoehtoja ongelmien ratkaisuun yhdistämällä muuttuvan raidelevyden ja uudelleen lastattavan kuljetuksen liikkeussa Venäjältä Eurooppaan. Huippu nopea raideyhteys Keski-Euroopan ja Koillis-Venäjän välillä lisää Pietarin ja Leningradin alueen kautta kulkevan transiton määrää sekä kiihdyttää jatkuvasti kasvavaa matkustajien ja rahtitavaran liikennettä. (RBGC Russia 2013.)

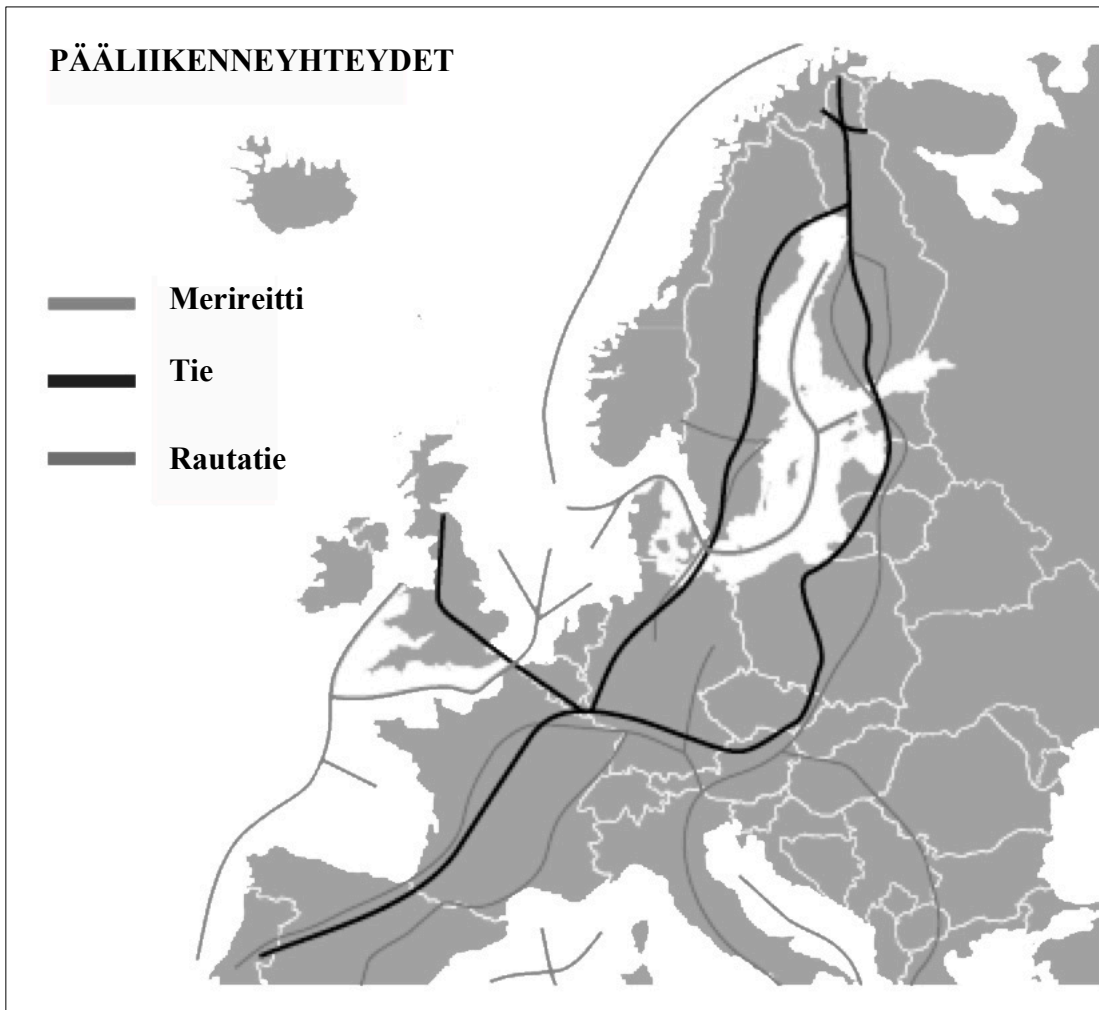
Eräs mielenkiintoinen tulevaisuuden hanke on *Koillisväylä*, joka lyhentää kuljetusmatkaa Aasian ja Euroopan välillä. Transitoliikenteessä Koillisväylä toimisi reittinä, joka toisi Aasiasta kontteja Eurooppaan Suomen kautta. Tämä skenaario tuskin kuitenkaan toteutuu sillä kokonaiskustannukset muodostuisivat liian suureksi. Kustannuksia tulisi esimerkiksi kahdesta ylimääräisestä satamakäsittelystä sekä suhteellisesti liian kalliista rautatieosuudesta. Koillisväylän kilpailutilanne voi tosin muuttua polttoaineen suuresta hinnan muutoksesta esimerkiksi rikkidirektiivin vaikutuksesta. (Utriainen 2013: 33) On myös huomioitava, että Venäjällä on olemassa rautatieyhteys, Murmanskin rata, Jäämereltä Pietariin. Tämän vuoksi Venäjä todennäköisesti kuljettaa rahtiaan tarvittaessa tätä kautta ja Suomen reitin merkitys vähenee. Suomen puolelta kulkevaa rataa voidaan kuitenkin markkinoida sen turvallisuuden, luotettavuuden ja nopeuden vuoksi parempana väylänä. (Sundberg, Räsänen, Posti & Pöntynen 2010: 29.)

Arctic Corridor -hankkeen päätarkoitus on pyrkiä tavaraliikenteen optimaaliseen ohjaukseen. Pohjoisen alueen kaivos-, öljy- ja kaasuhankkeet tulevat lisäämään kuljetusliikennöintiä Arktisessa Euroopassa, ja Euroopan komission mukaan Norjaan ja

Venäjälle Jäämeren käytävän kautta menevät vuosittaiset maantiekuljetukset kasvavat 1-3 miljoonaan tonniin vuoteen 2020 mennessä. Tämän vuoksi pohjoisia alueita visioidaan maailmantalouden uudeksi kuljetusväyläksi. (Arctic Corridor 2013.)

Maantie- ja lentoliikenteessä Jäämeren käytävän tukirankana on Euroopan TEN-T verkkoon kuuluva nelostie. Nelostietä pitkin on EU:n nopein maayhteys Pohjois-Norjaan ja Luoteis-Venäjälle. Alueen keskellä sijaitsee myös TEN-T –tasoinen Ivalon lentokenttä ja lähin syväsatama on Kirkkoniemessä. Ajatus Jäämeren rautatieosuudesta yhdistää Itämeren alueen Pohjoisen merireitin länsipäähän. Ensimmäiseksi junayhteys rakennetaan Rovaniemeltä Sodankylään kaivos- ja metsäteollisuutta varten, mutta myöhemmin siitä on tarkoitus laajentaa Kirkkoniemen syväsatamaan. Tästä on yhteys Pohjoista merireittiä pitkin Aasiaan. Merireitti pohjoisesta puolestaan lyhentää Euroopan ja Aasian välistä merimatkaa jopa 30-40 prosentilla. Pohjoinen merireitti on perinteisiä merireittejä noin kolmanneksien lyhyempi säästäen aikaa, polttoainetta ja hiilidioksidia. Läpimurto Pohjoisen merireitin kuljetuksissa tapahtui vuonna 2010, jolloin puolenkymmentä rahtialusta kuljetti tavaraa koko reitin läpi. Tämä merkitsi lähemmäs kahden miljoonan tonnin kokonaiskuljetusmäärää samaisena vuonna ja määrän odotetaan jopa kymmenkertaistuvan vuoteen 2020 mennessä. (Arctic Corridor 2013.)

Arctic corridor eli Pohjoinen merireitti -hankkeessa on paljon kasvupotentiaalia Suomelle, sillä Pohjois-Suomessa on paljon kasvavaa kaivosteollisuutta ja Arktisessa Euroopassa miljardihankkeita. Jäämeren käytävä yhdistää Jäämeren syväsatamiin, öljy- ja kaasuhankkeisiin sekä Pohjoisen merireitin länsipäähän (kuva 5). Väylä on myös Euroopan Unionin nopein yhteys arktiselle alueelle sekä tärkeä solmukohta kasvavalle liikenteelle EU:n, Norjan ja Venäjän välillä. Ennen kaikkea tämä avaisi pohjoisen merireitin Aasian. (Arctic Corridor 2013).



Kuva 5. Arctic Corridor –hankkeen kuljetusreitit. (Arctic Corridor 2013.)

8.4. Rikkidirektiivien vaikutukset transitoliikenteeseen

Lisää haastetta suomalaisille logistiikkayrityksille tuo Euroopan parlamentin hyväksymä vuonna 2015 voimaan tuleva rikkidirektiivi. Tämän johdosta laivat joutuvat laskemaan polttoaineidensa rikkipitoisuuden 1,5 prosentista 0,1 prosenttiin Itämerellä, Pohjanmerellä ja Englannin kanaalissa. Syynä alhaiselle rikkirajalle on terveydelle haitallisten pienhiukkasten määrän vähentäminen. (Suomen Varustamot ry 2013.) Kaiken kaikkiaan tämä tulee vaikuttamaan Suomen kilpailukykyyn sitä heikentävästi. Rikkidirektiivin vaikutukset ovat vaihtelevia ja rahdin osuus voi olla korkean jalostusasteen tuotteen hinnasta 1-3 prosentin luokkaa, metsäteollisuudessa 5-7

prosenttia, kun taas raaka-aineessa osuus voi olla jopa 50 prosenttia. Ennustetaan myös, että vuoden 2020 paikkeilla siirrytään maailmanlaajuisella tasolla laivapolttoaineen osalta 0,5 prosentin rikkipitoisuuteen. Siirtymäaika koskee vuosia 2015-2020 ja tämän ajanjakson jälkeen kuljetuskustannukset voivat jälleen nousta maailmanlaajuisesti. (Liikennevirasto 2013: 29)

Koillisväylä-hankkeen tarkoituksena on lyhentää kuljetusmatkaa Aasian ja Euroopan välillä. Suomen osuus hankkeessa olisi mahdollinen läpikulkureitti konttien tuonnille Aasiasta Eurooppaan Koillisväylän toteutus laaja-alaiseen kansainväliseen liikenteeseen vie kuitenkin aikaa ja hanketta ei pidetä kilpailukykyisenä Suomelle. Pohjoisen jäättilanne, jäävahvistusvaatimus ja Venäjän keräämät maksut rajaavat myös kilpailukykyä. Suomesta hyvin epätodennäköisesti tulee transitomaata Aasiasta tulevalle liikenteelle, koska kokonaiskustannukset muodostuisivat liian suureksi. Reitillä olisi esimerkiksi kaksi ylimääräistä satamakäsittelyä ja rautatieosuus, joka on suhteellisen kallis. Rikkidirektiivi voi kuitenkin vaikuttaa kilpailukykyyn muutokseen alentamalla oleellisesti polttoaineen hintaa. (Liikennevirasto 2013: 31.)

Haastatteluissa tuli myös ilmi Suomen transitoreitin heikkoutena väylämaksut. Väylämaksujen tarkoituksena on kompensoida koko maan väylien ylläpidon ja jäänmurron kustannuksia. Tässä ei kuitenkaan oteta huomioon etelän ja pohjoisen erilaisia jääolosuhteita. Rikkidirektiivien negatiivinen vaikutus voitaisiin mahdollisesti kompensoida väylämaksuhelpotuksilla ainakin 2015-2020 kunnes rikkidirektiivin tuomat vaikutukset tiedetään (Liikennevirasto 2013: 34).

9. TIIVISTELMÄ HAASTATTELUISTA

Haastatteluissa tuli esille suurimmaksi osaksi samoja asioita. Jokainen haastateltava oli yhtä mieltä siitä, että transiton kehityssuunta on alaspäin ja tuskin tulee lähitulevaisuudessa kohenemaan. Venäjän tavaravirtojen keskittäminen omiin satamiinsa ja erityisesti Ust-Lugaan voi yritysten mielestä aiheuttaa pitkällä aikavälillä sataman ylivuodon, jonka vuoksi Suomella voi olla mahdollisuus saada vielä menetettyjä tavaravirtoja takaisin.

Eri mieltä haastateltavat olivat kuitenkin transitoon investoinneista. Neljästä logistiikkayrityksestä puolet oli sitä mieltä, että transitoon liiketoimintana ei kannata enää panostaa ja loput näkivät sillä olevan vielä liiketaloudellista jalansijaa. Kaikki kuitenkin olivat sitä mieltä, että suurta liiketoimintaa siitä ei kannata enää tehdä ja vain yksittäiset yritykset voivat pärjätä taloudellisesti vielä transitoliikenteellä. Transitoliikenteen kultakausi oli kymmeniä vuosia sitten, jolloin se oli taloudellisesti vielä merkittävää toimintaa.

Eri mieltä haastateltavat olivat myös Suomen investoinneista transitoon. Erään haastateltavan mielestä siihen oltaisiin aikanaan voitu panostaa enemmänkin, mikä olisi tässä laskusuhdanteessa auttanut ylläpitämään Suomen reitin kilpailuasemaa. Myös nyt viime aikoina toteutuneet hankkeet, kuten HaminaKotka -sataman yhdistäminen ja uusien moottoriteiden rakentaminen olisi pitänyt aloittaa jo vuosia sitten, kun transito oli vielä liiketaloudellisesti kannattavaa. Nyt hankkeisiin ryhtyminen on tapahtunut liian myöhään.

Haastatteluissa ilmeni myös transiton väheneminen erityisesti arvotavarakuljetuksissa, mutta jokainen haastateltava oli sitä mieltä, että kemian teollisuudessa ja tankkikuljetuksissa on vielä potentiaalia. Asiakkuuksien laatu nousi myös esille haastatteluissa. Erilaisia asiakkuuksia eri toimialoilta pidettiin tärkeänä, sillä näin toisen alan toimijan laskusuhdanteessa toinen voisi korvata tämän. Kemian alan toimijoiden haaliminen asiakaskuntaan koettiin tällä hetkellä merkittäväksi transiton ylläpitämiskeinoksi.

Kuljetukset myös suuralueita kauemmas eli Pietaria ja Moskovaa pidettiin tässä tilanteessaärkevinä, ja jokainen yritys oli laajentanut toimintaansa näitä alueita laajemmalle, mutta ei niin suurissa määrin. Kemian alan yrityksen kuljetukset puolestaan menevät pääosin näitä kaupunkeja kauemmas esimerkiksi Siperian alueelle.

Jokainen oli sitä mieltä, että muut kaupungit Venäjällä ovat nostaneet asemiaan kilpailukykyisinä vientipaikkoina. Suomalais-Venäläisen kauppakamarin mukaan suomalaiset logistiikkayritykset tekevät tällä hetkellä paljon vienninedistämistä ja markkinamatkoja ympäri Venäjää ja Jekaterinburg sekä Itä-Venäjä nostivat kilpailukykyään uusina potentiaalisina alueina. Itä-Venäjällä on paljon käyttämättömiä luonnonvaroja ja teollisuus on alkanut myös painottua sinne. Suomalaisille yritykselle alueelle pääsyn vaikeuksina ovat pitkä välimatka ja se, että alue on voimakkaasti Kiinan vaikutuspiirissä.

Kilpailukykyään nostaneet maat ovat haastatteluiden perusteella Latvia ja Viro. Suomea ei tällä hetkellä suosita Euroopasta Venäjälle suuntautuviin kuljetuksissa, vaan kuljetukset etenevät suoraan Venäjälle. Haastatteluissa kaikki totesivat yhdessä Suomelle uusien reittivaihtoehtojen etsimisen olevan merkittävää. Erityisesti uudet kuljetuskäytävähankkeet Arktisella seudulla ovat mahdollisuus Suomelle, nimittäin ne avaisivat uudet reitit Eurooppaan ja Aasiaan. Jokainen yritys oli yhtä mieltä transitomyynnin vaikeudesta Suomessa. Yritykset tarvitsevat yhä enemmän ulkomaalaisten toimijoiden avustusta, jotka markkinoisivat Suomea reittinä ja transitomaana.

Osittain eri mieltä haastateltavat olivat Suomen ja Venäjän tullin yhteistyöstä. Logistiikkayrityksistä kolme neljästä koki tullien välisen yhteistyön saumattomaksi ja ongelmattomaksi. Yhdellä yrityksellä puolestaan on esiintynyt Venäjän tullin kanssa ongelmia, ja erityisesti kuljettaessa Venäjältä Suomeen eikä toisinpäin. Kaikki yrityksistä olivat kuitenkin sitä mieltä, että yhteistyö tullien välillä kannattaa vielä jatkossa. Tietyntylaiset rutiinit auttavat yhteistyössä ja IT-alan toimija on myös tullin kumppanuuksissa. Alan edustaja kuitenkin totesi, että vaikka tulli nimittää itseään kumppaniksi on sen kanssa työskentely silloin tällöin hyvin haastavaa.

Sähköinen tullausjärjestelmä koettiin myös tullien välistä työskentelyä hankaloittavaksi tekijäksi, mutta järjestelmän etenemisen myötä tilanne on parantunut. Yhdellä logistiikkayrityksellä on myös tullausoikeus, joka jakoi mielipiteitä muiden logistiikkayritysten keskuudessa. Yrityksellä on lupa tullata tavara itse sekä he ovat ajaneet ilman TIR-merkittyjä autoja Venäjällä jo pitkään. Tämä aiheuttaa yrityksen kilpailuedun muihin logistiikkayrityksiin verrattuna. Tullausajoissa oli myös eroavaisuuksia tunneista useaan vuorokauteen ja yhdellä yrityksellä tullaus tapahtui jopa puolessa tunnissa. Tämän vuoksi yritys oli tullauksessa nopeampi kuin muut haastateltavat yritykset.

Alla olevassa taulukossa (taulukko 6.) on koottuna haastateltujen yritysten mielipiteiden samankaltaisuudet ja eroavaisuudet.

Taulukko 6. Yhteenvetotaulukko haastatteluista

Haastateltavat yritykset transitoliikenteestä ja sen kehityksestä	
<i>Samaa mieltä</i>	<i>Eri mieltä</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Transito tulee yhä väheneeseen • Kemioteollisuus lisääntynyt • Itä-Venäjän potentiaalisuus • Venäjän satamien ylivuoto • Latvia ja Viro parantaneet asemiaan • Transitomyynnin vaikeus Suomessa • Tullin kanssa yhteistyö kannattaa • Yksittäiset yritykset voivat menestyä vielä transitossa • Erilaiset asiakkuudet tärkeitä yrityksille • Kuljetukset suuralueita kauemmas kannattavat • Kuljetuskäytävähankkeissa mahdollisuus Suomen transitolle – Arktinen seutu 	<ul style="list-style-type: none"> • Transitoon ei kannata enää investoida • Suomen passiiviset investoinnit transitoon • Tullin kanssa ongelmia • Transito kannattavaa liiketoimintaa • Yhden yrityksen tullausoikeuden kilpailukyky haaste muille • Tullausajat

10. JOHTOPÄÄTÖKSET

Transitoliikenne Suomen ja Venäjän välillä on vähentynyt ja hyvin todennäköisesti tulee tulevaisuudessakin vähenemään vielä entisestään. Haastateltavien yritysten pääasialliset kuljetustuotteet olivat elektroniikka ja nestemäiset kemikaalit sekä öljytuotteet. Transitoliikenteen kehityskäyrää voidaan tarkastella kaaviosta 2, jossa nähdään kauttakulkuliikenne Suomen satamien kautta vuosina 2006 vuoden 2013 elokuuhun asti. Suurimman laskun on tehnyt itään vienti, joka on tähän mennessä taulukon 5. mukaisesti jäljessä 1,58 miljoonalla tonnilla vuoteen 2012 verrattuna.

Syyt, jotka vähentymiseen ovat vaikuttaneet ovat haastattelujen perusteella ennen kaikkea Venäjän oman talouden ja infrastruktuurin kehittäminen. Venäjä on suunnitelmansa mukaisesti keskittänyt toimintaansa omiin satamiinsa ja erityisesti Pietarin ja Ust-Lugan satamaan. Suomen välivarastointimahdollisuudet toivat kauttakulkuliikenteen Suomeen aikoinaan ja transitoliikenteen huomattava vähentyminen on tähän verrattavissa. Kaikki mikä vaatii välivarastointia ja nopeaa kuljettamista ovat vähentyneet, kemianteollisuutta lukuun ottamatta. Venäjällä tapahtuu talouden kehittymistä, mutta kehitys on suoraan verrannollista öljyn hintaan. Öljyn hinnan laskiessa Venäjän taloudella ja transitoliikenteellä menee huonommin. Vuonna 2009 ollut laskusuhdanne on tästä hyvä esimerkki ja se voidaan todeta kaaviosta 2. Tällöin tuonti- ja vientitransito laskivat yhteensä 2,1 miljoonaa tonnia vuodesta 2008 vuoteen 2009. Suurin laskusuhdanne oli tuontitransitosta Venäjältä.

Venäjän kapasiteetin kasvu on myös aiheuttanut oikeanlaisten varastojen rakentamisen Venäjällä, joihin voidaan ottaa vastaan suurempiakin tavaramääriä. Suomen varastot ovat näin ollen menettäneet merkitystään. Erityisesti elektroniikkavalmistajat ovat alkaneet rakentaa omia varastojaan Venäjälle kustannussyistä ja ovat lisäksi siirtäneet tuotteidensa valmistuksen sinne. Näin ollen transiton vähentyminen on aiheutunut yritysten tuotannon siirtämisestä omista varastoistaan Venäjälle. Tämä merkitsee sitä, että varastointikustannukset ovat alkaneet tasoittua Suomen ja Venäjän välillä ja Suomen ennen oleva kilpailuvaltti on menettänyt merkityksensä. Suomen entiset kilpailuvaltit muissakin kustannuksissa ovat tasoittuneet Venäjän kanssa sillä rakennuskustannukset ovat nykyään melkein samalla tasolla myös Venäjällä sekä materiaalikustannukset ovat jopa kalliimmat kuin Suomessa. Työvoimakustannukset alkavat myös tasoittua sillä Suomessa käytetään hyvin paljon työvoimaa myös muualta, kuten esimerkiksi Virosta ja Venäjältä.

Tavarakaupassa Venäjälle, maan suurimmat yhteistyökumppanit ovat Eurooppa, Yhdysvallat ja Kiina. Aasiasta suuntautuva kauppa hakee yhä enemmän suoria reittivaihtoehtoja Venäjälle ja näin ollen entisenlainen konttikaupanteko Suomessa on vähentynyt ja tulee vähenemään. Transitoliikenteeseen ei enää ole tarvetta ja venäläiset eivät myöskään halua tätä edistää sillä haluavat kontit suoraan Venäjälle.

Logistiikka painottuu myös hyvin pitkälti Venäjälle, koska venäläiset eivät halua enää kuljettaa esimerkiksi Suomen tai Viron kautta. Venäjän presidentti Putin on myötävaikuttanut tähän keskittämällä rajanylitykset. Rajatullauksella pyritään estämään mahdollinen korruptio. Pietari ja Moskova tulevat kuitenkin saamaan luvan tullata kukat, alkoholin, jalometallin, lääkkeet ja aseteollisuuden tuotteet. Keskittämisellä on todennäköisesti myös positiivinen vaikutus, sillä esimerkiksi Jekaterinburgiin tultaessa junalla Kiinasta, Moskova ja Pietari ovat optimaalisia paikkoja ja rautatiet hyvin toimivia Venäjällä. Tullauksen jälkeen tavara on vapaassa liikenteessä. Transitoliikenne Venäjälle on selkeästi haastavaa, erityisesti puhuttaessa Itämeren kautta kulkevasta tavarasta. Venäjä on päämäärätietoisesti ohjannut tavaraa omiin satamiinsa kuten Pietariin ja Ust-Lugaan. Tämä suuntaus tulee myös todennäköisesti jatkumaan.

Haastatteluissa myös yhdeksi syyksi transitoliikenteen vähentymiseen nousi suomalaisten yhtiöiden siirtyminen koko ajan yhä enemmän ulkomaalaisten omistukseen. Tämä merkitsee sitä, että päätöksenteko siirtyy muualle, esimerkiksi Saksaan, Belgiaan, Hollantiin tai Ranskaan. Näistä Euroopan maista on tänä päivänä kehityssuuntana edetä suoraan Venäjälle ilman Suomen kautta kulkua. Arlandan lentokenttä Tukholmassa on skandinaavista keskustaa ajatellen optimaalinen paikka, sillä siellä on paljon suurien koneiden lentoliikennettä. Frankfurt on jo lentorahtillisesti myös Euroopan pääpaikkoja. Näin ollen suomalaisten transitoyritysten tulisi saada yhteistyökumppaneikseen edellä mainittuja kohteita lentorahtiliikenteen vuoksi.

Venäjän omien satamien vetovoima on aiheuttanut myös sen, että suuria automääriä ei ole enää kuljetettu Suomen kautta. Autoja viedään kuitenkin vielä jonkin verran sillä Venäjällä ei ole tarpeeksi turvallisia varastointipaikkoja säilyttää autoa ennen kuin se on ostettu. Tämän vuoksi Venäjälle vietiin ja viedään edelleen renkaita ja autojen varaosia transitona Suomesta niin kauan kuin Venäjä saa logistisen infrastruktuurin kuntoon, joka tulee tapahtumaan vähitellen. Tullin (2012) julkaiseman tilaston mukaan henkilö- ja pakettiautoja vietiin tammi-maaliskuussa 2012 Suomen läpi noin 23 600 kappaletta. Venäjän Ust-Lugan sataman kautta vastaavana ajanjaksona autoja kuljetettiin 45 092 kappaletta eli näiden autokuljetusten määrä kasvoi 70 prosenttia vuodesta 2011.

Verrattuna tätä tietoa tullin vuonna 2013 julkaisemaan tilastoon, tämän vuoden elokuuhun mennessä autojen transitovienti laski 68 prosentilla jääden 8,4 miljoonaan kiloon. Haastattelujen perusteella tällä on vaikutusta siihen, että erityisesti laivayhtiöiden lukumäärä Pietarin ja elektroniikan kohdalla eivät ole vähentymässä vain päinvastoin lisääntyvät. Japanilaiset autot menevät näin ollen Venäjälle joko Suomen kautta tai suoraan.

Nestetransito ei ole puolestaan vähentynyt ja haasteltu alan yritys koki tilanteen tällä hetkellä positiivisena. Syyt tähän ovat, että nestetransiton alkaessa kuviteltiin sen olevan vain ohimenevä ilmiö, jonka hyödyt olisivat lyhytvaikutteisia. Näin ollen Venäjä ei koskaan ole lähtenyt investoimaan omaan nesteterminaaliin lukuun ottamatta öljyterminaalia. Kemikaalit ovat liikkuneet Suomen kautta kaikki nämä vuodet ja edelleenkin Venäjällä ei oikeastaan ole ollenkaan kyseisiä terminaaleja. Öljy ja öljytuotteet ovat suurempi tulonlähde Venäjälle kemikaaleihin verrattuna, jonka vuoksi kemikaaleihin ei ole investoitu.

Syyt minkä vuoksi transito jatkuu kemikaaleissa Suomen kautta ovat ensimmäiseksi oikeanlaisten terminaalien puute ja toiseksi Venäjän rautatierahtipolitiikka on ollut otollinen Suomelle. Tähän tosin Venäjän WTO-jäsenyys tulee vaikuttamaan. Esimerkkinä kärjistetty erikoistariffi, jossa mitä pidemmällä Siperiassa toimittava kemian alan tehdas on, sitä halvempi rahti on Suomen rajalla. WTO tulee näin ollen harmonisoimaan rahtipolitiikan eli rahat tulevat tietyille tehtaille nousemaan. Tämä on tietynlainen uhka Suomelle, mutta samalla tiettyjä virtoja on kulkenut myös esimerkiksi etelän ja Mustan meren kautta ja kyseisillä alueilla on samanlainen tilanne. Mikäli kyseiset tariffit harmonisoidaan, niin Suomi on edelleen logistisesti parempi paikka näille virroille. Tämä merkitsee, että Suomi voi saada osa virroista vielä takaisin. Näin ollen yritys näkee, että huomattavia muutoksia ei ole tapahtumassa ja Venäjällä on näköpiirissä kemian teollisuuden kehitys, jolloin tästä on tulossa uusia tuotteita ja Suomesta menee sinne myös uusia tuotteita.

10.1. Suomen transitoreitin ylläpitäminen

Venäjän talouden kehittymisen suunta kertoo Suomen mahdollisuuksista transitoliikenteessä. Mitä enemmän Venäjä kehittää omaa infrastruktuuriaan ja maan

talous kohenee, sitä vähemmän Suomi saa mahdollisuuksia. Venäjän onnistuessa suunnitelmissaan tavaravirtojen keskittämässä omiin satamiinsa ja sen talouden heikentyessä Suomi voi saada osan volyymeistä.

Erään haastateltavan mukaan Suomen kustannustehokkuutta olisi ollut mahdollista lisätä muun muassa keskittämällä satamatoimintoja. Tällä hetkellä Suomeen tulee liikenne useampaan satamaan Suomen kymmenistä satamista. Toimintoja oltaisiin voitu ohjata enemmän esimerkiksi Etelä-Suomen satamiin, jolloin kuljetusmäärät lisääntyisivät isommissa satamissa. Tätä kautta kustannustehokkuutta ja yksikkökustannuksia oltaisiin voitu saada paremmiksi ja tämä olisi johtanut siihen, että Suomi olisi edullisempi transitoliikenteessä verrattuna esimerkiksi Ust-Lugan satamaan.

Haastatteluissa todettiin, että transito todennäköisesti jatkuisi erityisesti, jos Venäjä lähtisi investoimaan ja ostaisi investointilaitteita tai –tuotteita. Taloudellinen merkitys kuitenkin riippuu maailmantalouden ja Venäjän talouden kehittymisestä. Investointien vaikutuksia tulisi pohtia pidemmällä tähtäimellä. Haastatteluissa nousi myös esille tankkikonttien kapasiteetti ja osaaminen Venäjällä. Erityisesti elektroniikka ja kulutustavara eivät vaadi erityistoimenpiteitä ja sen vuoksi näissä voisi olla kemikaalien rinnalla potentiaalia. Elektroniikka tulee pääosin Aasiasta ja näin ollen Venäjä pyrkii ohjaamaan kulkua enemmän suoraan maan omien rajojen kautta. Venäjä tekee tämän pääosin estääkseen negatiivisia ilmiöitä joita kyseisessä kaupankäynnissä voi olla, kuten tuplamaksujärjestelmän käyttö.

Asiakkuuksien laatu transitossa nousi merkittäväksi haastatteluissa. Asiakkuuksien ei tulisi olla yritykselle kausiluontoisia tai keskittyä vain jollekin tietylle alalle. Tämä johtaisi siihen, että tietyn asiakkaan toimialan laskusuhdanteessa yritys huomaa tämän omassa tuloksessaan helpommin. Näin ollen esimerkiksi tällä hetkellä yrityksen tulisi hankkia itselleen asiakkuuksia kemianteollisuuden eri aloilta sekä autoteollisuudesta. Sekoitus erilaisia asiakkaita on tärkeää, sillä tietyn segmentin negatiivinen kehitys voidaan korvata jonkin muun toimialan yrityksellä. Nestetransiton alan yritys puolestaan luonnehtii asiakaskuntaansa maailmanlaajuiseksi, josta löytyy muun muassa kemianteollisuuden suuret toimijat. Tämä mahdollistaa sen, että yritys pystyy tarjoamaan kokonaispalvelun eli asiakas ostaa palvelun ja yritys sisäisesti hoitaa paluulogiikan heille. Tällä tavalla yritys yrittää sitouttaa itseensä isompia asiakkaita.

Yhden haastateltavan kilpailueduksi transitoliikenteessä nousi heidän vuodesta 2006 saama tullausoikeus Venäjällä. Yritys saa näin ollen tullata itse tavaran Venäjällä ja kuljettaa sen siitä eteenpäin. Tämä on yrityksen voimavara, mutta ainoana suomalaisina

kärsivät myös tästä. Systemi koetaan kuitenkin erittäin toimivaksi, sillä ovat nopeampia kuin moni muu alalla.

10.2. Suomen reitin kilpailukyvyn muutokset

Haastatteluissa pyrittiin löytämään keinoja, joilla Suomen asemaa pystytään vahvistamaan jatkossa sekä kilpailuedut logistisessa ketjussa. Transitoliikenteen vähentyminen tarkoittaa uusien kilpailumenetelmien pohtimista. Tämä tapahtuu tutkielmassa myös miettimällä vahvuuksien ja mahdollisuuksien lisäksi sekä heikkouksia että uhkia, joita Suomen reitti kohtaa. Mahdollisuudet Suomelle transiton säilyttämiselle ja sen kasvattamiselle tuovat ensisijaisesti käynnistyvät tai jo käynnissä olevat kansainväliset kehityshankkeet. Tutkimme kilpailuasetelman muutoksia ennen kaikkea Venäjän WTO-sopimuksen ratifioimisen jälkeisellä ajanjaksolla.

10.2.1. Suomen reitin vahvuudet

Suomen reitin vahvuutena voidaan edelleen pitää kauppareitin turvallisuutta sekä perinteitä. Suomella tulee aina olemaan jonkin näköinen asema Venäjän markkinoilla yhteisen historian ja taustan vuoksi, joten transitoliikenne tuskin tulee koskaan täysin katoamaan. Venäjän WTO-jäsenyyden jälkeen ja maan taloudellisen kohentumisen myötä Suomen tulee ennen kaikkea tällä hetkellä kuitenkin panostaa pääasiassa vientiin ja tuontiin transiton sijasta.

Eräs uusi kilpailuvaltti Suomen transitoliikenteessä on kemianteollisuudella ja erityisesti tankkikuljetuksissa. Alan edustajan haastattelun mukaan nestemäisissä kemikaaleissa transitoliikenne ei ole vähentynyt vaan päinvastoin lisääntynyt huomattavasti. Syynä tähän on Venäjän puute oikeanlaisista terminaaleista sekä rautatierahdin tariffien suosiollisuus Suomelle. Tähän kuitenkin Venäjän WTO-jäsenyys on tuomassa muutoksen tasoittamalla tariffit.

Kuljetukset EU-alueelta suosivat myös Suomea sen reittinä kauttakulkuliikenteessä verrattuna IVY-maihin. Ennen WTO-jäsenyyttä, Hernesniemi ym. (2005) mainitsivat tullimääräysten ja lukuisten rajojen ylitysten sekä Keski-Euroopan satamien etäisyyksien Venäjältä ja muista IVY-maista olevan haaste Keski-Euroopan liikenteelle.

Vaikka Venäjän WTO-jäsenyys tulee tasoittamaan tullimääräyksiä, niin Suomea edelleen suositaan sen helppouden sekä maan vain yhden rajanylityksen vuoksi.

Suomen ja Venäjän tullin välinen pitkä yhteistyö sekä sähköisen tullausjärjestelmän eteneminen ovat transitokuljetusten voimavara edelleen. Tiivis yhteistyö tullin kanssa kannattaa näin ollen myös jatkossa. Eräällä yrityksellä oli myös sopimus tullin kanssa tullimeklarioikeudesta, jonka johdosta yritys maksaa Venäjän tullille takuurahan ja rikkeestä menettää tämän. Tämän vuoksi yhteistyön toimivuuden merkitys korostuu entisestään.

Venäjän WTO-jäsenyys on uhka Suomelle, mutta myös vahvuus sen tuoman sääntöjen ennustettavuuden vuoksi. Näin ollen Hernesniemen ym. mukaan aikaisemmin mainitseva mahdollisuus Suomelle on muuttunut maan vahvuudeksi. Suomalais-Venäläisen kauppakamarin edustajan mukaan suomalaisten vienti myös Venäjälle kasvaa koko ajan ja jäsenyys ei tuota mitään äkkinäisiä muutoksia tähän. Jäsenyyden vuoksi suomalaiset eivät myöskään pyri enää suurimpiin kauppakaupunkeihin eli Pietariin ja Moskovaan, vaan markkinatunnusteluja ja vienninedistämismatkoja tehdään ympäri Venäjää.

Korealaiset, kiinalaiset ja japanilaiset yritykset käyttävät Suomea vapaavarastojen sijaintimaana ja käyvät sitä kautta kauppaa myös Venäjälle (Hernesniemi ym. 2005: 68). Tähän ei ole tullut suurempaa muutosta Venäjän WTO-jäsenyyden jälkeen ja yksi haastateltava yritys käytti esimerkkinä japanilaisia autoja, jotka menevät edelleen Suomen kautta tai suoraan Japaniin Venäjältä. Vuoden 2009 lama sekä Pietarin satamien ja Ust-Lugan suuri vetovoima ovat aiheuttaneet autojen transitomäärän vähenemisen Suomen kautta. Suomen reitin vahvuutena autotransitossa voidaan kuitenkin vielä pitää Venäjän puutetta tarpeeksi turvallisista varastointipaikoista, jonka vuoksi autonrenkaita sekä varaosia viedään vielä jonkin verran Suomen kautta. Tämä tulee tapahtumaan niin pitkään kunnes Venäjä saa omat toimintonsa kuntoon.

10.2.2. Suomen reitin heikkoudet

Eräänä Suomen heikkoutena voidaan edelleenkin todeta olevan heikko venäjän kielen osaaminen, joka hankaloittaa yhteistyötä. Ennen Venäjän jäsenyyttä Maailman kauppajärjestössä Hernesniemi ym. listasivat Suomen heikkoudeksi myös kustannusten tason esimerkiksi palkoissa, väylämaksuissa ja polttoaineissa. Haastattelujen ja

markkinamuutosten takia voidaan kuitenkin todeta kustannuserojen tasoittuneen, joten näitä ei enää nähdä Suomen reitin heikkouksina, lukuun ottamatta väylämaksuja. Varastointikustannukset ovat tasoittuneet Suomen ja Venäjän välillä, samoin rakennuskustannukset sekä materiaalikustannukset ovat tällä hetkellä jopa korkeammat Venäjällä kuin Suomessa. Tämä voidaan näin ollen nähdä tällä hetkellä jopa Suomen vahvuutena. Väylämaksut ovat edelleenkin Suomen heikkous, sillä Suomen kanssa kilpailevalla reitillä, Virolla ei ole tällä hetkellä väylämaksuja lainkaan tai hyvin vähäisessä määrin. Tämä voidaan nähdä yksittäisenä suurena asiana Suomen heikkoutena, mutta Viron vahvuutena.

WTO-jäsenyyden jälkeen, myös maan presidentti Vladimir Putin on halunnut Venäjän rajalle tulleja niin paljon kuin mahdollista. Kaikki tämä johtaa Suomen reitin kilpailukyvyyn heikkenemiseen ja sitä kautta transitoliikenteen vähenemiseen entisestään.

Haastateltavat yritykset mainitsivat myös transitomyynnin harrastamisen vaikeudet Suomessa. Venäläiset yritykset tekevät paljon rahtien yhdistämistä. Toimeksiantajat eivät myöskään ole suomalaisia, joten menestyäkseen transitoliikenteessä suomalaiset tarvitsevat paljon ulkomaalaisia toimijoita myymään ja markkinoimaan Suomea reittinä sekä transitomaana.

10.2.3. Suomen reitin mahdollisuudet

Venäjän oman infrastruktuurin kehitys luo mahdollisuudet myös Suomelle. Yritykset arvioivat, että Pietarin suunnitelma keskittää kuljetukset omiin suurimpiin satamiinsa ja kaupunkeihin johtaa jossain kohtaa satamien ylikapasiteettiin, jonka johdosta Suomea edelleenkin tullaan käyttämään kauttakulkumaana sen maantieteellisen sijainnin vuoksi.

Haastateltavat mainitsivat Itä-Venäjän Suomelle mahdollisuutena alueen omaavan suuren kapasiteetin vuoksi. Itä-Venäjällä on paljon käyttämättömiä luonnonvaroja ja sitä kautta tarvetta uudelle teollisuudelle. Heikkouden ja samalla uhkan siitä tekee sen olevan kuitenkin vahvasti Kiinan vaikutuspiirissä, jonka vuoksi maantieteellisesti ja logistisesti kuljetukset Itä-Venäjälle eivät olisi järkeviä.

Mahdollisuuksia Suomen transitoliikenteelle tulee myös WTO-jäsenyydestä, sillä se tulee selkeyttämään tullikäyttämistä sähköisen tulliselvityksen vuoksi. Suomalais-venäläisen kauppakamarin edustajan mukaan tullaus on ollut suurin hidaste Suomen ja

Venäjän välisessä yhteistyössä, mutta yhteistyö on parantunut sähköisen tullauksen etenemisen myötä. Haastateltavat logistiikkayritykset olivat huomanneet saman, sillä suurimmat ongelmat tullin kanssa ovat tähän mennessä liittyneet sähköisiin passeihin, TIR-autoihin sekä sähköisiin ilmoittamisvelvollisuuksiin. IT-alan edustajan mukaan Venäjän tullin vaatimat dokumentointivaatimukset ovat myös tuoneet haastetta tullien väliseen yhteistyöhön. WTO-jäsenyys tulee todennäköisesti pienessä määrin helpottamaan tullien vaatimaa byrokratiaa, mutta erittäin mikrotasolla.

Erilaiset kehityshankkeet luovat Suomelle myös mahdollisuuksia toimia vielä kilpailukykyisenä transitoliikenteessä. Trans-Siperian rata on menettänyt jo kilpailukykyään ja sen kuljetusmäärät ovat huomattavasti vähentyneet. Tarkoituksen mukaista on etsiä uusia Suomelle potentiaalisia kuljetusväylähankkeita Aasiaan ja Eurooppaan. Eräitä näitä hankkeita ovat muun muassa Arctic corridor eli Pohjoinen merireitti, Rail Baltica Growth Corridor Russia (RBGC) ja Koillisväylä.

Pohjoinen merireitti on jopa noin kolmanneksen lyhyempi kuin perinteiset merireitit ja näin ollen säästää aikaa, polttoainetta ja hiilidioksidia. Kuljetusväylähankkeen potentiaali piilee arktisen alueen luonnonvaroissa sekä uusissa kuljetusreiteissä (Arctic Corridor 2013). RBGC puolestaan mahdollistaa suoran kuljetusyhteyden Keski-Eurooppaan (RBGC Russia 2013).

Eräs mahdollisuus Suomelle on myös Koillisväylä -hankkeessa, joka lisäisi kauttakulkua Suomen kautta. Pohjois-Suomen kautta Venäjälle Murmanskiin suunniteltu reitti olisi taloudellisesti merkittävä projekti. Pohjois-Suomesta tarvitaan myös kulkuyhteyksiä Venäjälle. Vaikeuden hankkeessa menestymiseen tuo kuitenkin suuret kokonaiskustannukset (Utriainen 2013: 33). Lisäksi tulevaisuuden mahdollisuus transitoliikenteeseen piilee myös henkilömatkustamisessa. Mediassa on keskusteltu venäläisten viisumivapaasta matkustamisesta Suomeen ja tämän toteuduttua Suomea käytettäisiin entistä tiheämmin läpikulkumaana muihin Euroopan maihin.

10.2.4. Suomen reitin uhkat

Ennen Venäjän liittymistä Maailman kauppajärjestöön Hernesniemen ym. mukaan Venäjän talouden kasvu nähtiin mahdollisuutena Suomen reitin kilpailukykyisyydelle. Nykyään Venäjän talouden ja kapasiteetin nousu ovat ennemminkin uhkia Suomelle, muun muassa Venäjän suunnitelman mukaisesti keskittää toiminta omiin satamiinsa.

Eräs yritys mainitsi myös Venäjän WTO-jäsenyyden tuoman muutoksen rahtipolitiikan tasoittamisessa. Tämä tarkoittaa sitä, että tiettyjen tehtaiden osalta rahtien hinnat tulevat nousemaan, joka on myös uhka Suomelle. Tätä tasoittaa kuitenkin myös etelän ja Mustan meren kautta kulkevien tavaravirtojen yhtäläinen tilanne, jolloin Suomi logistisen reitin vahvuus korostuu. Näin ollen tätä kautta Suomen on mahdollisuus saada menetettyjä tavaravirtoja takaisin.

Haastatteluissa kävi ilmi, että logistiikkayritykset tekevät paljon yhteistyötä ulkomaalaisten konsernien kanssa ja transitomyynti Suomessa on ylipäättään haastavaa. Tämä merkitsee, että suomalaiset yritykset tarvitsevat paljon ulkomaalaisten yritysten apua, jotka markkinoisivat Suomea transitomaana. Ilman oikeanlaista transitomyyntiä kauttakulkuliikenne Venäjälle voi hävitä kokonaan ja tämä tarkoittaisi myös tietotaidon vähittäistä hiipumista Suomesta.

10.3. Transitoliikenteen kehitysnäkymät

Venäjä on kasvava markkina ja tällä hetkellä sen yksi suurimmista markkina-alueista on suursatama Ust-Luga. Sataman vetovoima ei kuitenkaan todennäköisesti tulevaisuudessa riitä käsittelemään kaikkia sinne ohjattuja tavaramääriä, jolloin mahdollinen ylivuoto tulee tapahtumaan Suomen kautta. Jos tämä tulevaisuuden skenaario tapahtuu, johtaa se siihen että transitoliikenne muuttuu päinvastaiseen suuntaan eli Venäjältä tulee puolestaan Suomen transitomaa. Suomeen tulevat tai Suomesta lähtevät kuljetukset menevät Venäjän ja Ust-Lugan kautta. Laivat puolestaan, jotka nykyään kulkevat Suomeen menevät mahdollisesti vain Pietariin eivätkä enää välttämättä kulje Suomeen. Tämä tekee Suomesta vain ylivuotopaikan tavaravirroille. Itä-Venäjällä on huomattava potentiaali, mutta on voimakkaasti Kiinan vaikutuspiirissä ja Euroopasta näin ollen sinne huomattava matka.

Transitoliikenne Venäjälle on selkeästi haastavaa, erityisesti puhuttaessa Itämeren kautta kulkevasta tavarasta. Venäjä on päämäärätietoisesti ohjannut tavaraa omiin satamiinsa kuten Pietariin ja Ust-Lugaan. Tämä tulee myös todennäköisesti jatkumaan. Ust-Lugan sataman vetovoimaan voi tulla ylikapasiteettia, kun kapasiteetti kohenee alentuvan öljynhinnan myötä.

Transitoliikenteeseen on Suomessa investoitu paljon; HaminaKotka –satamaa on voimakkaasti kehitetty, samoin Vuosaaren satamaa, joka ottaa näin ollen huomioon myös kauttakulkuliikenteen. Yritykset ovat rakentaneet isoja varastoja nimenomaan transitoliikennettä varten. Tämä kertoo, että kauttakulkuun on panostettu. Suomessa transitomyyntiä varten olisi varmasti pystytty tekemään paljon enemmän kuin nyt ollaan tehty.

Transiton menestyksen aikakausi tuskin palaa ainakaan näköpiirissä olevan historian aikana. Kuitenkin Suomella voi aina olla jonkinlainen asema Venäjän kaupassa yhteisen historian ja taustan vuoksi. Nämä ovat ajaneet Suomen jo tähänkin pisteeseen. Tulevaisuuden skenaarioita on tosin vaikea muodostaa, sillä on vaikea ennustaa miltä maailma tulee näyttämään 10-15 vuoden kuluttua.

Tulevaisuudessa erään yrityksen edustajan mukaan ei ole tiedossa investointeja transitoliikenteeseen ja yrityksen edustaja uskoo asetelman muuttuvan enemmän kahdenväliseksi kaupaksi – Suomen ja Venäjän väliseksi molempiin suuntiin. Kahdenvälisessä kaupassa olisi kehittämistä ja jonkin verran pohjoismaiden liikennettä voi tulla myös Suomen kautta, mutta esimerkiksi Etelä-Ruotsille Latvia ja Liettua ovat molemmat otollisia vaihtoehtoja. Lauttayhteydet Suomen kautta ovat yllättävän kalliita ja näin ollen tulevaisuudessa kaupanteko siinä on aika vähäistä. Yritykset voivat pärjätä taloudellisesti transitoliikenteellä, jos kuljetusmääriä riittää. Volyymit mitä joskus on kulkenut eivät tosin enää palaa.

Eräs yritys ei näe investointeja transitoon merkittäväksi ja yrityksellä on tällä hetkellä vain pieni venäjän osasto ja huolinnan puitteissa myös transito-osasto, joka keskittyy vain kauttakulkuliikenteeseen. Tämä merkitsee, että kontteja liikkuu vielä jonkin verran, mutta henkilöstön määrä osastolla on hyvin pieni (4 henkilöä). Henkilöstön lukumäärä on vähentynyt pikku hiljaa, sillä transito on hiipunut ja toisaalta kilpailuasema Suomen ja Venäjän välillä on myös muuttunut radikaalisti. Yritys ei enää operoi omalla kalustollaan vaan käyttää venäläisiä alihankkijoita ja ovat näin ollen menettämässä otettaan myös transitoliiketoiminnasta. Infrastruktuuria ajatellen varastoja yrityksellä ei ole pelkästään transitoa varten. Yritys tekee kauttakulkuliikennettä jonkin verran, mutta hyvin vähenevissä määrin. Yksi heidän isoista asiakkaistaan on siirtämässä tällä hetkellä koko tuotantoaan Moskovaan.

Suomen puolisella Euroopan raja-alueella ei ole syytä harjoittaa enää varastotoimintaa. Itä-Venäjällä ja sen raja-alueilla on puolestaan huomattava potentiaali ja yksi haastatelluista yrityksistä on aloittamassa seuraavan projektinsa siellä vuonna 2014.

Projektissa Itä-Venäjälle rakennetaan täysin oma kaupunki taloista ja teistä lähtien, jossa myös öljy-yhtiö tulee olemaan vahvana vaikuttajana sekä myös suomalaiset yritykset alkavat siirtyä sinne. Logistiikka kohteessa on vielä huonosti hoidettu, sillä varastot ovat olemattomat ja kohteeseen ajetaan tulovaunuilla. Näiden syiden vuoksi Venäjälle kannattaa vielä panostaa ja on liiketaloudellisesti kannattavaa, mutta Euroopan raja-alueilla oltaessa on paljon muutakin kannattavaa liiketoimintaa. Yrityksellä on henkilöstöä Venäjällä noin 80 ja Suomessa 18. Venäjällä toimivat henkilöstön koko on sen vuoksi niin suuri, koska autonkuljettajilla Venäjällä on omat autot sisämaaliikenteessä. Yritys on mukana erilaisilla rajatullausprojekteissa, joissa tehdään tullaustoimintaa alihankintana. Yritys tulee todennäköisesti olemaan vielä vuoden 2013 mukana tässä.

Edellä mainittu yritys näkee esimerkiksi sähköisessä verkkokaupassa tulevaisuuden, sillä se lisääntyy jatkuvasti. Venäjällekin on näin ollen pian mahdollista saada koti-ovelle tuotuna tavara mistä tahansa Euroopasta ilman että tavaraa joudutaan maksamaan käteisellä heti. Tämä on iso eroavaisuus verrattuna Suomeen ja muihin Länsi-Euroopan maihin, sillä verkkopankkimaksut eivät toimi Venäjällä, vaan tavaraa ei luovuteta ennen kuin se on maksettu.

Investointien kannalta tämän hetkinen tilanne on vaikeasti ennustettavissa. Suomessa Haminan ja Kotkan seudun transitovarastot ovat kuitenkin melkein tyhjiään. Tällä hetkellä ei enää entisissä määrin investoida vaihtoehtoon, jossa ensimmäiseksi varastoidaan Suomessa, jonka jälkeen kuljetetaan Venäjälle. Venäjällä sekä Moskovan että Pietarin alueella varastorakennuksia on jo melko paljon, mutta muille Venäjän alueille lähteminen alkaa tulla ongelmalliseksi sillä kasvukeskukset ovat näillä suuralueilla jo melko mittavia.

Haastatelluista yrityksistä yksi toimi aikaisemmin ainoastaan Venäjällä, mutta noin vuosi sitten he aloittivat yhteistyön myös Puolan kanssa. Yritys on entinen Huolintakeskus Venäjällä ja vuonna 2001 heidän varsinainen toimintansa aloitettiin. Vuonna 2004 mukaan tuli myös Ruotsi ja 2005 Saksa. Edellä mainitut maat hoitavat suurimmaksi osaksi lentorahtia. Yritys on Aeroflotin virallinen lentorahtiagentti ja tämän vuoksi tätä kautta menee selvästi tavaraa Euroopasta Venäjälle. Venäjän WTO-jäsenyyden siirtymäaika oli pitkä, mutta tästä huolimatta jäsenyys on hyvällä mallilla ja tuo Suomen ja Venäjän yhteistyöhön huomattavaa selkeyttä.

Suurempia investointeja transitoon nestemäisiin kemikaaleihin ja öljytuotteisiin erikoistuneella yrityksellä ei ole, mutta he pyrkivät päivittämään järjestelmiään

jatkuvasti kehityksen mukana. Konserni yrittää katsoa tulevaisuuteen tekemällä jokaiseen 84 terminaaliinsa viisi tai 10 vuotuissuunnitelman. Suunnitelmassa tarkastellaan mitä tuotteita heille on tulossa jatkossa ja mitä tuotteita maailmassa tullaan tarvitsemaan. Kemikaaleja menee autoihin, huonekaluihin, rakennusteollisuuteen eli katsotaan mitä näillä aloilla on tapahtumassa ja sitä kautta ennustetaan mitä tuotteita voidaan odottaa tulevaisuudessa. Yritys myös investoi paljon joka vuosi tekemällä perusparannuksia. Esimerkiksi Venäjälle menee entistä enemmän perustuotteita, mutta he tarvitsevat prosesseihinsa myös erikoiskemikaaleja. Nämä ovat pienempiä, arvokkaampia ja vaativat erikoiskäsittelyä.

Kemikaalien osalta alkaa vallita tasapaino. Ennen oli niin, että kemikaalivienti oli hyvin pientä ja tuonti puolestaan suurta, joten voidaan nähdä erojen tasoittuvan. Tilanne ei kuitenkaan kokonaan tasaannu, mutta tasapainottuu paremmin. Tämän vuoksi yritys yrittää muuttaa infrastruktuuriaan niin, että pystyy vastamaan sekä viennistä että tuonnissa. Kaikki mitä yritys tekee liittyy transitoon ja henkilöstöä on 51 ja terminaaleja 2. Yritys on osa isompaa konsernia, jolla on oma terminaaliverkosto. Paras kautta on, kun tuote tulee Venäjältä ja etenee Amsterdamiin yrityksen säiliöön ja sieltä esimerkiksi edelleen Kiinaan. Näin tuote pysyy koko ajan yrityksen hallinnassa. Yrityksen edustajan mukaan investoinnit, joita vasta nyt ollaan tehty, olisi pitänyt tehdä jo aikaisemmin. Esimerkiksi moottoritien rakentaminen olisi pitänyt aloittaa jo silloin kun siitä alettiin keskustella eli noin 10 vuotta sitten. Samoin Haminan ja Kotkan –satamat yhdistyivät vasta nyt vaikka satamien ei olisi koskaan pitänyt aloittaa kilpailua toistensa kanssa. Tässä menetettiin myös todella paljon.

10.4. Taloudellinen merkitys

Erään haastatellun yrityksen mukaan transito on kannattavaa liiketoimintaa, mutta siihen ei kannata välttämättä enää panostaa. Transito on laskeva ala ja laskusuhdanne tulee pysymään. Mieluummin tulisi keskittyä enemmän Suomeen vientiin ja vientikuljetuksiin Venäjälle. Haastatelluista yrityksistä yksi ei koskaan ole varsinaisesti investoinut transitoon, jonka vuoksi varsinaista transitomyyntiä ei ole edes päässyt syntymään. Näin he ovat sittemmin välttyneet tappioilta transitovarastojen realisoinnissa.

Yksittäiselle yritykselle transitoliikenteestä voi kuitenkin koitua taloudellista hyötyä. Eräs haastateltavista yrityksistä kokee transitoliikenteen edelleen merkittäväksi liiketaloudellisesti. Suomen lähialueita ajatellen eli Viipuria ja Pietaria sekä Moskovaa jossain määrin, alkaa Suomen kautta liikenne varmasti vähentyä. Tavaraa liikkuu ympäri Venäjän, mutta Venäjän rautateiden rahti on korkea. Autorahtina pääsee melko pitkälle Pietarin ja Moskovan ulkopuolelle, joka on näin ollen kannattavampaa kuin rautatierahti. Tätä edesauttaa Suomen kautta ajaminen ja kannattavuus paranee mitä pidemmälle kuljetetaan. Nykyään Pietarissa ja Moskovassa hinnat ovat hyvin alhaiset ja kilpailu kovaa ja kun näistä kaupungeista siirrytään vähemmän tunnettuihin kaupunkeihin kilpailu vähenee. Näissäkin kaupungeissa kilpailu on tosin alkanut kasvaa kasvun suuntautuessa enemmän itään.

Nestemäisiin kemikaaleihin erikoistunut yritys näkee transitoliikenteessä liiketaloudellista jalansijaa, sillä kemikaalien käsittelyssä vaaditaan erikoisosaamista (kallis terminaali, erikoisvalmisteiset säiliöt, joissa lämmitysmahdollisuudet jne.). Suomessa ollaan investoitu jo yli 20 vuotta sitten, kun yritys aikoinaan laajensi toimintaansa. Investoinnit tapahtuivat rakentamalla hyvin aikaa kestäväää kapasiteettia ja osattiin ajatella pitkälle tulevaisuuteen, sillä esimerkiksi tiettyjen kemikaalien kohdalla vaaditaan suljettujärjestelmää, jonka vuoksi ilmaan ei saa päästää päästöjä. Näin ollen, kun 80-luvun lopussa ja 90-luvun alussa järjestelmät rakennettiin, muut toimijat eivät käsittäneet mihin järjestelmiä tarvittaisiin. Venäjällä ja Virossa kaikki järjestelmät avoimia eli päästöt pääsevät luontoon. Yrityksellä on näin ollen tarvittavat, nykyään pakolliset järjestelmät ja ne ovat hyväkuntoisia, joten perusinvestoinnit on tehty. Investoinnit on myös kuoletettu, joten he pystyvät hinnoittelemaan ne kilpailukykyisesti, vaikka Suomi on muuten kallis maa ja palkat korkeat. Näin ollen yritys on ollut kaukonäköinen.

Kauttakulkuliikenne on vielä kannattavaa liiketoimintaa, vaikka kulta-ajat ovat jo menneet. Rahan merkitys on kuitenkin ymmärretty tällä hetkellä eri tavalla. Aikaisemmin maksettiin se mitä pyydettiin ja tämän vuoksi liiketoiminta oli erittäin kannattavaa. Suurimmat hyödyt on transitosta jo saatu, mutta on edelleen taloudellisesti kannattavaa. Nestemäisiin kemikaaleihin ja öljytuotteisiin erikoistunut yritys näkee tämän omasta tuloksestaankin. Yritys on panostanut erikoiskemikaaleihin ja heillä voi olla joidenkin tuotteiden käsittelyssä jopa monopoliasema luvan puuttuessa muilta. Tämän vuoksi yritys on pystynyt ylläpitämään hyvän hintatason ja transitoliikenne ei nestekemikaalien osalta ole heillä vähentynyt.

10.5. Kehityssuunnan lisäselvitystarpeet

Itäisen transitoliikenteen kehityssuuntaa voidaan paremmin ennustaa *lyhyellä aikavälillä*. Aikaväliä mitataan tässä tapauksessa keskittyen 1-3 vuoden ajanjaksolle. Todennäköisesti haastatteluihin ja tilastoihin nojaten transitoliikenne tulee tässä ajassa vähenemään, mutta ei radikaalisti. Suomella on tämän ajan sisällä mahdollisuus vielä tarttua olemassa oleviin mahdollisuuksiin ja erilaisiin kehityshankkeisiin. Potentiaalisia hankkeita ovat esimerkiksi Arctic Corridor eli Pohjoinen merireitti ja muut kuljetusväylät. Näin ollen saadaan transito säilytettyä Suomen taloutta tukevana toimintana, mutta uudenaikaisella suunnalla. Transito ei enää ole suoraa Suomen kautta kulkemista väliavarastoinnilla Venäjälle ja Venäjältä, vaan etsitään vaihtoehtoisia reittejä muuallekin kuin vain suuralueille eli Pietari- ja Moskova -akselille.

Tällä hetkellä Venäjän oma logistinen kapasiteetti on kasvava ja on näin ollen suoraan verrannollinen transitoliikenteen vähenemiseen, koska Venäjä keskittää liiketoimintaa omien rajojensa sisäpuolelle. Venäjän talous on kuitenkin verrannollinen öljynhinnan muutoksiin, jonka vuoksi tämän pidemmällä tulevaisuutta on vielä vaikea ennustaa. Haastatteluiden perusteella logistiikkayritykset investoivat tällä hetkellä mieluummin vientiin ja tuontiin kuin transitoliikenteeseen.

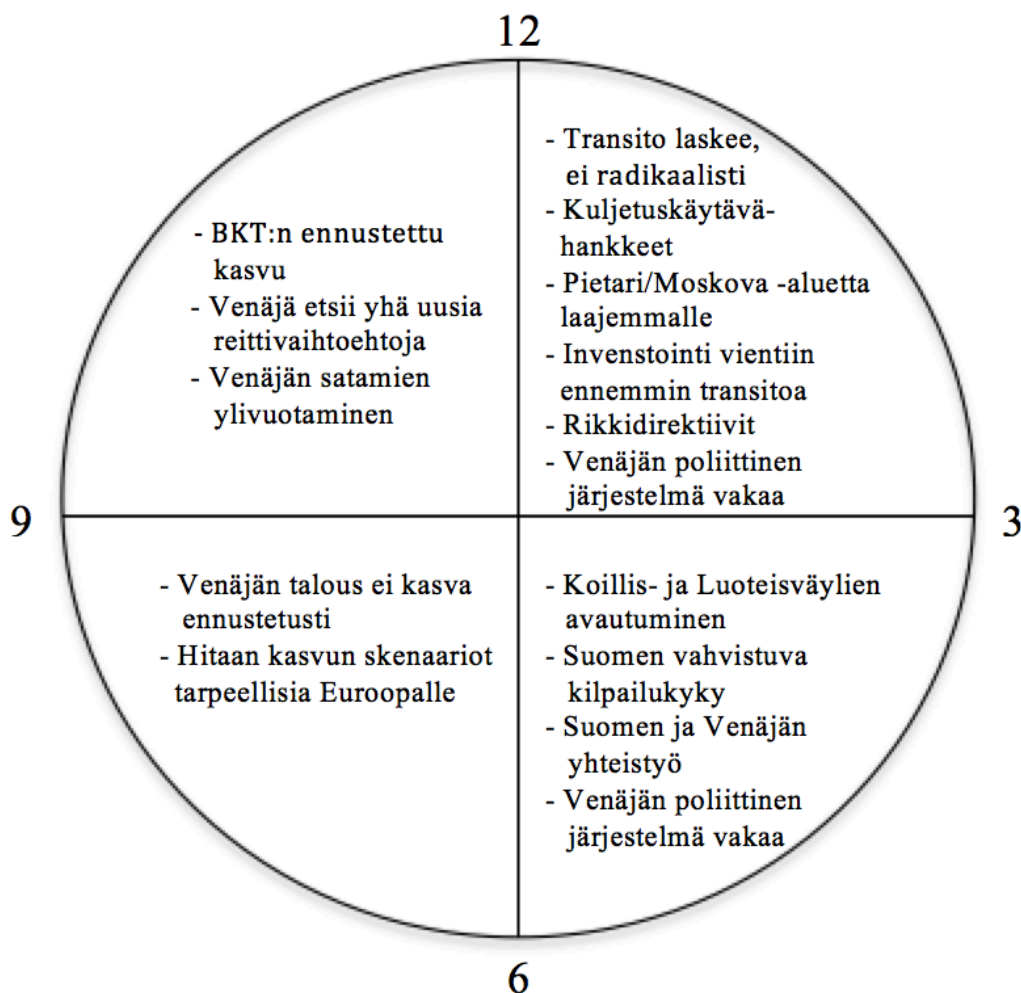
Tärkeän näkökulman muodostaa myös vuoteen 2015 mennessä astuvat entistä tiukemmat rikkipitoisuussäädökset Itämerellä. Tämä tulee muuttamaan huomattavasti merikuljetusten kustannuksia ja venäläiset eivät ole näillä näkymin allekirjoittamassa säädöksiä. Tämä tulee lisäämään huomattavasti venäläisiä merikuljetuksia ja kilpailukyky kasvaa suomalaisiin verrattuna.

Keskipitkällä aikavälillä eli 4-9 vuoden ajanjaksolla, Venäjän talouden rakenne on helpommin hahmotettavissa. Venäjän talous ei välttämättä kasva ennustettua tahtia, joka vahvistaa uudelleen Suomen reitin kilpailukykyä. Kuitenkin läheisinä kauppakumppaneina ja naapurimaina yhteistyö on luonnollista ja jopa välttämätöntä. Mielenkiintoisen muutoksen transitoliikenteeseen tuo myös Koillis- ja Luoteisväylien avautuminen ilmastonmuutoksen seurauksena.

Suomen ja Venäjän yhteistyö tulee jatkumaan transitoliikenteessä, mutta todennäköisemmin vähäisemmässä määrin kuin kymmenisen vuotta sitten. Hitaan kasvun skenaariot ovat myös keskipitkällä aikavälillä tarpeellisia Suomelle, sillä niiden kautta voidaan ennustaa maailmantalouden kehitystä ja samalla Venäjän poliittisiin

tilanteeseen sopeutumistahti helpottuu. On tärkeää pohtia myös uusia lähestymistapoja Venäjä-markkinoille sekä miten vanhoja kauppatapoja voitaisiin ylläpitää.

Suomen ja Venäjän bruttokansantuotteen ennustetaan jatkavan kasvuaan *pitkällä* eli 10+ vuoden *aikavälillä*. Maailman talous kohenee vähitellen ja samoin kasvuvauhti pysyy ainakin tällä hetkellä tasaisen varmana. Venäjä etsii jatkuvasti uusia reittivaihtoehtoja ja tämän vuoksi Suomen tulisi kehittää omaa kilpailukykyään vahvistavia tekijöitä. Ajankohtaiseksi voi myös nousta Venäjän omien satamien ylivuoto, jonka vuoksi Suomella on mahdollisuus saada osa näistä tavaravirroista itselleen. Tämä merkitsee Suomen transitokuljetusten volyymien kasvua, mutta vasta pitkällä aikavälillä.



Kaavio 3. Syklikello vuoden ajanjaksoina transitoliikenteen kehityksestä.

11. YHTEENVETO

Transitoliikenne Suomen ja Venäjän välillä vähentyy ja on jo vähentynyt erityisesti arvotavarakuljetuksissa. Konttikuljetukset alkavat etsiä vaihtoehtoisia suoria reittejä Venäjälle ja eivät näin ollen käytä Suomea enää kauttakulkumaana. Venäjä ohjaa päämäärätietoisesti kuljetuksia omiin satamiinsa ja tämä suuntaus tulee myös jatkumaan. Mitä enemmän Venäjä kehittää omaa infrastruktuuriaan, sitä vähemmän tämä tuo Suomelle mahdollisuuksia. Ust-Lugan satamaan on kuitenkin suunniteltu suuria kuljetusmääriä, joten Suomella voi olla vielä mahdollisuus saada osa näistä volyymeistä. Maailman talouden tilanteen vuoksi tämä ei tosin vielä ole ajankohtainen. Haastateltavat arvioivat, että Ust-Lugan ylivuoto tulee tapahtumaan tulevaisuudessa, mutta ei vielä pitkään aikaan. Sataman ylivuotaminen muuttaisi asetelman niin, että Venäjältä tulisi puolestaan Suomen transitomaa eikä päinvastoin.

Nestemäisissä kemikaaleissa transito ei puolestaan ole vähentynyt ja näin ollen Suomella on näiden kuljetuksissa vielä vahva asema. Syyt aseman säilyttämiseen ovat Venäjän investoimattomuus omiin nesteterminaaleihin ja Suomea suosiva rautatierahdin tariffipolitiikka. Tähän WTO-jäsenyys tosin tulee vaikuttamaan harmonisoimalla tariffit. Suomella olisi joka tapauksessa vahva asema ennen kaikkea sen logistisen sijainnin vuoksi, mutta Venäjän talouden kohentuminen tarkoittaa samalla maan kemianteollisuuden kehittämistä tulevaisuudessa.

Kauttakulkuliikenteen säilyttämiseksi voidaan investoida ennen kaikkea kemianteollisuuteen ja tankkikontteihin. Suomella tulee myös todennäköisesti aina olemaan jonkinlainen asema Venäjän kaupassa maiden yhteisen historian ja taustan vuoksi. Näin ajatellen Suomen kilpailuasema tulee edelleenkin olemaan vahva. Venäjän WTO-jäsenyyden jälkeen maan presidentti Putin on päättänyt siirtää tullauspisteet useaan paikkaan Venäjän rajalle, jonka vuoksi Suomea ei enää myöskään ajatella optimaalisena läpikulkumaana. Viro, Liettua ja erityisesti Latvia nousivat esille tämän hetkisinä Suomen pahimpina kilpailijoina. Euroopasta Venäjälle kulkevissa reiteissä Suomi on kuitenkin vielä kilpailukykyinen, sillä tällöin Suomi toimii ainoana rajanylityspaikkana verrattuna IVY-maiden reitteihin.

Yleisesti ottaen haastatteluissa nousi esille investoinnit, ja Suomessa transitoon on sijoitettu hyvinkin paljon. Suomella olisi myös ollut enemmän potentiaalia transitoliikenteessä. Nykytilanteessa yritykset kuitenkin yhdessä totesivat investointien olevan hyvinkin pienet tällä hetkellä ja uusia sijoituksia ei ole tiedossa. Suomi pystyy

ylläpitämään kilpailuasemansa ennen kaikkea tietynlaisilla asiakkuuksilla. Pitkäaikaiset luottoasiakkaat erilaisilta segmenteiltä ovat merkittäviä talouden vaihtelevuuden vuoksi. Suomen on myös tärkeä investoida eri kuljetustapoihin, sillä liian paljon yritykset pyrkivät etenemään reitillä tiettyä kuljetustapaa käyttäen, jonka hinta on mahdollisimman alhainen. Venäjän WTO-jäsenyys tulee kuitenkin muuttamaan myös tämän tasoittamalla hintojen vaihtelut.

Tullaus on yksi suurin jarruttava tekijä Suomen ja Venäjän välisessä yhteistyössä, mutta on kuitenkin parantunut muun muassa sähköisen tullauksen etenemisen myötä. Venäjä suhtautuu osin varauksella moniin WTO:n säännöksiin ja pyrkii suojaamaan omaa tuotantoaan esimerkiksi ottamalla käyttöön tuontiautojen kierrätysmaksun. WTO-sääntöihin sopeutuminen vaatii aikaa ja kulttuurimuutosta Venäjällä. Suomalaisten vienti Venäjälle kasvaa koko ajan ja Venäjän WTO-jäsenyys ei tuota mitään äkkinäisiä muutoksia tähän. Positiivinen muutos on ollut, että suomalaiset yritykset eivät enää pyri pelkästään suurimpiin kaupunkeihin Venäjällä eli Pietariin tai Moskovaan. Markkinatunnusteluja ja vienninedistämismatkoja tehdään tällä hetkellä ympäri Venäjää.

Eräs mielenkiintoinen ulottuvuus transiton osalta nousi Suomelle myös esille uusissa kuljetuskäytävähankkeissa. Nämä hankkeet keskittyvät suurimmaksi osaksi Arktisille alueille, joita kaavailaan maailmantalouden uusiksi kuljetusreiteiksi. Hankkeiden myötä Suomella olisi mahdollisuus säilyä edelleen kilpailukykyisenä reittinä transitoliikenteessä ja samalla hakea uusia reittivaihtoehtoja Aasiaan ja Eurooppaan.

Suomen reitin kilpailukyvyn turvaamiseksi tulisi edistää Suomen reittiä sekä etsiä uusia kilpailukykyisiä tavaralajeja. Erikoistuminen myös esimerkiksi kemikaaleihin ja nestetransitioon sekä toiminnan edelleen tehostaminen ylläpitäisi Suomen asemaa. Merkittävää on myös uusien kilpailevien reittien vertaileminen ja sitä kautta Suomen reitin kehittäminen. Suomen rautatieliikenteen parantaminen auttaa Suomen kilpailukyvyn ylläpitämisessä erilaisissa käynnistyvissä kehityshankkeissa, jotka vaativat sujuvaa rautatieyhteyttä. Rautateitä voitaisiin parantaa jo valmiina olevien raiteiden saneeraamisella ja kehittämisellä entistä nopeammaksi rautatieverkostoksi sekä Venäjällä että Suomessa. Vaihtoehto on myös kokonaan uusien rautateiden rakentaminen etsien uusia kilpailukykyisiä reittejä.

Logistiikkayritysten edustajat totesivat transitomyynnin vaikeuden Suomessa ja toimeksiantajat eivät enää välttämättä ole suomalaisia. Tämä merkitsee, että Suomen ja Venäjän välisen transitoliikenteen merkittävyyttä on mahdollista ylläpitää myös suomalaisten logistiikkayritysten verkostoitumisella ulkomaalaisten toimijoiden kanssa. Näin Suomea voitaisiin markkinoida myös Suomen ulkopuolella transitomaana ja reittivaihtoehtona.

Suomen kilpailukykyä myös alentaa väylämaksut, joita alentamalla voidaan ylläpitää asemaa. Voimaan vuonna 2015 tuleva rikkidirektiivi hankaloittaa Suomen tilannetta transitossa, mutta niiden tuoma negatiivinen vaikutus voitaisiin kompensoida väylämaksuhelpotuksilla ainakin siihen asti kunnes direktiivien tuomat vaikutukset tunnetaan. Venäjän WTO-jäsenyys tulee myös yhtenäistämään maksuja esimerkiksi satamissa, joiden tiedetään tuovan helpotusta Suomen transitoliikenteeseen.

Transitoliikenteen tulevaisuus on näin ollen epävarmaa ja erityisesti tuontitransito on vähentynyt. Vientitransitossa Suomi on vielä kilpailukykyinen. Autotehtaiden investoinnit Venäjällä ja Venäjän omat satamat vähentävät autojen transitoa edelleen. Venäjällä tuotettujen palveluiden arvo lisääntyy koko ajan kauttakulkuketjussa.

LÄHDELUETTELO

- Alho Kari, Kaitila Ville & Widgrén Mika (2001). *EU:n itälaajenemisen vaikutukset Suomen elinkeinoelämälle..* Elinkeinoelämän Tutkimuslaitos, sarja B178. Helsinki: Taloustieto Oy, Yliopistopaino. ISBN 951-628-346-2.
- Arctic Corridor (2013). *Growth through arctic resources: natural resources, services and transport* [online] [siteerattu 15.10.2013]. Saatavana World Wide Webistä: <URL: <http://www.arcticcorridor.fi/assets/Esitteit/JKyleisesiteENGSCR2-2.pdf>>.
- Aura, Matti (2008). *Is the heyday of the transit traffic via Finnish ports to Russia over?* [online] [siteerattu 15.10.2012]. Baltic Rim Economies, Bimonthly Review 3-2008. Expert article 206. Saatavana World Wide Webistä: <URL:http://www.tse.fi/FI/yksikot/erillislaitokset/pei/Documents/bre2008/206_3_2008_Expert_Articles.pdf>.
- Helsingin Sanomat (2004). *Transit traffic of cars through Finland to Russia has been doubled again* [online] [siteerattu 12.10.2012]. Saatavana World Wide Webistä: <URL:<http://www.hs.fi/english/article/Transit+traffic+of+cars+through+Finland+to+Russia+has+doubled+again/1076153998260>>.
- Hernesniemi Hannu, Auvinen Seppo & Dudarev Grigory (2005). *Suomen ja Venäjän logistinen kumppanuus – ETLA*. Liikenne- ja viestintäministeriön SVULO-projektin loppuraportti, sarja B209. Helsinki: Taloustieto Oy, Yliopistopaino. ISBN 951-628-413-2.
- International Monetary Fund (2013). *World Economic and Financial Surveys: World economic outlook, April 2013 – Hopes, Realities, Risks*. A survey by the staff of the International Monetary Fund. U.S.A: Washington, Maryland Composition. ISBN 978-1-61635-555-5.
- Jensen Jesper, Rutherford Thomas, Tarr David (2012). The impact of liberalizing to foreign direct Investment in services: *the case of Russian accession to the World Trade Organization*. MSN 3-303.

- Kaloinen, Maria (1993). *Suomen kilpailuetu Venäjän transitoliikenteessä*. Helsinki: ETLA, Elinkeinoelämän tutkimuslaitos, no. 459. Keskusteluaiheita. ISSN 0781-6847.
- Kekki, Petri (2013). Asiantuntijan luentomateriaali 11.4.2013: *Venäjän WTO-jäsenyys*. Suomalais-Venäläinen kauppakamari (SVKK).
- Kilpeläinen, Jaakko (2004). *Development of transit traffic via Finland in 1997-2003*. Lappeenranta teknillinen yliopisto. Northern Dimension Research Centre, 1459-6679 ; 8. Lappeenranta: Digipaino. ISBN: 951-764-935-5.
- Kilpeläinen Jaakko & Lintukangas Katrina (2005). *Finland's position in Russian transit traffic: is cross-border zone a viable alternative*. Lappeenranta University of Technology, Northern Dimension Research Centre, 1459-6679; 13. Lappeenranta: Digipaino. ISBN: 952-214-031-7.
- Kojo, Janne (2013). Venäjän logistiikka kasvaa vauhdilla [online] [siteerattu 1.10.2013]. Suomen Osto- ja logistiikkayhdistys LOGY ry: Osto&Logistiikka 2/2013. Saatavana World Wide Webistä: <URL:<http://www.logy.fi/logistiikka-lehti/2013/2/index.html>>.
- Kortelainen Samuli, Myller Ekaterina, Hannola Lea (2012). *The future of transit traffic through Finland to northwest Russia* [online] [siteerattu 30.9.2012]. Lappeenranta University of Technology: department of Industrial Management. Saatavana World Wide Webistä: <URL: <http://www.medifas.net/IGLS/Papers2012/Paper169.pdf>>.
- Koskela Hannu (2012). *Uusi Satama Suomenlahdelle*. Steveco, asiakaslehti: Satama 1/2012 [online] [siteerattu 1.10.2012], 24–25. Saatavana World Wide Webistä: <URL: <http://www.steveco.fi/lehti/2012/01>>.

- Liikenne- ja viestintäministeriö (2005). *EU:n ja Venäjän välisten liikenneyhteyksien nykytila ja kehitysnäkymät*. Julkaisuja 4/2005. Tutkimusraportti 14.1.2005. Helsinki: Edita Prima Oy. ISBN 952-201-306-4.
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2013). *Suomen ja Venäjän välinen liikenne 2020 ja 2030*. Ennuste talouden ja liikenteen kehityksestä. Julkaisuja 5/2013. ISBN 978-952-243-331-2.
- Liikennevirasto (2013). *Ulkomaan meriliikenteen kuukausitilastot 2008-2013* [online] [siteerattu 3.10.2012]. Saatavana World Wide Webistä: <URL: http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/aineistopalvelut/tilastot/vesiliikennetilastot/ulkomaan_meriliikenne>.
- Liikennevirasto (2013). *Ulkomaan meriliikennetilasto 2012*. Liikenneviraston tilastoja 7/2013. Helsinki: Liikennevirasto. ISBN 978-952-255-331-7.
- Logistiikan maailma (2012). *Lentorahti – Suomen asema ja ominaispiirteet* [online] [siteerattu 23.10.2013]. Saatavana World Wide Webistä: <URL: http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Lentorahti_-_Suomen_asema_ja_ominaispiirteet>.
- Maisila, Timo (2012). *Venäjän ja EU:n suhteet haastavat Suomen erityisaseman*. Kauppalehti: Asiantuntija artikkeli 19.4.2012, 11.
- Metso, Juha (2012). ”Autoja viedään yhä useammin suoraan Venäjän satamiin”. Helsingin Sanomat, Talous (27.7.2012).
- Märkälä, Maija & Jumpponen, Jari (2007). *TRAKET – Transitoketjujen kilpailukyky*. Northern Dimension Research Centre, 42. painos. Lappeenranta: Lappeenranta University of Technology. ISBN 978-952-214-404-1.
- NORDIM (2011). *Preparing the Northern Dimension Partners on Transport and Logistics* [online] [siteerattu 15.10.2013]. Final report, updated 30.6.2011. Saatavana World Wide Webistä: <URL:

http://www.ndptl.org/c/document_library/get_file?p_l_id=12068&folderId=16355&name=DLFE-1282.pdf>.

Ollus, Simon-Erik & Simola, Heli (2006). *Russia in the Finnish Economy – Russian transit traffic and Finland*. Sitra Reports 66. Helsinki: Edita Prima Ltd. ISBN 951-563-537-3.

Pekkarinen Olli (2005). *Northwest Russian transport logistics cluster: Finnish perspective*. Northern Dimension Research Centre, Publication 14. Lappeenranta: Lappeenranta University of Technology. ISBN 952-214-033-3

Pervilä, Markku (2008). *Ust - Lugan jättisatama uhkaa lopettaa transiton* [online] [siteerattu 4.3.2012]. Novo Media: Venäjän aika 4/2008. Saatavana World Wide Webistä:
<URL:http://www.novomedia.fi/venajan_aika/lehdet08/artikkelit4_08/ust-luga.htm>.

Pervilä, Markku (2009). *Venäjän taantuma hirvittää idänviejiä* [online] [siteerattu 24.10.2012]. Novo Media: Venäjän aika 2/2009. Saatavana World Wide Webistä:
<URL:http://www.novomedia.fi/venajan_aika/lehdet09/artikkelit2_09/taantuma.html>.

Pervilä, Markku (2012). *Transito hakee uusia reittejä ja kuljetusmuotoja* [online] [siteerattu 24.10.2012]. Novo Media: Venäjän aika 2/2012. Saatavana World Wide Webistä:
<URL:http://www.novomedia.fi/venajan_aika/lehdet12/artikkelit2_12/schenker.html>

Posti Antti & Ruutikainen Pentti (2009). *TRALIA – Transitoliikenteen lisäarvopalvelut* [online] [siteerattu 28.9.2012]. Turun Yliopisto. Saatavana World Wide Webistä:
<URL:http://www.merikotka.fi/tiedotteet/Loppuseminaari21042009_pentti_ruutikainen.pdf>.

Posti Antti, Ruutikainen Pentti, Haapakangas Eeva-Leena & Tapaninen Ulla (2009). *TRALIA - Transitoliikenteen lisäarvopalvelut*. Turun Yliopisto, Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus julkaisuja B 164/2009. Jyväskylä: Kopijyvä Oy. ISBN: 978-951-29-3894-7.

RBGC Russia (2013). Rail Baltica Growth Corridor Russia: Direct transport corridor to Central Europe [online] [siteerattu 16.10.2013]. Saatavana World Wide Webistä: <URL: http://www.rbgc.eu/media/visuals/russia/rbgc_russia_en.pdf>.

Räsänen, Henrik (2013). *Kvalitatiiviset tutkimusmenetelmät* [online] [siteerattu 28.9.2013]. Saatavana World Wide Webistä: <URL: http://portal.hamk.fi/portal/page/portal/HAMK/koulutus/Ylempi_AMK_tutkinto/kudos/menetelmat/4_Kvalitatiiviset_tutkimusmenetelmaet.pdf>.

Talouselämä (2012). ”Puuvuoksi alkaa taas idästä”. Puukauppa 23.7.2012 [online] [siteerattu 1.9.2012]. Saatavana World Wide Webistä: <URL: <http://www.talouselama.fi/uutiset/puuvuoksi+alkaa+taas+idasta/a2137684>>.

Saarinen, Juhani (2008). *Venäjälle tuleva jättiläisatama lisää öljyturman riskiä Suomenlahdella* [online] [siteerattu 1.10.2012]. Helsingin Sanomat 4.10.2008. Saatavana World Wide Webistä: <URL: <http://www.hs.fi/kotimaa/artikkeli/Ven%C3%A4j%C3%A4lle+tuleva+j%C3%A4ttilisatama+lis%C3%A4%C3%A4+%C3%B6ljyturman+riski%C3%A4+Suomenlahdella/1135239956728>>.

Strigin, Alekseij (2012). *Skandinaviju rekonstryiryjut*. Rossiiskaja Gazeta (biznes) 17.1.2012, nro 831 [online] [siteerattu 18.1.2012]. Saatavana World Wide Webistä: <URL: <http://www.rg.ru/2012/01/17/skandinavia.html>>.

Sundberg, Pekka (2010). *Suomen kaupan ja teollisuuden rakenne kuljetusten näkökulmasta* [online] [siteerattu 2.10.2013]. Turun yliopisto: Turun merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus, julkaisuja B 163. Saatavana World

Wide Webistä: <URL:<http://mkk.utu.fi/dok/pub/B163-teollisuusrakennekuljetukset.pdf>>.

Sundberg Pekka, Räsänen Olli, Posti Antti & Pöntynen Riitta (2010). *Suomen transitoliikenne nyt ja tulevaisuudessa*, SPC Finlandin transitoselvitys. Turun yliopiston Merenkulualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja B 180. Turku: Uniprint. ISBN 978-951-29-4491-0.

Suomalais-Venäläinen kauppakamari (2010). *Tutkimaton Venäjä – mitä mahdollisuuksia Venäjän alueet tarjoavat suomalaisyrityksille* [online] [siteerattu 23.10.2013]. Anna Nikina, 9.12.2010 Kuopio. Saatavana World Wide Webistä: <URL: http://www.yrittajat.fi/File/bab2785f-d748-4392-98d0-4b7793a2e0f8/KuopioAnna_%209.12.2010.pdf>.

Suomen Pankki (2013). Rahapolitiikka- ja tutkimusosasto: *Suomen talouden tilannekuva elokuussa 2013* [online] [siteerattu 26.10.2013]. BoF Online 26.8.2013. Saatavana World Wide Webistä: <URL: http://www.suomenpankki.fi/fi/julkaisut/selvitykset_ja_raportit/bof_online/Documents/BoF_Online_08_2013.pdf>.

Suomen Pankki (2012). Siirtymätalouksien tutkimuslaitos: *Venäjän talouden uusi aika, BOFIT Venäjä-tietoisku 2012* [online] [siteerattu 14.10.2013]. BOFIT Online 2012 No. 4. Saatavana World Wide Webistä: <URL: <http://www.suomenpankki.fi/bofit/tutkimus/tutkimusjulkaisut/online/Documents/2012/bon0412.pdf>>.

Suomen Varustamot ry (2011). *Ilman suojele ja ilmastonmuutos: Merenkulun rikkipäästöt* [online] [siteerattu 14.10.2013]. Saatavana World Wide Webistä: <URL:<http://www.shipowners.fi/fi/ymparisto/ilmansuojelu%20ja%20ilmastonmuutos/merenkulun%20rikkipaastot>>.

Tilastokeskus (2013). *Laatuselostee: Neljännesvuositilinpito, bruttokansantuote* [online] [siteerattu 17.10.2013]. Saatavana World Wide Webistä: <URL: <http://tilastokeskus.fi/til/ntp/laa.html>>.

- TRAMA (2009). *Transitoliikenteen taloudelliset vaikutukset* [online] [siteerattu 2.9.2012]. Tulosraportti 3.4.2009. Saatavana World Wide Webistä: <URL:http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=191434&name=D_LFE-7525.pdf&title=Trama%20.%20Tulosraportti>.
- Tulli (2012). *Suomen ja Venäjän välinen kauppa* [online] [siteerattu 23.10.2013]. Tullihallitus, Tilastoyksikkö 18.6.2012. Saatavana World Wide Webistä: <URL:<http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/katsaukset/maat/venaja12/>>.
- Ulkoasiainministeriö (2013). Maatiedosto Venäjä: *Talous, elinkeinoelämä ja ulkomaankauppa* [online] [siteerattu 18.04.2013]. Saatavana World Wide Webistä: <URL:<http://formin.finland.fi/public/default.aspx?nodeid=30932&contentlan=1&culture=fi-FI>>.
- Utriainen, Matti (2013). Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 2/2013: *Meriliikenteen trendikatsaus*. Helsinki: Liikennevirasto. ISBN 978-952-255-235-8.
- Valtiovarainministeriö (2013). *Taloudellinen katsaus 17.10.2013* [online] [siteerattu 18.10.2013]. Saatavana World Wide Webistä: <URL:http://www.vm.fi/vm/fi/04_julkaisut_ja_asiakirjat/01_julkaisut/02_taloudelliset_katsaukset/20130916Taloud42668/name.jsp>.
- Wahlström Irina, Kajander Sakari & Söderholm Päivi (2013). *LAIVA 2025: Development and Change Factors of Finnish Maritime Dry Cargo Transport*. Turun Yliopisto: Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus. Turku: Painosalama. ISBN 978-951-29-5309-7.
- Widgrén Mika, Kaitila Ville & Arkonsuo Hannu (2000). *Transitoliikenne ja välityskauppa Venäjälle*. Helsinki: Taloustieto. ISBN 951-628-316-0.

World Trade Organization (2011). Accession of the Russian federation: summary of the thirty-first meeting of the working party [online] [siteerattu 1.10.2012]. WT/ACC/RUS/71 18.11.2011. Saatavana World Wide Webistä: URL: [https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/FE_Search/FE_S_S006.aspx?Query=\(%20@Symbol=%20wt/acc/rus/*\)&Language=ENGLISH&Context=FomerScriptedSearch&languageUIChanged=true#>](https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/FE_Search/FE_S_S006.aspx?Query=(%20@Symbol=%20wt/acc/rus/*)&Language=ENGLISH&Context=FomerScriptedSearch&languageUIChanged=true#>).

YLE (2008). *Ust-Lugan suursataman uskotaan tarjoavan töitä myös suomalaisille* [online] [siteerattu 1.10.2012]. Talous, uutiset 18.10.2008. Saatavana World Wide Webistä:
<URL:http://yle.fi/uutiset/ust_lugan_suursataman_uskotaan_tarjoavan_toita_myo_s_suomalaisille/6115649>.

LIITTEET

LIITE 1. Haastattelurunko toimialakohtaisesti

Logistiikka-ala

Esittäytyminen

- Aiheen esittely
- Teorian pääkohtien kertomista
- Keskustelua nykytilanteesta ja WTO:sta

Yleistä transitosta

- Yrityksen transiton infrastruktuuri
- Yhteistyö muiden konserniyritysten kanssa
- Transiton myyntitoiminta – ulkomailla vai Suomessa?
- Suomen ja Venäjän tullin yhteistyöstä keskustelua
- Tyypilliset kuljetustuotteet
- Reitit Suomeen
- Pääasialliset kohdekaupungit Venäjällä

Keskustelua transitoliikenteestä syventäen näkökantaa

- Investoinnit transitoliikenteeseen yrityskohtaisesti
- Logistisen aseman säilyttäminen ja kehittäminen
- Tulevaisuuden skenaarioiden muodostaminen transitosta
- Transiton taloudellinen merkitys – kannattavaa liiketoimintaa?

Asiantuntijapalvelut (SVKK)

Esittäytyminen

- Aiheen esittely
- Teorian pääkohtien kertomista
- Keskustelua WTO:sta

Yleistä venäjämarkkinoista

- Suurimmat hankaluudet Suomen ja Venäjän välisessä yhteistyössä
- Suurimmat yhteistyökaupungit Venäjällä ja uudet markkinaraot
- Pääasialliset vietävät tavarat/palvelut venäjämarkkinoille

Keskustelua WTO:n vaikutuksista toimijoihin

- Suomalaisten yritysten kansainvälistymisen näkymät
- Venäjämarkkinoille pääsyn muutokset Venäjän WTO-jäsenyyden jälkeen
- Venäjän sopeutuminen WTO:n säännöksiin
- Suomalaisten etabloituminen ja rakennemuutokset Venäjän WTO-jäsenyyden jälkeen

IT-ala

Esittäytyminen

- Aiheen esittely
- Teorian pääkohtien kertomista

Yleistä keskustelua toimialasta ja yrityksestä

- Käynnissä olevat kehityshankkeet
- Yrityksen asiakasryhmät
- Logistiikkaohjelmistot

Syventävää näkökantaa yrityksen toiminnasta

- Oman sektorin kehitysnäkymä
- Venäläiset asiakkuudet
- IT-toimintaympäristö
- Yhteistyö tullin ja viranomaisten kanssa

LIITE 2. Haastatellut asiantuntijat

Taulukko 4. Haastateltavien yritysten edustajat

Haastateltu yritys	Toimenkuva	Toimiala	Toimipaikka
Logistiikkayrityksen edustaja 1	Logistiikkajohtaja	Yleislogistiikka	Vantaa
Logistiikkayrityksen edustaja 2	Varatoimitusjohtaja	Yleislogistiikka	Vantaa
Logistiikkayrityksen edustaja 2	Toimitusjohtaja	Yleislogistiikka	Vantaa
Logistiikkayrityksen edustaja 3	Myyntijohtaja, Eurooppa ja Suomi	Nestemäisten kemikaalien ja öljytuotteiden logistiikka	Kotka
Suomalais-Venäläisen kauppakamarin edustaja 4	Juristi	Asiantuntijapalvelut	Helsinki
It-alan yrityksen edustaja 5	Kehitysjohtaja	Tietotekninen ala	Helsinki