

Hannu Hernesniemi – Seppo Auvinen – Grigory Dudarev

# SUOMEN JA VENÄJÄN LOGISTINEN KUMPPANUUS

Liikenne- ja viestintäministeriön  
SVULO-projektin loppuraportti

Julkaisija: Elinkeinoelämän Tutkimuslaitos ETLA

Kustantaja: Taloustieto Oy

Helsinki 2005

Kansi: Mainos MayDay, Helsinki 2005

Kansikuva: Kotkan Satama Oy

ISBN 951-628-413-2

ISSN 0356-7443

Painopaikka: Yliopistopaino, Helsinki 2005

**HERNESNIEMI, Hannu – AUVINEN, Seppo – DUDAREV, Grigory, SUOMEN JA VENÄJÄN LOGISTINEN KUMPPANUUS.** Helsinki: ETLA, Elinkeinoelämän Tutkimuslaitos, 2005, 186 s. (B, ISSN 0356-7443; nro 209). ISBN 951-628-413-2.

**TIIVISTELMÄ:** Selvitys on tehty liikenne- ja viestintäministeriön tilauksesta tavoitteena esitys Suomen strategiaksi Venäjän ulkomaankaupan logistiikassa. Suomen ja Venäjän välinen kauppa ja sen myötä kuljetukset kasvavat nopeasti. Venäjältä on tulossa Suomen suurin kauppakumppani. Suomalaisyrietykset investoivat Venäjälle, mikä merkitsee komponentti- ja lopputuotetoimituksia sekä valmistuksen verkottumista yli rajan kuljetuksineen. Venäjän ulkomaankaupan kuljetuksissa Suomen reitistä on tullut arvotavaran kuljetusreitti – kolmannes Venäjän tuonnin arvosta tulee Suomen rajan yli. Suomen reitin kilpailuetuja ovat kuljetusten turvallisuus, nopeus, kuljetuksiin liittyvät palvelut ja logistinen osaaminen. Välttämätön edellytys kilpailukyvyllä on kuitenkin kustannustehokkuus, joka vaatii koko kuljetusketjun yhteistyötä ja tehokasta infrastruktuuria. Keskeisin strategiaehdotus onkin kuljetustalouden parantaminen. Suomea olisi myös kehitettävä edelleen arvotavaran logistiikkakeskuksena, johon sijoittuisi lisää kansainvälisiä ja venäläisiä logistiikkayrityksiä. Lisäksi suomalaisen kaupan ja teollisuuden laajentuminen Venäjälle avaa logistiikkayrityksillemme mahdollisuuden etabloitua asiakkaidensa mukana.

**ASIASANAT:** logistiikka, kuljetukset, transitio, Venäjä, Suomi

**HERNESNIEMI, Hannu – AUVINEN, Seppo – DUDAREV, Grigory, FINNISH-RUSSIAN LOGISTIC PARTNERSHIP.** Helsinki: ETLA, The Research Institute of the Finnish Economy, 2005, 186 p. (B, ISSN 0356-7443; No. 209). ISBN 951-628-413-2.

**ABSTRACT:** The study, commissioned by the Ministry of Transport and Communications, presents strategy suggestions for enhancing Finnish business potential in transport services for Russian foreign trade. Russia is becoming Finland's largest trading partner. As a result, trade between Finland and Russia, and transportation activity due to it, is growing quickly. Finnish companies are investing substantially in Russia, which means increased cross-border deliveries of components and finished products as well as growth in transport services due to production networking. Finland has also become a notable transit route for Russian foreign trade in high-value goods – as much as a third of the value of total Russian imports crosses Finland's border. The competitive advantages of Finland's route have been transport safety, speed, value-added services and logistics expertise. An absolute necessity for competitiveness has nevertheless been cost efficiency, which requires co-operation all along the transport chain and an efficient infrastructure. The main strategic proposal is to streamline and improve efficiency in transport services. Finland should also be developed further as a logistics centre for high-value goods, which would attract investments from international and Russian logistics companies. Deeper penetration of Finnish trade and industry into Russia would enable our logistics companies to expand along with their clients.

**KEY WORDS:** Logistics, transportation, transit transportation, Russia, Finland



# Esipuhe

Venäjän siirtyminen markkinatalouteen on alkuromahduksen jälkeen vauhdittunut. Voimakas taloudellinen kasvu on jatkunut jo kuusi vuotta, ja sen ennakoidaan jatkuvan vuosikymmenen loppuun. Venäjä on ottamassa paikkaa talousmahtien joukosta, ja se integroituu yhä tiiviimmin kansainväliseen työnjakoon. Tämä merkitsee kasvavia tavaravirtoja EU-maiden ja Venäjän välillä, sillä EU:n osuus Venäjän ulkomaankaupasta on puolet.

Maantieteellisen aseman, historiallisten suhteiden ja suhteellisen merkittävän Venäjän-kaupan ansiosta Suomi hyötyy tästä kehityksestä ehkä eniten EU-maista. Venäjän ulkomaankaupan logistiikasta on tulossa merkittävää liiketoimintaa. Jos pystymme säilyttämään tai jopa kasvattamaan markkinaosuuttamme, logistiikasta voi muodostua yksi Suomen kasvualoista. Kuljetusten solmukohdalle, Kaakkois-Suomelle, joka on käynyt läpi voimakkaan rakennemuutoksen, logistiikkaklusterin kehittyminen olisi todellinen huomenlahja.

Kilpailu Venäjän kuljetuksista on kovaa. Suomella on Baltian maat, Puola ja tietysti Venäjä kilpailijoina. Näissä maissa monet kuljetusten yksikkökustannukset ovat edullisempia. Suomen kilpailukyky perustuu erikoistumiseen, kuljetusketjujen tehokkuuteen, osaamiseen ja palveluihin, uuteen teknologiaan, tehokkaaseen infrastruktuuriin sekä synergiaetuihin oman ulkomaankauppamme kuljetusten kanssa.

Suomen eittämätön etu on yritysten ja julkisen vallan yhteistyö kilpailukykyyn kehittämisessä. Siitä on osoituksena liikenne- ja viestintäministeriön strategiatyö, jota tämä selvitys palvelee. Valtiovallalla on sitä paitsi tärkeä rooli, kun asioita hoidetaan Venäjän valtion kanssa suoraan sekä EU:n ja WTO:n puitteissa. Yksityisten yritysten voimin ei pystytä poistamaan kilpailunrajoituksia ja vääristymiä, kuten rautatiekuljetusten kaksoistariffit, ja päättämään molempia palvelevista infrastruktuurihankkeista, kuten raja-asemien kehittämisestä tai uusista väylistä. Kiitos LVM:lle haastavasta selvitystehtävästä ja tekijöille sen suorittamisesta.

Helsingissä, tammikuussa 2005

Pentti Vartia

toimitusjohtaja

Elinkeinoelämän Tutkimuslaitos



# Yhteenveto

## Tavoitteena kehittää logistiikkastrategia

Liikenne- ja viestintäministeriö tilasi toukokuussa 2004 selvityksen Suomen strategiasta Venäjän ulkomaankaupan logistiikassa Etlatieto Oy:n, EDI Management Finland Oy:n ja pietarilaisen Solid Investin muodostamalta tutkija- ja konsulttiryhmästä. Selvityksen tukena on ollut yritysten edustajista ja viranomaisista koostuva johtoryhmä.

Hankkeen lähtökohta on pääministeri Vanhasen hallituksen ohjelmassa, jossa on huomioitu Suomen ja Venäjän välisen logistiikan kehittäminen seuraavasti: ”Osana EU:n ja Venäjän taloudellista yhteistyötä hallitus laati liikenteen kehitysohjelman, jonka tavoitteena on Suomen logistisen aseman vahvistaminen ja taloudellisen potentiaalin hyödyntäminen.” Hallitusohjelman asettaman tavoitteen toteuttamiseksi liikenne- ja viestintäministeriö asetti ministeri Leena Luhtasen johtaman korkean tason työryhmän, joka on käyttänyt tätä selvitystä yhtenä pohja-aineistona.

## Venäjän kuljetukset kasvavat nopeasti

Venäjän kansantuote kasvaa vuoteen 2010 mennessä peräti 6 prosenttia vuodessa. Se merkitsee Venäjän tuonnin 10 prosentin vuotuista kasvua. Venäjän vienti riippuu ratkaisevasti raaka-aineiden, erityisesti öljyn, maailmanmarkkinahinnoista. Kuuden prosentin BKT:n kasvun taustalla olevaa öljyn hintaennustetta vastaa noin 5 prosentin viennin määrän kasvu vuodessa. Venäjän vientilyijäämä mahdollistaa tuonnin vientiä nopeamman kasvun vuosiksi eteenpäin.

Venäjän kehitysennuste on optimistinen, mutta tätä skenaariota Venäjän taloudellisen kehityksen ja kaupan ministeriö pitää todennäköisenä ja se vastaa Kansainvälisen valuuttarahaston ennustetta. Kehityksen riskit ovat romahdus öljyn hinnoissa tai Venäjän sisäisen tilanteen kiristyminen ja yritysten toimintaedellytysten heikkeneminen, jos politiikan ja talouden välit kiristyvät.

Suomen logistiikkaelinkeinolle Venäjän nopea kasvu on erittäin myönteinen asia.

- Suomella on hyvät mahdollisuudet säilyttää osuutensa Venäjän tuonnin kasvusta, eli Suomen vienti Venäjälle voisi kasvaa vuosittain 10 prosentin vauhtia. Suomen tuonnista Venäjältä yli 80 prosenttia on energia- ja muita raaka-aineita, joita jalostetaan edelleen

ja viedään öljytuotteina, paperina ja metalleina maailmanmarkkinoille. Tätä liiketoimintaa on mahdollista kasvattaa Venäjän viennin 5 prosentin vuosikasvua vastaavasti.

- Transitossa Suomi on keskittynyt arvotavaraan, jonka kuljetuksissa Suomen reitti on kilpailukykyinen. Kolmannes Venäjän tuonnin arvosta tulee Suomen kautta. Itään suuntautuvassa transitossa Suomen logistiikkaelinkeino voi kasvattaa kuljetettuja määriä Venäjän tuonnin kasvua vastaavasti eli 10 prosenttia vuodessa. Länteen suuntautuvan transiton tulevaisuudennäkymien ennakointi on vaikeampaa.

Näiden tekijöiden pohjalta arvioituna Suomen Venäjään liittyvät kuljetukset voivat kasvaa keskimäärin 8 prosenttia vuodessa vuosikymmenen loppuun mennessä. Kansantalouden kannalta kyse on kasvualasta, jolla alueellisesti on erittäin tärkeä merkitys Kaakkois-Suomelle. Kehitys on houkuttanut Suomeen kansainvälisiä ja venäläisiä logistiikkayrityksiä.

Lastin painossa mitattuna Suomen osuudet Venäjän Itämeren alueen kuljetusvirroista ovat suhteellisen pienet, noin 4 %. Monet Baltian satamat ja Venäjän omat Suomenlahden perukan satamat on suunniteltu öljyn ja öljytuotteiden sekä muiden bulkkituotteiden massiiviseen vientiin, mistä niiden liikenne pääosin koostuu.

Panos-tuotoslaskelmien mukaan Suomen Venäjän-viennin ja transito-liikenteen yhteisvaikutus kuljetustoimialan arvonlisäykseen on runsaat 300 miljoonaa euroa ja toimialan työllisyyteen yli 3 800 henkeä. Satamilta kerättyjen tietojen mukaan yksistään Kotkan, Haminan, Hangon ja Turun satamissa työskentelee Venäjän liikenteeseen liittyvissä työpaikoissa yli 3 000 henkilöä, mutta tässä on mukana myös muiden toimialojen työpaikkoja. Tilastot eivät pysty erittelemään kaikkia Venäjän kuljetusten työpaikkoja ja tuotantovaikutuksia.

### **Suomen kilpailuetuja ja heikkouksia**

Suomen kilpailukyky Venäjän ulkomaankaupan logistiikassa perustuu maantieteelliseen läheisyyteen, kilpailukykyiseen infrastruktuuriin, kuljetusten nopeuteen, turvallisuuteen ja lisäarvopalveluihin sekä logistiseen osaamiseen. Kilpailukykyä parantavat synergiaedut:

- Suomen omien vienti- ja tuontikuljetusten ja osittain matkustajaliikenteen ansiosta Suomen ja Manner-Euroopan sekä Suomen ja Ruotsin välillä on tiheäfrekvenssinen liikenne, jota voidaan käyttää myös transitotavaroiden kuljettamiseen.

- Sama pätee myös Venäjän kanssa käytävään kauppaan, joka on poikkeuksellisen suurta kansainvälisesti verraten ja tarjoaa kuljetuskapasiteettia myös kauttakululiikenteen käyttöön.

Samoista kuljetusresursseista ja infrastruktuurista saadaan enemmän tulosta, kun niissä yhdistyvät useat kuljetusvirrat ja saadaan aikaiseksi meno-paluukuljetuksia. Vastaavaa kilpailuetua ei Baltian mailla ole, koska niiden oma vienti ja tuonti ovat huomattavasti vähäisempää. Oman ulkomaankaupan tavaravirrat tekevät Suomen myös vähemmän alttiiksi Venäjän liikenteeseen tyypillisesti liittyville äkillisille riskeille.

Suomella on logistisessa mielessä heikkouksia. Kuljetusmatka Keski-Euroopasta Suomen kautta Venäjälle on pitempi kuin väylät Baltian maiden kautta ja suorat maakuljetukset. Myös eräät yksikkökustannukset kuten palkat, polttoaineet, väylämaksut jne. – ovat korkeammat kuin eteläisempien kilpailijoiden. Jäykkä työmarkkinakulttuuri luo omat esteensä tehostaa toimintoja. Suomen liikennevirrat myös pirstoutuvat monille kilpaileville satamille ja niiden pienille toimijoille, mikä alentaa tehokkuutta ja johtaa päällekkäisiin investointeihin.

### **Suomen logistiikan Venäjä-strategiat**

Suomen strategian esitetään koostuvan kolmesta elementistä: 1) kuljetustalouden parantaminen, 2) Suomen kehittäminen logistiikkakeskuksena ja 3) logistiikkayritysten laajentuminen Venäjälle. Strategiaa tukevat infrastruktuurin jatkuva kehitystyö, kansainvälinen yhteistyö ja yhteistyö Venäjän viranomaisten kanssa sekä yhtenäinen, myönteinen Suomen logistiikkaosaamisen markkinointi.

*Kuljetustalouden parantaminen:* Suomen kuljetusjärjestelmässä yhdistyvät Itämeren vienti- ja tuontikuljetukset, Suomen ja Venäjän väliset kuljetukset sekä Suomen kautta itään ja länteen kulkevat transitokuljetukset. Kuljetustaloutta parannetaan hyödyntämällä näiden kuljetusten synergioita. Systemaattisella yhdistetään kuljetuksia harvemmille reiteille sekä teknisin ja toiminnallisin ratkaisuin, esimerkiksi kontitusta lisäämällä, saadaan lastivirrat molempiin suuntiin paremmin tasapainoon. Myös kuljetusreittien kokonaistehokkuutta parannetaan. Vaikka yksittäiset kustannuserät, kuten palkat ja polttoaineet, ovat osin kilpailevia reittejä korkeammat, kokonaiskustannukset saadaan edullisemmiksi tai voidaan lisätä asiakkaan saamaa hyötyä, kun toimintoja automatisoidaan, laivoille järjestetään paluukuljetuksia, aikatauluja tehostetaan, työvoima ja palvelut ovat käytettävissä juuri silloin kun niitä tarvitaan, jne. Reittien ohella kustannustehokkuutta tarvitaan yksittäisten suoritteiden tasolla. Toiminnan tehostamiseksi tuotetaan vertailevaa kustannustietoa Suomen reiteistä ja niiden

kanssa kilpailevista reiteistä. Kuljetustalouden parantamiseksi tarvitaan selektiivisiä investointeja infrastruktuuriin. Ne on kohdistettava sinne, missä fyysiset tavaravirrat todella kulkevat.

*Suomen kehittäminen logistiikkakeskuksena:* Etelä-Suomesta kehitetään Venäjälle suuntautuvan arvotavaraviennin ja -tuonnin logistiikkakeskus, jonka monipuolisesta toiminnasta kehittyy erikoistunut logistiikkaklusteri. Pietarin kaupunki ja Leningradin alue sekä niiden infrastruktuuri ja yritykset liitetään muotoutuvaan logistiikkaklusteriin. Kasvava osuus klusterissa on lisäarvopalveluilla ja jalostuksella. Investoinneissa ja kuljetuksissa hyödynnetään synergiat Suomen oman ulkomaankaupan ja Suomen ja Venäjän välisen kaupan kuljetusten kanssa.

*Logistiikkayritysten laajentuminen Venäjälle:* Suomalainen teollisuus ja kauppa ovat investoimassa voimakkaasti Venäjälle. Tämä antaa suomalaisille logistiikka-alan yrityksille mahdollisuuden laajentaa toimintaansa Venäjälle hyödyntämällä valmiita asiakassuhteita. Erityisesti mahdollisuuksia on suomalaisten vahvojen alojen kuten metsäteollisuuden kuljetuksissa ja elektroniikkateollisuuden komponentti- ja tuotekuljetuksissa, mutta myös kaupan ketjujen tavarahuollossa ja arvotavaran räätälöidyissä kuljetuksissa. Venäjä on kasvavien kuljetusvirtojen ja läheisyyden takia logistiikkayrityksille luonnollinen laajenemissuunta ja kuljetusketjujen laajentuminen yli rajan lisää myös Suomi-reitin käyttöä.

## English summary

### **Towards development of a logistics strategy**

In May 2004 the Ministry of Transport and Communication ordered a study of Finland's strategy regarding Russian foreign trade logistics from the research and consulting group consisting of Etlatiето Ltd., EDI Management Finland Ltd. and St. Petersburg-based Solid Invest. The research has been supported by a steering group consisting of company representatives and public officials.

The point of departure for the project is Prime Minister Vanhanen's government programme, which states the following about the development of Finnish-Russian logistics: "As a part of EU-Russian economic co-operation the government will draw up a development programme aimed at strengthening Finland's logistic position and taking advantage of this economic potential." In order to facilitate the fulfilment of the government's programme the Ministry of Transport and Communications named a high-level task force, which has used this study as background information.

### **Transport of Russian goods growing swiftly**

Russia's GDP is projected to grow at a rate of 6 per cent per annum until 2010. This means that imports will grow at an average annual rate of 10 per cent. Russia's exports will depend on world market prices of raw materials, especially oil. The oil price forecast behind the 6 per cent GDP growth projection corresponds to growth in export volume of about 5 per cent annually. Russia's trade surplus will enable growth in imports to exceed that of exports for years to come.

The forecast for Russian economic growth is optimistic, but this scenario is regarded as likely by the Russian Ministry of Economic Development and Trade and it corresponds to that of the IMF. The downside risks include a collapse in the price of oil or a worsening of Russia's internal situation and weakening of companies' operative environment if political and business relations deteriorate.

Swift growth in Russia is a very positive phenomenon for the Finnish logistics business:

- Finland has good possibilities to preserve its share of Russian import growth, i.e., Finnish exports to Russia could grow at an annual rate of 10 per cent. Over 80 per cent of Finland's imports from Russia are energy and other raw materials that undergo further processing and are exported to world markets as oil products, paper and metals. It is possible to expand this business activity in line with 5 per cent annual growth in Russian exports.
- In transit transportation Finland has concentrated on high-value goods, where Finland's transport route is competitive. A third of the value of Russian imports comes via Finland. As regards transit transportation to the East, the Finnish logistics business can expand at the same pace as growth in Russian imports, i.e., by 10 per cent per annum. Forecasting the prospects of transit transportation to the West is more difficult.

On the basis of these factors, Russian-related transport by Finnish-based firms is projected to grow at an average rate of 8 per cent annually by the end of the decade. From an economic standpoint, this is a growth sector of great regional significance for southeast Finland. The development has attracted international and Russian logistics firms to Finland.

Measured in terms of cargo weight, Finland's share of Russian transport flows via the Baltic region are relatively small, about 4%. Main harbours in the Baltic States and Russia's own harbours located on the corner of the Gulf of Finland are designed for oil and oil products as well as massive exports of bulk products, which account for most of the transport activity.

According to calculations based on input-output tables, the combined effect of Finnish exports to Russia and transit transportation on the value added of Finland's transport industry is slightly more than EUR 300 million with an impact on employment in excess of 3,800 persons. Based on information received at harbours, the Kotka, Hamina, Hanko and Turku harbours alone employ 3,000 people in jobs related to the transport of Russian goods, though this figure also includes jobs accounted for by other industries. The statistics do not distinguish the individual effects of Russian-goods related transport on employment and output.

## **Finland's competitive advantages and weaknesses**

Finland's competitive advantage in Russian foreign trade logistics is based on the close geographical proximity, competitive infrastructure, speed of transit, safety and value-added services as well as basic logistics know-how. Competitiveness is enhanced by synergy benefits:

- Owing to Finland's own export and import transport and partly to passenger transportation, there is a high frequency of traffic between Finland and Continental Europe as well as between Finland and Sweden that can be used for transit transportation of goods.
- The same holds for trade with Russia, which is exceptionally large by international comparison and offers transport capacity also for transit transportation.

More output can be attained from currently available transportation resources and infrastructure by combining various transport flows and by ensuring return cargo on outgoing freight carriers. The Baltic countries do not have corresponding competitive advantages, because they export and import much less. Finland's sizeable merchandise trade flows also make the country less exposed to sudden risks typically associated with Russian transportation.

Finland also has weaknesses from a logistics standpoint. The trading route from Central Europe to Russia via Finland is longer than corresponding direct land routes or seaward shipping via Baltic harbours. Finland's high cost level – wages, fuel, etc. - are higher than those of its southern competitors. Rigidities in the labour market also make raising efficiency more difficult. Finland's trade flows are sprinkled around many competing harbours and their small operators, which decreases efficiency and leads to overlapping investments.

## **Finnish Strategies for Russian Trade Logistics**

Finland's strategy is proposed to consist of three elements: 1) streamlining and improving the efficiency of Finnish transport, 2) development of Finland into a logistics centre, and 3) expansion of logistics firms into Russia. The strategy is augmented by continuous development of infrastructure, international co-operation and co-operation with Russian authorities as well as joint favourable marketing of Finnish logistics know-how.

*Streamlining and improving the efficiency of Finnish transport:* The Finnish transport system combines export and import transport via the Baltic

Sea, transport between Finland and Russia as well as transit transportation via Finland to the East and West. The transportation sector can be improved by utilizing the synergy of these types of transport. By combining transport at the system level on fewer routes as well as technical and operative solutions it may be possible to create a better balance for cargo flows in both directions. The overall efficiency of the shipping routes can be improved. Even though wage, fuel and other costs are higher in Finland compared to competing routes, total costs can be lower or other benefits can be offered to customers, since much of the activity is automated, ships receive return cargo, waiting times are shorter, the cargo arrives at ports on time, and labor and services are available exactly when needed. In addition to routes, there is a need for better efficiency at the level of individual shipments. In order to promote efficiency, comparative cost information should be produced about Finnish routes and those of their competitors. Selective investments in infrastructure will be needed to improve transport efficiency. They should be focussed on areas where physical goods are really shipped.

*Finland's development into a logistics centre:* Southern Finland should be developed into a logistics centre for imports and exports of high-value goods. Diverse activities of this nature would be developed by a specialized logistics cluster. The St. Petersburg and Leningrad regions, their infrastructure and companies form a logistics cluster. A growing share of the cluster consists of value added services and processing. It would be possible to take advantage of synergies in investment and transportation in Finland's own foreign trade and in trade between Finland and Russia.

*Expansion of logistics companies into Russia:* Finnish industry and trade have been investing strongly into Russia. This gives Finnish logistics firms a possibility to expand their operations in Russia by using already existing customer relations. Special opportunities exist for strong Finnish sectors such as forest industry transport, transport of components and final products manufactured by the electronics industry, as well as shipments by wholesalers and customized shipments of high-value goods. Due to growing transport flows and its close proximity, Russia is a natural direction for expansion by logistics firms and the cross-border expansion of transport chains will also bolster use of Finnish routes.