

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 kilpailukyyn 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.

Suomen ja Venäjän logistinen kumppanuus

Sisällys

1	Johdanto	1
1.1	Selvityksen tavoitteita	2
1.2	Taloudellisen kehityksen haasteet	4
1.3	Selvityksen sisältö	5
2	Venäjän talouden ja ulkomaankaupan kehitysnäkymät	7
2.1	Talouden kehitysnäkymät	7
2.2	Venäjän ulkomaankaupan kehitysnäkymät	15
3	Suomen ja Venäjän taloussuhteiden kehitysnäkymät	22
3.1	Venäjänkaupan kehitysnäkymät	22
3.2	Suorat sijoitukset ja verkostoituminen yli rajan	27
3.3	Transitoliikenteen kehitys	31
4	Venäjän ulkomaankaupan logistiset ketjut ja Suomen kilpailuasema	36
4.1	Venäjän logistinen järjestelmä	36
4.2	Venäjän liikennestrategia	40
4.3	Suomen reitin kanssa kilpailevat kuljetusketjut	46
5	Suomen logistiikan strategiat ja kehittämistoimenpiteet	56
5.1	Johdanto	56
5.2	Edellinen selvitys (Boston Consulting Group, 1999)	56
5.3	Logistiikkastrategian luominen (LORDA, 2003)	57
5.4	Kaakkois-Suomen Venäjä-strategia (VESTRA, 2004-2006)	59
5.5	Kansallinen muu kehittäminen	62
5.6	SVULO-haastattelupalaute	63
5.7	SVULO	65
5.8	Yhteenveto	67
5.9	Suomen reitin ja logistiikkapalvelujen SWOT-analyysi	68

6	Johtopäätökset, Suomen visio ja strategiat	72
6.1	Johtopäätökset	72
6.2	Suomi-visio Venäjän logistiikassa vuoteen 2010	74
6.3	Suomen strategiat logistiikassa Venäjälle	74
6.4	Visiota ja strategiaa tukevat toimenpiteet	80
Liite 1.	Venäjän talouden, ulkomaankaupan ja kuljetusten kehitys	81
Liite 2.	Venäjän-kaupan ja transitoliikenteen merkitys tuotannolle ja työllisyydelle koko maassa ja Kaakkois-Suomessa	169
	Lähteet	181

1 Johdanto

Liikenne- ja viestintäministeriö tilasi 6.5.2004 toimeksiannollaan selvityksen Suomen strategiasta Venäjän ulkomaankaupan logistiikassa Etlatieta Oy:n, EDI Management Finland Oy:n ja pietarilaisen Solid Investin muodostamalta projektikonsortiolta. Projektin nimettiin SVULOksi, jota nimitystä siitä tässä selvityksessä käytetään.

Projektin tavoitteeksi asetettiin tuottaa tutkimukseen ja asiantuntijoiden näkemyksiin perustava strategista materiaalia sisältävä suomenkielinen raportti, jossa hahmotetaan Suomen ja Venäjän välisen sekä Suomen kautta kulkevan tavaraliikenteen tulevaisuudennäkymiä. Raportin keskeinen tavoite on tarjota tietoa ja asiantuntijanäkemyksiä päätöksenteon tueksi viranomaisille, kaupalle ja teollisuudelle sekä logistiikkapalvelualalle. Projektissa tehdyn analyysin pohjalta määritellään ehdotuksia Suomen strategisiksi tavoitteiksi ja ehdotetaan valtion viranomaisille toimenpiteitä niiden toteuttamiseksi. Projektin tulosten hyödyntämiseksi mahdollisimman laajasti niistä on työstetty suomen-, englannin- ja venäjänkieliset esittelyaineistot.

Hankkeen lähtökohta oli pääministeri Vanhasen hallituksen ohjelmassa, jossa on huomioitu Suomen ja Venäjän välisen logistiikan kehittäminen seuraavasti: ”Osana EU:n ja Venäjän taloudellista yhteistyötä hallitus laatii liikenteen kehitysohjelman, jonka tavoitteena on Suomen logistisen aseman vahvistaminen ja taloudellisen potentiaalın hyödyntäminen.”

Hallitusohjelman asettaman tavoitteen toteuttamiseksi liikenne- ja viestintäministeriö asetti ministeri Leena Luhtasen johtaman korkean tason työryhmän, joka on käyttänyt selvitystä yhtenä pohja-aineistona. Selvityksessä on otettu huomioon työryhmän esittämiä tietotarpeita. Selvitys luovutettiin työryhmän käyttöön ennen sen julkistamista.

Tutkimuksen tukena on ollut yritysten edustajista ja viranomaisista koostuva johtoryhmä, jonka kokoonpano ilmenee seuraavalla sivulla olevasta laatikosta. Yritysten edustajat tulivat keskeisistä logistiikkayrityksistä ja logistiikkapalveluita käyttävistä kaupan ja teollisuuden yrityksistä. Julkista valtaa edustivat liikenne- ja viestintäministeriön ja Tullin edustajat. Johtoryhmä on kokoontunut kolme kertaa: kesäkuussa 2004 lähetekeskusteluun, syyskuussa 2004 kommentoimaan väliaikatuloksia ja lokakuussa 2004 kommentoimaan raportin käsikirjoitusta ja strategisia ehdotuksia ja niiden toteuttamiseksi tarvittavia käytännön toimenpiteitä. Johtoryhmä on toiminut aktiivisesti ja sen asiantuntemusta on käytetty niin tietojen keräämisessä kuin strategisten näkemysten ja toimenpide-ehdotusten laatimisessa.

SVULO-prjektin johtoryhmä

- Hilska Lassi, liikenneneuvos, liikenne- ja viestintäministeriö, pj.
- Ahrela Jouni, Johtaja, Steveco
- Gröhn Jari, Erikoistutkija, liikenne- ja viestintäministeriö
- Harno Jouko, Johtaja, Kuehne & Nagel
- Herrala Seppo, Toimitusjohtaja, Haminan Satama
- Kivilaakso Tommi, Johtaja, Itäinen Tullipiiri
- Kuutsa Jussi, Johtaja, Stockman
- Lehtinen Juha, Toimitusjohtaja, KiitoSimeon
- Nordström Kimmo, Partner, Containerships
- Ollila Harri, President, Elcoteq
- Ruokola Silja, Kv. asioiden neuvos, liikenne- ja viestintäministeriö
- Saarela Kauko, Kuljetuspäällikkö, Stora Enso
- Saksa Jarkko, Johtaja, Tullihallitus
- Seppänen Ilkka, Johtaja, VR-Cargo
- Silvanto Juha, Toimitusjohtaja, Steveco

Projektin kuluessa on haastateltu erikseen lähes kaikki johtoryhmän jäsenet sekä heidän lisäksi asiantuntijoita eräistä sellaisista yrityksistä, joiden Venäjän-logistiikka on merkittävää. Lisäksi haastateltiin liikenne- ja viestintäministeriön virkamiesjohtoa ja Tullin johtoa. Haastatellut on lueteltu kirjan lopussa olevassa lähdeluettelossa.

Liikenne- ja viestintäministeriöstä mukana ovat olleet liikenneneuvos Lassi Hilska ja erikoistutkija Jari Gröhn.

Vaikka selvitystä tehtäessä on kuultu johtoryhmää, ministerityöryhmää ja liikenneministeriön johtoa, käsillä oleva tutkimusraportti on kuitenkin tutkijoiden itsenäisen työn tulos. Sen sisältöä ovat eri tahot kommentoineet. Raportin johtopäätökset ja näkemykset ovat kuitenkin tutkijoiden työn tulosta.

1.1 Selvityksen tavoitteita

Tarjouspyynnön mukaan hankkeessa otetaan huomioon valtiovallan ja elinkeinoelämän näkökulmat. ”Viranomaisten kiinnostus liittyy infrastruktuuritarpeisiin, lainsäädäntöön ja maksu-, lupa- ym. politiikkoihin. Kaupan ja teollisuuden kiinnostus liittyy eri toimialojen kehitykseen ja siitä syntyviin vienti- ja tuontinäkymiin sekä kuljetusmahdollisuuksiin

(mm. kapasiteetti, hinta). Logistiikka-alan kiinnostus liittyy markkinoiden mahdollisuuksiin ja tarvittaviin palveluihin.”

Ministeriön edustajien kanssa käydyssä keskustelussa määrittelimme tutkimuskysymykset seuraavasti:

- Miten Venäjän logistinen tilanne tulee kehittymään?
 - Minkälaiset raamit yleinen talouskehitys luo Venäjän toimialojen kehitykselle? Mikä on Venäjän teollisuuden ja kaupan tuleva vienti- ja tuontikuljetusten kysyntä? Miten maan oma kuljetuspalvelujen tarjonta tulee kehittymään? Mitä uudistuksia ja linjauksia (infrastruktuuri-investoinnit, kilpailun vapautuminen, rajaylityksen helpottaminen jne.) uusi logistiikkastrategia käytännössä merkitsee?
 - Mikä on Suomen rooli Venäjän ulkomaankaupan kuljetusten kentässä ottaen huomioon erityisesti transitokuljetukset? Miten Venäjän eri kauppareittien (Luoteis-Venäjä, Mustameri, Kaukoitä) merkitys muuttuu? Miten Itämeren asema ja maiden välinen kilpailu Luoteis-Venäjän kautta kulkevasta tavaraliikenteestä tulee kehittymään?
- Miten Suomen ja Venäjän välinen kauppa kehittyy? Mitkä ovat eri toimialojen kuljetustarpeet ottaen huomioon Venäjän markkinoiden ostovoiman kehitys, raaka-aineiden saatavuus ja sijainti sekä tuotannon sijoittuminen Venäjälle ja rajan ylittävä alihankinta?
- Venäjän ulkomaankaupan kuljetusten mahdolliset synergia- ja työllisyysvaikutukset: Millaisia ja minkä suuruisia vaikutuksia transito-liikenteellä on kansalliseen palvelutarjontaan, esimerkiksi oman teollisuutemme kuljetuksiin? Miten kuljetusten toimintatavat ja -reitit muuttuvat? Synnyttääkö transito riittävän kilpailukykyistä yritystoimintaa, jolla on merkittäviä ja pysyviä tulo- ja työllisyysvaikutuksia? Minne yritykset ja uudet työpaikat sijoittuvat?
- Mikä on julkisen vallan rooli edellä mainituissa kysymyksissä? Mitä infrastruktuuri-investointeja pitäisi edistää? Mitä elinkeinopoliittisia toimia tarvitaan teollisuuden kuljetusten kehittämiseksi ja toisaalta logistiikkapalvelujen edistämiseksi? Mitä Suomen ja Venäjän koordinoituja toimenpiteitä tarvitaan keskinäisen ulkomaankaupan kuljetusten ja kauttakuljetusten kehittämiseksi? EU-yhteistyön rooli ja mihin EU:n toimia Suomen kannalta pitäisi suunnata?

Toimeksiantokeskusteluissa korostettiin, että strategia- ja toimenpide-ehdotuksissa tulee ottaa huomioon Venäjän Liittovaltion uusi kuljetusstrategia, jota on valmisteltu poikkeuksellisen määrätietoisesti ja korkealla tasolla.

Kuljetusmuodoista putkikuljetukset päätettiin jättää vähäisemmälle huomiolle, mutta ne otetaan kuitenkin huomioon siltä osin kuin ne vaikuttavat muihin kuljetusmuotoihin ja/tai -reitteihin. Teleliikenteen ja elektronisen tiedonsiirron rooli otetaan huomioon kuljetuspalvelujen osana. Myöskään kuljetusvälineiden tuotanto (kuten laivateollisuus, kontinkäsittelylaitteiden valmistus, muut nosto- ja siirtolaitteet) eivät ole tarkastelun keskiössä, mutta niissäkin Suomen mahdollisuudet isona toimittajana on syytä huomioida.

Ministeriön puolesta selvitykselle ei asetettu ennakkoehtoja, vaan sen puitteissa tulee asettaa hankaliakin kysymyksiä kuten esimerkiksi kysymykset siitä, miksi kukaan toimisi Suomen kautta ja voidaanko venäläisille myydä suomalaisia kuljetuspalveluita, kun kustannustasomme on suhteellisen korkea, kannattaako rakentaa kuljetuksiin ”ylikapasiteettia” transitoliikenteen takia, voidaanko Luoteis-Venäjän kuljetuksiin vaikuttaa ja mitkä ovat todelliset mahdollisuutemme tehdä infrastruktuuri-investointeja. Valtiovallan ja veronmaksajien näkökulmasta on pyrittävä varmistamaan, onko kehitys vahvalla pohjalla, koska niukoille varoille voi olla kannattavampiakin sijoituskohteita.

Tarkastelun aikaperspektiiviksi sovittiin keskipitkä aikaväli (5-10 vuotta). Skenaariotekniikalla käsitellään Venäjän kehityksen tulevaisuudenkuvia ja rakennetaan niitä vastaavia politiikkavaihtoehtoja. Suomalaisen tulevaa roolia tarkastellaan perinteisellä SWOT-tekniikalla.

1.2 Taloudellisen kehityksen haasteet

Venäjän taloudellinen merkitys Suomelle on kasvanut nopeasti viime vuosina. Venäjän bruttokansantuote on kasvanut viisi viimeistä vuotta keskimäärin 6,1 prosenttia vuodessa, kun EU:n keskimääräinen talouskasvu on ollut vain 2 prosenttia ja Suomen 3 prosenttia. Venäjän nopea kasvu ja sen integroituminen kansainväliseen kauppaan ovat kasvattaneet voimakkaasti Suomen ulkomaankauppaa Venäjän kanssa ja tehneet Suomesta arvotavaran vientikanavan Venäjälle. Vuonna 2003 Venäjä oli noussut Suomen viidenneksi suurimmaksi vientimaaksi 3,5 mrd. euron viennillä ja toiseksi suurimmaksi tuontimaaksi 4,4 mrd. euron tuonnilla. Vuoden 2004 alkupuolella tuonti Venäjältä ylitti jo tuonnin Ruotsista.

Seuraava merkittävä kehitysvaihe on suomalaisinvestointien ja sijoitusten kasvu Venäjällä. Teollisuuden ja Työnantajien Keskusliiton kyselyn mukaan Suomen teollisuuden suorat sijoitukset olivat noin 1,4 mrd. euroa vuonna 2002. Vuodesta 2003 metsäteollisuus on alkanut sijoittaa Venäjälle. Muutaman vuoden sisällä suomalaiset sahat vastaavat merkittävästä osasta Luoteis-Venäjän sahatavaravientiä. Merkittäviä ovat myös

teknologiateollisuuden meneillään olevat tehdasinvestoinnit ja laajennukset. Kaupan ketjut ovat Baltian jälkeen ryhtyneet valloittamaan Venäjää.

Suomen kautta kulki vuonna 2003 jo 17,7 mrd. euron edestä maanteitse transitovientiä Venäjälle, ja lisäksi osa transitotavaroista vietiin rautateitse, minkä viennin arvoa ei tilastoida. Yhdessä Suomen vienti ja transitovienti kattavat kolmanneksen Venäjän tuonnin arvosta. Yleisesti arvioidaan, että Venäjän talous (BKT) voi kasvaa vuoteen 2010 jopa 6 prosenttia vuodessa vuosikymmenen loppuun mennessä. Maan vienti kasvaa lähes yhtä nopeasti ja tuonti peräti 10 prosenttia vuodessa.

Venäjän talouskasvulla on merkittävä vaikutus sen ulkomaankuljetuksille. Venäjän geopoliittinen asema ja käytettävissä olevat kuljetusreitit rajoittavat sen ulkomaankaupan kuljetusvaihtoehtoja. Merkittävät kuljetusreitit ovat Itämeri, Mustameri ja Kaukoidän satamat. Maakuljetuksissa suora reitti Keski-Euroopasta ja eteläinen reitti Keski-Aasian kautta tulevat kehittymään. Keskeisiä kysymyksiä ovat, miten paljon Venäjä haluaa keskittää kuljetuksia itselleen ja yrityksilleen ja miten paljon se, ottaen huomioon maan kehittymättömän infrastruktuurin, kykenee kuljetuksia hoitamaan.

1.3 Selvityksen sisältö

Selvitys koostuu kolmesta osiosta: varsinaisesta selvityksestä ja kahdesta liitteestä. Joiltain osin nämä sisältävät päällekkäistä aineistoa, koska selvitysosaan on poimittu liitteistä kokonaisuuden kannalta tärkeää informaatiota.

Varsinainen selvitysosa koostuu johdannon lisäksi viidestä luvusta. Luvussa 2 keskitytään Venäjän talouden ja ulkomaankaupan kehitysnäkymiin. Tarkastelussa on määritelty Venäjän taloudelliselle kehitykselle vaihtoehtoisia skenaarioita. Ajallisesti ne ulottuvat vuoteen 2010. Luku 3 fokusoituu Suomen ja Venäjän taloussuhteisiin. Siinä tarkastellaan erikseen Suomen ja Venäjän kauppavaihdon kehitysnäkymiä, suomalaisyritysten suoria sijoituksia Venäjälle ja Suomen kautta kulkevia Venäjän ulkomaankaupan tavaravirtoja eli ns. transiokuljetuksia. Luvussa 4 on keskitytty Venäjän logistiseen järjestelmään ja sen ulkomaankaupan kuljetuksiin ja Suomen reitin kanssa kilpaileviin kuljetusketjuihin. Tässä yhteydessä on myös tarkasteltu Venäjän uutta liikenne- ja kuljetusstrategiaa, jossa on laajalla ja korkealla tasolla määritelty liikenteen ja kuljetusten tulevaa kehitystä sekä näiden sääntelyä ja investointitarpeita. Lukuun 5 on kerätty Suomen aiempia logistiikkastrategioita ja muita kehittämistoimenpiteitä. Lisäksi lukuun on sisällytetty tämän SVULO-projektin haastattelujen tuloksia, joiden pohjalta tutkijat ovat laatineet myös SWOT-

analyysin Suomen vahvuuksista, heikkouksista, mahdollisuuksista ja uhista Venäjän ulkomaankaupan kuljetusreitteinä. Lukuun 6 on kirjattu selvityksen johtopäätökset sekä tutkijaryhmän visio ja strategiat Suomen logistiikkaliiketoiminnan kehittämiseksi niin, että Suomen ja Venäjän keskinäiset kuljetukset hoituvat tehokkaasti ja että Suomen reitti jatkossakin on kilpailukykyinen reitti myös Venäjän transiitokuljetuksille.

Liite 1 kuvaa Venäjän taloudellista kehitystä, sen ulkomaankaupan kehitystä ja kuljetusten kehitystä venäläisten tutkijoiden silmin. Liitteessä 2 on panos-tuotosmenetelmällä analysoitu Venäjän kaupan työllisyys- ja tuotantovaikutuksia Suomen toimialoille sekä Suomen ja Venäjän välisten kuljetusten ja Suomen kautta kulkevien transiitokuljetusten vastaavia vaikutuksia.

Varsinaisen selvitysosan laatimiseen ovat osallistuneet tutkimusjohtaja Hannu Hernesniemi Etlatieto Oy:stä, toimitusjohtaja Seppo Auvinen EDI Management Finland Oy:stä ja toimitusjohtaja Grigory Dudarev pietarilaisesta konsultti- ja tutkimusyhtiöstä Solid Investistä. Projektipäällikkö Pekko Kohosella oli merkittävä rooli SVULO-projektin haastatteluissa, johtoryhmien kokousten organisaattorina ja strategiatyössä. Venäjää koskevan liitteen 1 ovat laatineet Solid Investin tutkimusryhmä Grigory Dudarev, Sergey Boltramovich, Pavel Filippov ja Nikita Lisitsyn. Tiedonkeruuseen osallistui Vladislav Yurkovsky, Vladimir Gorelov ja Elena Efimova sekä haastattelujen ja tutustumiskäyntien organisoimiseen Leonid Rubinov. Liitteen 2 panos-tuotostarkastelujen suorittaja ja liitteen kirjoittaja on tutkimusjohtaja Olavi Rantala ETLAsta.

2 Venäjän talouden ja ulkomaankaupan kehitysnäkymät

2.1 Talouden kehitysnäkymät

Venäjän tuonnin kasvu ja samalla tuonnin kuljetusmäärät riippuvat oleellisesti siitä, miten Venäjän talous kasvaa. Kasvun mittarina käytetään yleisesti ja myös tässä bruttokansantuotetta. Venäjän valtion viralliset kasvuennusteet laatii Taloudellisen kehityksen ja kaupan ministeriö.¹ Venäjän kuljetusstrategian taustalla puolestaan on Venäjän kuljetusministeriön laatima kasvuennuste. Lisäksi Venäjän kasvua seuraa tiiviisti IMF. ETLAssa on laadittu Venäjälle kasvuskenaariot, jotka nojaavat IMF:n mallin oletuksiin.

Venäjän viennin kasvuun vaikuttavat oleellisesti maailmanmarkkinoiden raaka-ainehinnat, koska Venäjän viennissä raaka-aineidien paino on merkittävä. Öljyn, kaasun ja kivihiilen paino on yli puolet Venäjän viennistä. Yksittäisistä muuttujista tärkein on raakaöljyn hinta. Nousevien hintojen pitäisi maailmanmarkkinoilla laskea kysyntää ja toisaalta nostaa vievien maiden tarjontaa. Öljyn osalta eräissä keskeisissä maissa on ollut tarjonnassa ongelmia, joten venäläisen öljyn kysyntä on ollut kasvussa. Viennin kasvulle rajoja on asettanut Venäjän sisäinen kuljetuskapasiteetti. Öljyn runkokuljetusputket omistava valtion monopoliyhtiö Transneft ei ole lisännyt kapasiteettia riittävästi vastaamaan yksityisten yhtiöiden halua lisätä tuotantoa.

Venäjän Taloudellisen kehityksen ja kaupan ministeriön kasvuennuste

Taloudellisen kehityksen ja kaupan ministeriö on tehnyt Venäjälle talousennusteen vuosiksi 2005-2007. Ennusteessa esitetään bruttokansantuotteen kasvulle kolme skenaariota:

- *Pessimistinen skenaario:* Skenaarion lähtökohta on kansainvälisten raaka-aine- ja energiamarkkinoiden hintojen romahdus, josta aiheutuvia tulon menetyksiä ei pystytä korvaamaan kansantalouden sisäisellä kehityksellä.
- *Konservatiivinen skenaario:* Skenaario edellyttää maailman öljyhintojen merkittävää, mutta ei kuitenkaan yhtä jyrkkää laskua kuin pessimisti-

¹ Ministeriön johdossa on ministeri German Gref, joka on myös Suomalais-venäläisen talouskomission Venäjän puolen puheenjohtaja.

sessä skenaariossa. Vientitulojen menetyksiä kyetään korvaamaan kansantalouden tehokkuuden kasvulla.

- *Optimistinen skenaario:* Skenaario pitää lähtökohtana sitä, että maailman öljyhinnat pysyvät OPECin asettamissa puitteissa ja Venäjän elinkeinoelämän investointien kasvu ennallaan eli vuosien 2002-2003 tasolla.

Venäjän talouskehityksen ja kaupan ministeriön mukaan pessimistinen skenaario on epätodennäköisin ja optimistinen skenaario todennäköisin. Taulukossa 2.1 on Venäjän talouden ja ulkomaankaupan kehityksen tärkeimpiä kasvuennustelukuja.

Skenaarioissa hämmästyttää se, että loppujen lopuksi öljyn hinnoista tehdyt oletukset eivät kovinkaan paljon vaikuta bruttokansantuotteen kasvuun. Toisaalta viimeaikaisen kehityksen valossa oletukset öljyn hinnasta optimistisessa skenaariossa tuntuvat alhaisilta. Tosin Ural-laatu, joka on sekoitus useasta erilaisesta öljyalaadusta, ei markkinoilla ole niin kallista kuin viitehintoina käytetty Brent-laatu. Vienti- ja tuontimäärien kehityksestä ei ole käytettävissä arviota kuin optimistisen skenaarion osalta. Sen sijaan on esitetty arviot viennistä ja tuonnista dollareissa. Nämä luvut eroavat varsinkin viennin osalta öljyn hinnasta johtuen merkittävästi (ks. taulukko 2.1).

Taulukko 2.1 Taloudellisen kehityksen ja kaupan ministeriön kasvuennusteet vuosiksi 2005-2007

Kehitysskenaariot	2002	2003	2004*	2005*	2006*	2007*
Pessimistinen						
▪ BKT:n kasvu, %	4,7	7,3	6,4	5,0	4,8	4,9
▪ Öljyn hinta, Ural-laatu, USD				22,5	20	20
Konservatiivinen						
▪ BKT:n kasvu, %	4,7	7,3	6,4	6,0	6,0	6,3
▪ Öljyn hinta, Ural-laatu, USD				25-26	25-26	25-26
Optimistinen						
▪ BKT:n kasvu, %	4,7	7,3	6,9	6,3	6,1	6,5
▪ Viennin kasvu, %			9,5	5,1	5,3	6,2
▪ Tuonnin kasvu, %			19,5	10,1	9,3	9,7
▪ Öljyn hinta, Ural-laatu, USD				28-35	28-29	28

Lähde: Venäjän talouskehityksen ja kaupan ministeriö, Venäjän sosiaalis-taloudellisen kehityksen ennakoarviot vuosiksi 2005-2007.

Ministeriön asiantuntijat esittelevät ennusteessaan skenaarioille *yleisiä kehitystrendejä*:

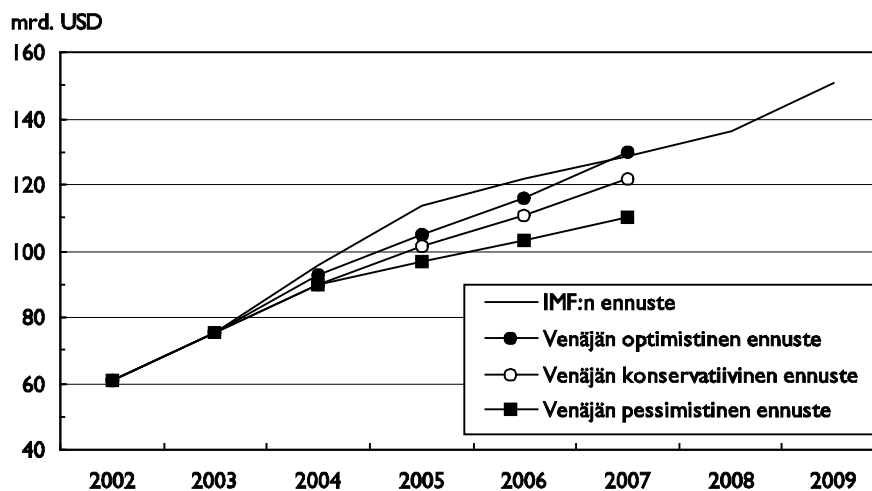
- Ulkomaankaupan BKT:tä kasvattava vaikutus vähenee, kun maailmanmarkkinoiden öljynhinnat odotetusti laskevat ja viennin volyymikasvu hidastuu.
- Optimistisessa skenaariossa viennin kasvun oletetaan hidastuvan 9,5 prosentista vuonna 2004 noin 5-6 prosentin keskimääräiseen vuosikasvuun vuosina 2005-2007.
- Kotimaisten tuottajien kilpailukyvyyn vahvistuessa optimistisessa skenaariossa tuonnin volyymikasvu hidastuu 19,4 prosentista vuonna 2004 keskimäärin 9-10 prosenttiin vuosina 2006-2007, mikä ylittää kuitenkin edelleen viennin vuotuisen kasvuvauhdin.
- Kasvavasta kotimarkkinakysynnästä tulee Venäjän talouden kehityksen merkittävin tekijä.
- Väestön reaalityulojen kasvu ylittää BKT:n kasvun vuosittaisen inflaation jäädessä 5,5-6,5 prosenttiin vuoteen 2007 mennessä.

Kansainvälisen valuuttarahaston Venäjän kasvuennuste vuosille 2004-2009

Kansainvälisen valuuttarahaston kasvuennuste ulottuu vuoteen 2009. Sen mukaan Venäjän bruttokansantuote nousisi keskimäärin 5,7 prosenttia vuodessa vuosina 2004-2009. Kasvu olisi nopeampaa jakson alkupuolella ja tasaantuisi vuodesta 2007 lähtien 5 prosenttiin.

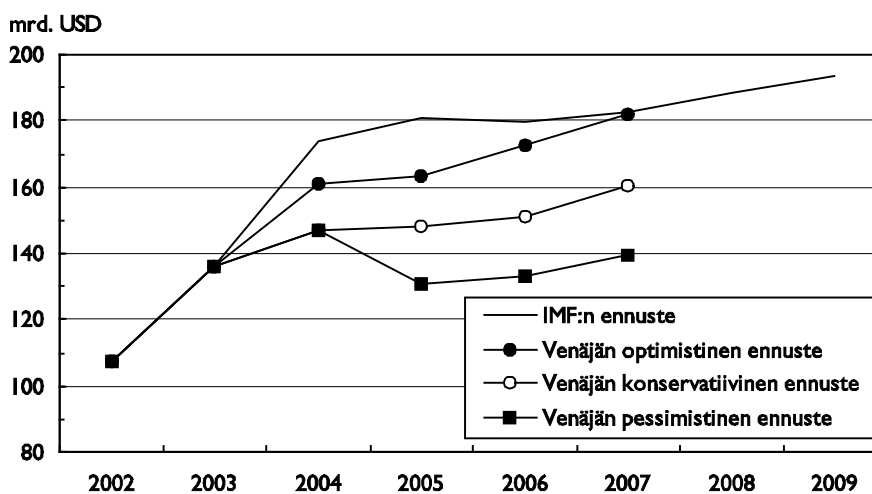
Kansainvälinen valuuttarahastokin esittää Venäjän viennin ja tuonnin kehityksen dollareissa vuosille 1994-2009. Vaikka bruttokansantuotteen kasvuennuste on jonkin verran varovaisempi kuin Venäjän taloudellisen kehityksen ja kaupan ministeriön optimistinen skenaario, dollarimääräisen viennin ja tuonnin arvot vastaavat jotakuinkin optimistista kehitysarviota. IMF:n mukaan dollarimääräinen vienti kasvaa keskimäärin noin 6 prosenttia vuodessa vuosina 2004-2006. Tuonnin dollarimääräiseksi vuosikasvuksi ennustetaan 12 prosenttia. Viennin IMF jakaa ennusteessaan kolmeen osaan: öljyyn, kaasuun ja ei-energiatuotteisiin. Vuoden 2003 tasosta öljyn vienti kasvaisi yhteensä 51 prosenttia, kaasun 17 prosenttia ja muiden kuin energiatuotteiden vienti 43 prosenttia. Kaasu viedään lähes kokonaan putkikuljetuksina. Öljyn ja muiden tuotteiden kuljetuksissa on huomattava kasvupotentiaali.

Kuvio 2.1 IMF:n ja Venäjän taloudellisen kehityksen ja kaupan ministeriön ennusteet Venäjän tuonnin kehityksestä (Yhdysvaltain dollareissa)



Lähteet: IMF, Staff Report for the 2004 Article Consultation, August 5, 2004, ja Venäjän talouskehityksen ja kaupan ministeriö, Venäjän sosiaalis-taloudellisen kehityksen ennakoarviot vuosiksi 2005-2007.

Kuvio 2.2 IMF:n ja Venäjän taloudellisen kehityksen ja kaupan ministeriön ennusteet Venäjän viennin kehityksestä (Yhdysvaltain dollareissa)



Lähteet: IMF, Staff Report for the 2004 Article IV Consultation, August 5, 2004, ja Venäjän talouskehityksen ja kaupan ministeriö, Venäjän sosiaalis-taloudellisen kehityksen ennakoarviot vuosiksi 2005-2007.

Venäjän federaation liikennestrategian taustaennusteet

Liikennestrategia on rakennettu ”nopeutetun diversifikaation skenaarion” pohjalle. Skenaariossa bruttokansantuote kasvaa vuosittain 5-6 prosenttia vuodessa vuoteen 2015. Vuosina 2007-2015 investointien kasvu kiihtyy 6-8 prosenttiin vuodessa ja väestön reaalitytulot nousevat nopeasti. Jalostavan teollisuuden kansantuoteosuuden ennustetaan kasvavan. Tavaravienti kasvaa määrältään 1,3-kertaiseksi ja tuontimäärät kaksinkertaistuvat. Strategian oletuksena on ”ulkomaisten kumppanien kanssa käytävän kauppaa-, talous- ja poliittisen yhteistyön lisääntyminen ja myönteiset muutokset kansainvälisessä integraatiopolitiikassa”. Olettamuksena on myös, että Venäjä liittyy WTO:hon suotuisilla ehdoilla.

Strategiatyön kasvuskenaariot

SVULOn strategiatyössä käytettiin pohjana kolmea kasvuskenaariota, jotka on tarkemmin esitetty ETLAn tutkimuksessa ”Suomen ja Venäjän taloussuhteiden kehitysnäkymät” (Kotilainen, Kaitila, Widgrén ja Alho, 2003). Skenaariolaskelmat perustuvat IMF:ssä samalla mallilla aiemmin tehtyyn työhön. Mallissa sidotaan yhteen tietynsuuruinen talouden investointiaste ja bruttokansantuotteen kasvu tulevaisuudessa. Empiirisesti todetun teorian mukaan investointien suuruudella on positiivinen korrelaatio kansantalouden tulevaan kasvuun. Tietenkään kasvumahdollisuudet eivät ole rajattomat, koska samanaikaisesti aineellisissa investoinneissa eli investoinneissa rakennuksiin, koneisiin ja laitteisiin vaikuttavat alenevat rajatuotot eli samalla lisäinvestoinnilla ei enää saadakaan aikaan yhtä suurta kasvua kuin aiemmalla investoinnilla.

Venäjän aiempaa kehitystä malli ei selitä kovin hyvin, koska taloudellisella kasvulla siirtymätalouden oloissa ei tuntunut olevan yhteyttä investointeihin. Sosialistiselta Neuvostoliitolta jäi valtava aineellinen pääomakanta. Käyttämätöntä kapasiteettia paremmin hyödyntämällä tuotantoa on voitu lisätä lähes investoinneita. Toisaalta yksityinen omistus ja markkinaohjaus ovat luoneet kiihokkeita ja tehostaneet toiminnan organisointia, jotka myös ovat näkyneet tuotannon kasvuna. Tutkijoiden mukaan nyt muissa kansantalouksissa vallitseva lainalaisuus alkaa kuitenkin vaikuttaa. Käytännössä tämä näkyy esimerkiksi ulkomaisten Venäjälle suuntautuneiden investointien huomattavasti korkeampana tuottavuutena.²

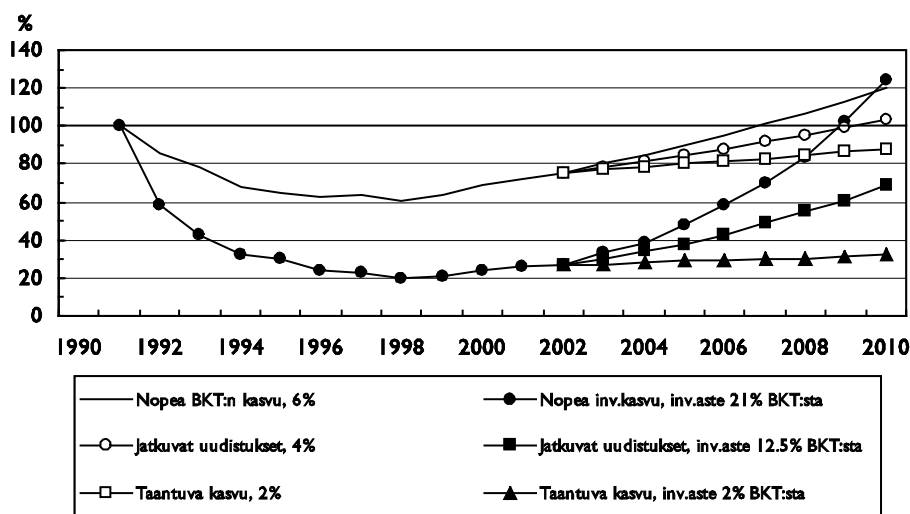
² Katso esimerkiksi (Dudarev, Boltramovich, Filippov, Hernesniemi, 2004).

Tutkijat esittävät Venäjälle kolme vaihtoehtoista skenaariota vuosille 2004-2010, jota myös SVULO-projektissa käytettiin tarkasteluajanjaksona:

- *Nopea kasvu* siten, että investointiaste on 21 prosenttia BKT:sta. Sitä vastaa Venäjän BKT:n noin 6 prosentin suuruinen vuosikasvu.
- *Jatkuvat uudistukset*, jossa investointiaste on alempi, noin 12,5 prosenttia. Tällä investointiasteella Venäjän BKT:n pitäisi kasvaa keskimäärin noin 4 prosenttia vuodessa.
- *Taantuva kasvu*, jossa investointiaste olisi vain 2 prosenttia, jota vastaa BKT:n samansuuruinen vuotuinen kasvu.

Venäjän aineellisten investointien investointiaste oli vuosina 2002 ja 2003 noin 16,5 prosenttia. Kaupan ja taloudellisen kehityksen ministeriön mukaan se tulee nousemaan vuosittain siten, että ministeriön ennustejakson päättyessä se on 20,4 prosenttia. IMF:n ennusteen mukaan Venäjän kokonaisinvestointien, jossa ovat mukana myös aineettomat investoinnit, osuus BKT:sta oli runsas 20 prosenttia vuosina 2002-2003 ja ennustejaksolla 2004-2009 se nousisi jakson loppuun mennessä 24,5 prosenttiin BKT:sta. Näiden lukujen valossa nopean kasvun skenaariota, jossa Venäjän bruttokansantuote kasvaa noin 6 prosenttia vuodessa, voi pitää todennäköisenä, mitä tukee myös IMF:n tuore Venäjän talousennuste.

Kuvio 2.3 Venäjän talouden kasvuskenaariot vuoteen 2010



Lähde: Kotilainen, Kaitila, Widgrén, Alho, 2003.

Mikä on Venäjän tuontikuljetusten kysyntä? Nopeaa 6 prosentin BKT:n kasvua vastaa Venäjän tuonnin 10 prosentin määrällinen kasvu vuodessa, mikä vastaa Venäjän omaa ennustetta tuonnin kasvusta. Taan-

tuvan kasvun 2 prosentin BKT:n kasvua vastaa Venäjän tuonnin 3 prosentin määrällinen vuosikasvu. Jatkuvien uudistusten skenaariossa bruttokansantuote kasvaa 4 prosenttia vuodessa. Tämä generoi vuotuisen 6 prosentin Venäjän tuonnin kasvua.

SVULOn suomalais-venäläinen tutkija ja konsulttiryhmä pitää todennäköisenä nopean kehityksen skenaariota, jossa Venäjän BKT kasvaa 6 prosenttia vuodessa ja Venäjän tuonti 10 prosenttia.

Venäjän viennin kasvun arvioiminen on huomattavasti vaikeampi tehtävä, koska se Venäjän tuotannon kehityksen (tarjonnan) ohella riippuu myös raaka-aineiden kysynnästä maailmanmarkkinoilla ja niiden hintakehityksestä. Eri tutkimuksissa Venäjän viennin määrällinen kehitys riippuu öljyn hintakehityksestä. Venäjän optimistisen ennusteen mukaan, joka vastaa suomalaistutkimuksen nopean kasvun skenaariota, viennin määrä kasvaisi noin runsaat 5 prosenttia vuodessa. Molemmissa on tehty oletus öljyn noin 30 dollarin tynnyrihinnasta. Matalalla 20 dollarin tynnyrihinnalla Venäjän viennin dollarimääräinen arvo kasvaisi vajaan prosentin vauhtia. Myös vientimäärien kehitys todennäköisesti tasaantuisi, koska alenevat hinnat eivät lisää tarjontaa. Tämä alentaisi myös investointiastetta merkittävästi kuten taantuvan kasvun skenaariossa. Jatkuvan kasvun skenaariossa ja keskimääräisen 25 dollarin tynnyrihinnalla vientimäärät kasvaisivat noin 3 prosenttia vuodessa. Todellisuudessa öljyn hinnat voivat olla ennustejaksolla pysyvästikin tässä esitettyjä korkeampia, jos markkinatilanne jatkuu ennallaan eli erät tärkeät tuottajat eivät saa öljyään tuotantokapasiteettiaan vastaavasti markkinoille.

Skenaarioiden vaikutukset Suomen logistiikkapalveluiden kysyntään

Oletamme, että Suomi kykenee säilyttämään markkinaosuutensa Venäjällä, jolloin vientimäärämme kasvaisivat nopean skenaarion mukaisesti 10 prosenttia vuodessa. Viennissä kuitenkin tapahtunee rakennemuutosta, koska Venäjän oma ja muiden maiden tuontitarjonta kehittyy. Saatamme menettää osuuksia kulutustavaramarkkinoilla. Venäjän investoinnit kääntyvät kasvuun, mikä on Suomelle investointitavaroiden tuottajana myönteinen asia. Tavaravaliokoman rakennemuutoksen lisäksi suomalaisyritysten sijoittuminen Venäjälle voi vaikuttaa viennin tasoon riippuen siitä syrjäyttävätkö investoinnit vientiä vai luovatko ne sitä. Suomalaisyritysten investointitoimintaa on tarkasteltu luvussa 3.

Suomen tuonnin määrä riippuu venäläisten raaka-aineiden jatkojalostusnäköydestä. Suomen kansantaloudelle on luonteenomaista, että jalostamme omien raaka-aineiden ohessa melkoisesti Venäjältä tuotuja raaka-aineita ja energiaa vientituotteiksi maailmalle. Suomen 68 miljoonan tonnin kokonaistuonnista tuonti Venäjältä oli peräti 30 miljoonaa vuonna 2003, mikä johtui suurimmalta osin raaka-ainetuonnista. Luontevin arvio on, että venäläisten raaka-aineiden hintaedun ja kuljetusmatkan lyhyiden takia Suomi kasvattaa niiden tuontia vähintään Venäjän kokonaisvientiä vastaavasti. Öljy saatetaan syrjäyttää kulutuksessa kotimaisilla polttoaineilla, jos hinnat säilyvät nykytasolla. Toisaalta öljyn jalostaminen öljytuotteiksi on kannattavampaa silloin, kun hinnat ovat maailmanmarkkinoilla korkealla.

Transitoviennissä ja tuonnissa kykenemme pitämään nopean kasvun skenaarioissa asemamme, koska meillä ei ole todellisia tarjontarajoitteita, joita taas Venäjän suorilla reiteillä on. Jatkuvan kasvun skenaariossa Venäläisten investointitahti ja kilpailu sekä Baltian maiden kilpailu uhkaa asemiamme. Kasvun ollessa vähäistä venäläiset kykenevät investoimaan ja pystyvät vastaamaan kysyntään. Samalla myös Baltian maat laajentuvat meidän tuotealueillemme säilyttääkseen tulotasonsa, varsinkin kun rahtitaso yleisesti pyrkii laskemaan.

Taulukko 2.2 Suomen logistiikkapalveluiden kasvuarvioita eri Venäjän kasvun skenaarioissa

Venäjän skenaariot	Suomen logistiikan kehitys			
	Vienti-kuljetusten kasvu	Tuonti-kuljetusten kasvu	Transitoitään	Transito länteen
Nopean 6 %:n BKT:n kasvu	10 %	5 %	10 %	5 %
Jatkuva 4 %:n BKT:n kasvu	6 %	3 %	0-6 %	0-3 %
Taantuva 2 %:n BKT:n kasvu	3 %	1 %	Pienenee absoluuttisesti	Pienenee absoluuttisesti

Lähde: SVULO-projektin tutkijoiden arvio.

Luvussa 3 tarkastellaan yksityiskohtaisemmin Suomen ja Venäjän kaupan sisältöä, mistä on runsaasti materiaalia myös liitteessä 1 (Solid-Investin raportti). Tällä hetkellä kauppa kasvaa nopeammin kuin yllä oleva kasvuarvio. Toisaalta kaupan potentiaalilaskelmien mukaan, joita myös luvussa 3 tarkastellaan, Suomen ja Venäjän välinen kauppa on jo ”liian isoa”.

2.2 Venäjän ulkomaankaupan kehitysnäkymät

Talouden kasvu

Viimeisen viiden vuoden aikana Venäjän talous on kasvanut ennätysvauhdilla verrattuna jopa pidempään ajanjaksoon kuin pelkästään Neuvostoliiton jälkeiseen kauteen.

Talouden kasvun syinä pidetään seuraavia olosuhteita:

- Hyvä ulkomaankaupan suhdannetilanne: Vuoden 1999 maaliskuusta alkaen raakaöljyn maailmanhinnat ovat nousseet ja saavuttivat vuonna 2003 keskipitkän aikavälin historiallisen huipun.
- Vuoden 2000 presidentinvaalien jälkeen sosiaalipoliittinen tilanne on vakiintunut, ja institutionaalinen uudistustyö (oikeusala, verotus, eläkejärjestelmä, toimeenpanovalta) on aloitettu.
- Ruplan devalvaatio vaikutti siihen, että kotimaiset tuottajat ovat saaneet mahdollisuuden vahvistaa kilpailukykyä saamansa hintaedun myötä ja ovat myös hyötäneet ruplamääräisten kustannusten alenemisesta. Vuosina 2002-2003 etu poistui ruplan vahvistuttua.
- Sekä paikallisten että ulkomaalaisten yritysten hyvä kotimaisten markkinoiden kysyntä ja niiden investointihalukkuus.

Talouden alueelliset erot Venäjällä

Venäjän alueet eivät ole yhtä erikoistuneita kuin teollisuusmaissa yleensä. Suurimmat erot esiintyvät suuralueiden eri osien välillä. Esimerkiksi Keski-Venäjän suuralueella kaupan suuri osuus johtuu Moskovan elinkeinorakenteesta, jossa painopiste on kaupassa. Ja Moskovan osuus alueellisesta kokonaistuotteesta ylittää puolet. Moskovan talouden rakenne eroaa merkittävästi muista federatiivisista yksiköistä, myös Pietarin kaupungista. Moskovan elinkeinorakenteessa kaupan osuus on yli 50 % teollisuuden osuuden ollessa vain 9,4 %. Vaikka Moskova on Venäjän suurin liikenne- ja logistiikkakeskus, liikenteen osuus on vain 2,4 % alueellisesta kansantuotteesta, mikä on pienin luku kaikista Venäjän alueista. Esimerkiksi Pietarissa tämä osuus on yli 10 prosenttia.

Moskovan taloudellinen kehitys on ylittänyt huomattavasti Venäjän muiden alueiden kehityksen. Väestön tulot Moskovassa ovat korkeampia muuhun Venäjään verrattuna. Kun eurooppalaisten laskentamenetelmien mukaan 9 % venäläisistä kuuluu ns. keskiluokkaan, niin Moskovassa vastaava luku on lähes 22 %. Moskovaan on keskittynyt runsaat 80 % kaikista Venäjän finanssivaroista.

Pietarin asukkaiden tulot ovat viime vuosina kasvaneet suhteessa Venäjän keskitasoon. Tämä johtuu Pietarin, Venäjän nykyisen presidentin synnyinkaupungin, poliittisen merkityksen kasvamisesta koko maassa. Viime aikoina on jopa keskusteltu eräiden pääkaupungille kuuluvien ministeriöiden ja keskusvirastojen siirtämisestä Moskovasta Pietariin. Pietari vahvistaa asemaansa myös Luoteisen federaatiohallintopiirin poliittisena, hallinnollisena ja liikennekeskuksena.

Pietarin kulutustavarakauppa kasvaa parhaillaan nopeammin kuin Moskovon, mutta kulutustavaramarkkinat ovat Pietarissa pienemmät kuin Moskovassa. Venäjän kulutustavaroista 27,6 % hankitaan Moskovassa ja vain 3,7 % Pietarissa.

Väestön tulotaso kasvaa nopeammin muilla alueilla kuin Moskovassa ja Pietarissa, ja ne saavuttavat näitä metropoleja. Asiantuntijat uskovat, että liittyminen WTO:hon lisää jälleen johtavien alueiden etumatkaa syrjäisempiin ja pienempiin alueisiin.

Venäjän ulkomaankauppa

Viimeisen neljän vuoden aikana sekä Venäjän vienti että tuonti ovat voimakkaasti kasvaneet.

Lähes 70 % viennin lisäyksestä on tullut energiavarojen viennin lisääntymisen myötä. Öljyviennin arvo on kasvanut 34,4 %, öljytuotteiden viennin 26,4 % ja maakaasun viennin 28,2 %. Myös teräksen ja rautametallien viennin arvo on noussut 29,7 prosenttia Venäjän keskuspankin tilastojen mukaan.

Koneiden ja laitteiden vienti on merkittävästi laskenut vuoteen 1990 verrattuna. Näiden tuotteiden käyttäjinä ovat tällä hetkellä pääosin kehitysmaat, mikä osoittaa, että venäläisten koneenrakentajien kilpailukyky on suhteellisen huono. Tämä koskee muitakin pitkälle jalostettuja tuoteryhmiä. Metsä-, puu- ja paperiteollisuuden osuus viennistä on pysynyt lähes vakiona.

Tuonti lisääntyy pääosin koneiden, laitteiden ja kuljetusvälineiden tuonnin myötä, joka kattaa noin 40 prosenttia tuonnin kokonaiskasvusta. Myös raaka-aineiden ja teollisuuden puolivalmisteiden hankinnat lisääntyvät nopeasti. Tämän tuoteryhmän arvo nousi 43 % vuonna 2003, mikä johtuu Venäjän keskuspankin mukaan investointiaktiiviteetin ja teollisuuden tuotannon kasvusta. Useat yritykset eivät ilmeisesti löydä tarvitsemiaan raaka-aineita Venäjän markkinoilta, ja tämä aiheuttanee kyseisen tuoteryhmän kasvua tuonnissa. Tämä on ehdottomasti uusi kehitys Venäjän ulkomaankaupan taseessa. Investointituotteiden tuon-

nin voimakkaampi kasvu kulutustavaroiden tuontiin verrattuna on myös olennainen trendi tänä päivänä ja kuvaa venäläisten yritysten investointien kasvua.

Venäjän tärkeimmät ulkomaankauppakumppanit

Neuvostoliiton hajaantumiseen jälkeen Venäjän ulkomaankaupan rakenne vientimaittain muuttui: entisten neuvostotasavaltojen ja SEV-maiden tilalle tulivat teollisuusmaat. Entisten neuvostotasavaltojen (nykyään IVY-maiden) osuus Venäjän ulkomaankaupassa laski 1990-luvulla, ja tämä trendi on pysynyt myöhemminkin. Poikkeuksena ovat Puola ja Valko-Venäjä, joiden kanssa kauppa on kasvanut lähinnä Venäjän energiatuotteiden viennin myötä. Teollisuusmaista Venäjän tärkeimpiä kauppakumppaneita ovat kuitenkin Länsi-Euroopan maat.

EU on Venäjän suurin ulkomaankauppakumppani. EU:n osuus on viime vuosina vakiintunut viennin osalta 35 % ja tuonnin osalta 37 % tasolle. Uusien jäsenmaiden liittymisen jälkeen EU:n osuus tulee olemaan yli puolet Venäjän ulkomaankapasta.

Venäjän vienti- ja tuontitilastot näyttävät erilaisilta yksittäisten EU-maiden kohdalla. Venäjän tärkeimpiä vientimaita EU:ssa ovat Saksa, Italia, Hollanti, Iso-Britannia, Suomi ja Ranska; merkittävimpien tuontimaiden tilastollinen järjestys on taas seuraava: Saksa, Italia, Ranska, Suomi, Iso-Britannia ja Hollanti. Nämä maat ovat tärkeimpiä kauppakumppaneita nimenomaan Venäjän kannalta ja niillä on Venäjään nähden erittäin tiiviit kauppasuhteet. Venäjän ja Suomen kauppa on esimerkiksi vuonna 2002 saavuttanut 4 440 milj. USD, kun Suomen talouteen kooltaan ja avoimuudeltaan verrattavissa olevan Tanskan Venäjäkauppa ei yltänyt kuin 928 miljoonaan USD, mikä on vain viidennes Suomen volyyymista.

EU:n uudet jäsenmaat ja Venäjä

Venäjän ulkomaankauppa tulee luultavasti muuttumaan EU:n laajentumisen myötä. Mainittuihin muutoksiin voitaisiin lukea mm. seuraavat ilmiöt:

EU:n ulkomaankaupan säädökset saattavat olla vapaampia kuin tulo- ja palvelusmaiden säädökset suhteessa Venäjään. Hyödykkeiden ja palveluiden liikkuvuus molempiin suuntiin helpottuu ja vapautuu entiseen verrattuna. Laajentunut EU vastaa yli puolesta Venäjän ulkomaankaupasta. Uudet jäsenmaat saavat Brysselin kautta Venäjän suhteen paremman neuvotteluaseman kuin itsenäisesti.

Liittyminen EU:iin kiristää kilpailua tulokasmaiden kotimarkkinoilla globaalien yritysten tullessa markkinoille. Tämä voi aikaansaada huomoman kilpailukyvyyn tuotteiden hakeutumisen uusille markkinoille, mm. Venäjälle.

Suomen ja Venäjän rajaseutuliikenneinfrastruktuurin ylikuormitus sekä Venäjän tullin ja rajaviranomaisten toiminnan tehottomuus ovat esteenä suomalaisille kuljetuksille Venäjälle. Uudet jäsenmaat voivat ottaa suuremman osan Venäjän ja EU:n välisistä kuljetuksista omaan hallintaansa.

Vapautuneet pääomamarkkinat ja vanhoja EU-maita alempi kustannustaso tulevat lisäämään investointeja tulokasmaihin. Tämä saattaa lisätä tulokasmaiden tuotevalikoimaa ja niiden vientimahdollisuuksia Venäjälle.

Globalisaatio ja Venäjän talous

Protektionismi, lainsäädännön kehittymättömyys sekä poliittinen valtiorakenne ovat rajoittaneet globalisaation vaikutuksia Venäjään.

Viime vuodet on valmisteltu Venäjän liittymistä WTO:hon, mikä tulee olemaan suuri askel Venäjän integraatiossa maailman talouteen. On ilmeistä, että globalisaatioprosessit vaikuttavat tehokkaammin Venäjän talouteen WTO:hon liittymisen jälkeen. WTO-jäsenyydestä katsotaan aiheutuvan Venäjälle sekä myönteisiä että kielteisiä seuraamuksia. Osa vaikutuksista tulee heti ja osa pidemmällä aikavälillä.

Yleisesti voidaan sanoa, että lähivuosiksi suunniteltu Venäjän liittyminen WTO:hon johtaa maahantuonnin, erityisesti kulutustavaroiden osalta, kasvuun. Venäläisten yritysten markkinaosuudet tulevat laskemaan kotimarkkinoilla. Venäläisten viejien saama hyöty on luultavasti väliaikaista. Venäjän osallistuminen WTO:n päätöksentekoon ei ole helppoa maan nykyisellä hallintojärjestelmällä. WTO:n pitäisi olla osa Venäjän teollisuuspolitiikkaa, mikä on vasta muotoutumassa. Myös Venäjän yksityisen sektorin tulisi olla aktiivinen tulevassa vaikuttamisessa WTO:n kautta.

Liikenneinfrastruktuurin tila ja kehitys

Venäjän nykyisen infrastruktuurin erityispiirteitä ovat:

- liikenneverkkojen tiheyden äärimmäinen epätasaisuus sekä katkonaisuus

- suuret rahtikuljetusetäisyydet
- Venäjän liikenneverkkojen suhteellinen etäisyys ja eristyneisyys useimmilta maailman pääreiteiltä
- useimpien liikenneverkkojen huono kunto

Venäjän ulkomaankaupan pääsuunnat

Venäjän rajoittuminen Eurooppaan ja Aasiaan antaa sille hyvän mahdollisuuden tarjota transitokuljetuksia. Vasta viime aikoina tätä potentiaalia on hyödynnetty. Venäjän ulkomaankaupan pääsuuntina voidaan pitää länttä, itää ja etelää.

Länsi on nykyään vilkkain suunta, koska sinne kulkevat tavaravirrat EU-maihin. Venäjän viennistä suurin osa on raaka-aineita, korkealle jalostettujen tuotteiden osuus on vielä pieni. Venäjän päävientitartikkelin, öljyn, vienti on riippuvaista sille otollisesta infrastruktuurista, kuten putkista ja terminaaleista.

Venäjän tuonti lännestä on pääasiassa korkean jalostusasteen hyödykkeitä sekä koneita ja laitteita. USA:n osuus läntisessä tavaraliikenteessä on vielä melko pieni, mutta suunniteltujen investointien myötä USA:n merkitys öljyn vientimaana voi nousta.

Eteläisellä suunnalla Venäjä harjoittaa kauppaa vähemmän kehittyneiden maiden kanssa. Tämä näkyy myös viennin ja tuonnin rakenteessa. Etelään viedään enemmän valmiita tuotteita ja sieltä tuodaan enemmän raaka-aineita ja puolivalmisteita. Kauppamäärät ovat suhteellisen pieniä, mutta ne voivat kuitenkin kasvaa tulevaisuudessa. Kazakstanin, Uzbekistanin, Intian, Pakistanin, Iranin ja Turkin kaupalla on suuri potentiaali. Tällä suunnalla kuljetusinfrastruktuuri vaatii kehittämistä.

Itäinen suunta kasvaa nykyään nopeimmin. Suurimpana kumppanina tällä suunnalla on Kiina. Muita tämän suunnan kauppakumppaneita ovat Japani, Etelä-Korea sekä vähemmän kehittyneet maat kuten Pohjois-Korea ja Vietnam. Kiinan kehittyvä talous kuluttaa yhä enemmän energiaa ja raaka-aineita. Kiinaan viedään myös venäläisiä konerakennustuotteita. Muille, kuten Pohjois-Korea ja Vietnam, kelpaavat raaka-aineiden lisäksi myös venäläiset lopputuotteet. Etelä-Korea ja Japani ovat enemmänkin kiinnostuneita Venäjän raaka-aineista ja energiasta.

Kaukoidässä Venäjän huono kuljetusinfrastruktuuri vähentää vienti- ja tuontimahdollisuuksia. Tuonti tältä suunnalta on enimmäkseen huipputeknologista kulutustavaraa, autoja, palvelutekniikka sekä etupäässä Kiinasta tuotua kulutustavaraa.

Transiton pääsuunnat Venäjän kautta

Transitoreitit Venäjällä voidaan jakaa kahteen ryhmään. Toiseen kuuluvat koko Venäjän läpi kulkevat reitit, joilla on maailmanlaajuisista merkitystä, ja toiset ovat vain tietyn Venäjän osan läpi kulkevia, joiden merkitys on alueellinen.

Venäjällä on kaksi koko maan kattavaa transitoreittiä. Näistä Trans-Sib yhdistää Eurooppaa ja Aasian – Tyynenmeren -alueen maat. Pohjoinen – Etelä -reitti yhdistää Euroopan ja Keski- ja Etelä-Aasian maat.

Alueellisia transitoreittejä on Venäjällä enemmän. Pan-Eurooppalaisia reittejä 1, 2, 9 ja Moskovan ja Itämeren maat yhdistäviä reittejä pidetään tärkeinä eurooppalaisina kauttakuljetusreittinä.

Suomi ja Baltia Venäjän transitossa

Tällä hetkellä Pietarin merisatama ei voi kilpailla suomalaisten merisatamien kanssa, erityisesti logistiikkapalvelut ovat puutteelliset. Venäjän viranomaiset aikovat uusia ja laajentaa Pietarin satamaa ja saada suurimman osan kuljetuksista omiin satamiin ja rakennettaviin terminaaleihin. Mutta tämä tehtävä ei ole helppo, sillä Pietarin satamassa toimii muutamia suuria toimijoita, ja jokaisella on omia strategisia suunnitelmia ja intressejä.

Suomen ja Venäjän välinen tavaravirta on viime vuosina kasvanut nopeammin kuin Venäjän kuljetusjärjestelmän kehitys- ja uusimismahdollisuudet. Sen lisäksi suurin osa uusista kehityshankkeista ei tarjoa logistisia palveluja siinä määrin kuin kansainväliset kuljetukset niitä vaativat, eikä Venäjälle ole vielä mahdollista perustaa tullivapaita varastoja. Näistä syistä Suomella on vielä pitkään tärkeä rooli Venäjän transitossa.

Baltian maiden isot satamat olivat aktiivisessa käytössä Neuvostoliiton aikana, ja niiden infrastruktuuri sopii entuudestaan hyvin Venäjän nykyisten vientiartikkeleiden transitoon.

Suurin osa Baltian maiden tavarakuljetuksista tulee Venäjän kaupasta. Paikalliset viranomaiset pitävät tavaravirtoja omissa maissaan käyttämällä edullista tariffipolitiikkaa. Vielä yksi Baltian maiden etu Venäjään verrattuna on parempi kuljetus- ja logistiikkapalvelujen laatu, koska Baltian maiden satamat suurelta osalta korjattiin 1990-luvulla.

Baltian reitin huonoihin puoliin kuuluvat:

- puutteellinen infrastruktuuri Venäjän rajalla
- heikot paikalliset kuljetusyhtiöt
- rajoitetut mahdollisuudet kehittää läpikulkuliikennettä

Baltian reittien kehitysmahdollisuudet liittyvät kiinteästi Venäjän omien Itämeren rannalla sijaitsevien satamien kehittämiseen. Venäjän hallituksen nykypolitiikan mukaan Venäjän ulkomaankaupan tavaravirrat on mahdollisimman paljon kytkettävä kotimaisiin terminaaleihin. Hallitus on ryhtynyt vastaaviin toimenpiteisiin ja on esimerkiksi esittänyt edullisia tariffeja kotimaisiin merisatamiin vieville rautateille. Tämän takia Baltian maiden satamat ovat joutuneet vakavaan tilanteeseen: toisaalta ne häviävät venäläisille satamille hinnassa ja toisaalta suomalaisille satamille palvelujen laadussa. Tästä saattaa aiheutua Baltian reittien kiinnostuksen väheneminen jo lähitulevaisuudessa sekä niiden nopeampi erikoistuminen.

Venäjän liikenneyritykset

Viime vuosikymmenen aikana Venäjän liikennesektori on kokenut merkittäviä muutoksia. Muutosprosessi käynnistyi, kun alkoi siirtyminen pois neuvostoaikaisesta järjestelmästä, jossa palveluiden tuottajien keskinäinen kilpailu puuttui, jokaisella yrityksellä oli monopoliasema tietyllä alalla ja kaikki liikenneyritykset olivat valtion omistuksessa. 1990-luvulla toimintaehdot muuttuivat markkinalähtöisiksi, vaikkakaan ei kaikilla talouden aloilla, osa valtion laitoksista on yhtiöitetty ja yksityistetty, osa on edelleen valtion omistamia. Autoliikenne-, varastointi- ja huolintapalvelut kilpailevat vapailla markkinoilla, kun taas ilma-, rautatie- ja merikuljetukset ovat esimerkkejä aloista, jotka on vapautettu vain osittain. Vapautetuille aloille on tullut paljon uusia yrittäjiä.

Henkilöliikenteessä valtiolliset ja kunnalliset yhtiöt pitävät johtos asemaa. Vuoden 2002 virallisten tietojen mukaan nämä yhtiöt suorittivat 88 % kaupungin ja maaseudun henkilökuljetuksista. Se, että suurimmalla osalla Venäjän väestöä ei ole varaa auton hankintaan, tekee julkisista liikennepalveluista elintärkeitä monilla Venäjän alueilla. Valtio pyrkii omalla omistuksellaan pitämään henkilöliikenteen hinnat alhaisina ja ottaa aiheutuvat tappiot kantaakseen. Yleensä valtion liikennelaitoksissa on laajasti otettu käyttöön niin sanottu ristiinrahoitus: tappiota kärsivät sektorit saavat tukea paremmin menestyviltä sektoreilta.

3 Suomen ja Venäjän taloussuhteiden kehitysnäkymät

3.1 Venäjänkaupan kehitysnäkymät

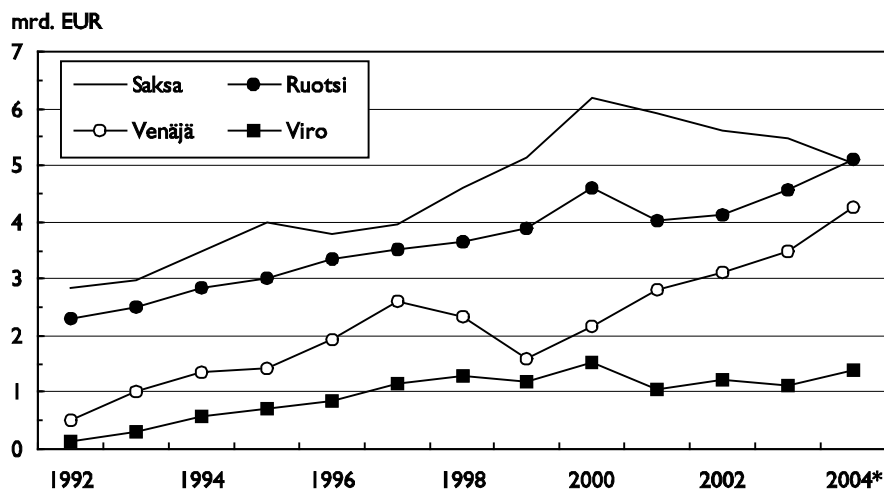
Suomen ulkomaankauppa Venäjän kanssa on kehittynyt erittäin myönteisesti vuodesta 1992. Poikkeuksen muodostavat vuodet 1998 ja 1999, jolloin Suomen vienti Venäjälle laski. Tämä johtui Venäjän ruplan devalvoitumisesta, mikä nosti voimakkaasti tuontituotteiden hintoja. Venäjän tuonnin arvoa on kasvattanut viime vuosina erityisesti öljyn maailmanmarkkinahintojen nousu. Venäjän osuus Suomen ulkomaankaupassa lähestyy vääjäämättömästi Saksaa, joka on perinteisesti ollut suurin kauppakumppanimme sekä viennissä että tuonnissa. Tammi-heinäkuussa 2004 Venäjä oli Suomen kolmanneksi suurin vientimaa Saksan ja Ruotsin jälkeen. Tuonnissa Venäjä ohitti Ruotsin ja saavutti lähestulkoon Saksan. Kuvioissa 3.1 ja 3.2 on tehty oletus, että tarkasteltujen maiden vienti kasvaa vuoden 2004 aikana samaa vauhtia kuin tammi-heinäkuussa 2004. Jos Venäjän sijasta tarkasteltaisiin entiseen Neuvostoliittoon kuuluneita maita, tämä maaryhmittymä on selkeästi suurin kauppakumppanimme.

Mitkä ovat Suomen ja Venäjän välisen kaupan tulevaisuuden kasvunäkymät. Kauppavirtoja kahden maan välillä on perinteisesti ja hyvällä menestyksellä selitetty vetovoima- eli gravitaatiomallilla. Tässä mallissa maiden välistä kauppaa selvitetään kohdemaan markkinoiden koolla ja vientimaan tarjonnan voimakkuudella, joita molempia mitataan BKT:n suuruudella. Mitä suuremmat ovat kohdemaan markkinat ja viejamaan tarjonta, sen suurempaa on kauppa. Vienti riippuu käänteisesti kaupan esteistä, joista keskeisin on kuljetuskustannuksia kuvaava maantieteellinen etäisyys maiden välillä. Tähän perusmalliin voidaan lisätä muitakin selittäviä muuttujia, kuten maiden kuuluminen eri kauppa- ja valuutta-alueisiin. Lisäksi voidaan ottaa huomioon esimerkiksi se, että mailla on yhteinen raja, jonka on todettu lisäävän kauppaa noin neljänneksellä. Positiivinen vaikutus on myös esimerkiksi maiden kielisukulaisuudella, mikä osittain selittää Viron suurta osuutta Suomen viennissä ja tuonnissa.

Suomen ja Venäjän välinen kauppa on liian korkealla tasolla viime aikoina suoritettujen vetovoimamallilaskelmien mukaan. Alho et al. (2003) sai perusmallin tulokseksi, että Suomen vienti vuonna 1999 oli 10 % suurempi kuin vastaavien maiden välillä normaalitilanteessa pitäisi olla. Jos kuuluminen eri kauppa- ja valuutta-alueisiin otetaan huomioon, Suomen vienti oli yli 50 prosenttia normaalitason yläpuolella. Tuonnissa kaupan taso ylitti vielä voimakkaammin normaalitasot. Perusmallissa kauppa oli

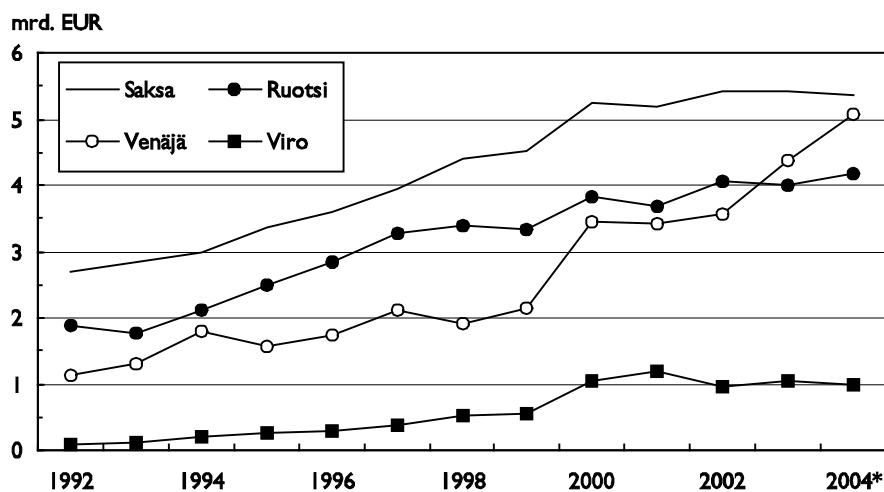
50 % isompi ja kauppaja- ja valuutta-alueet huomioivassa mallissa peräti 80 %. Samanlainen perustilanne vallitsi jo vuonna 1995. Myös Unctadin ja WTO:n ylläpitämä International Trade Centre on päätenyt samansuuntaisiin tuloksiin vuoden 2002 tilannetta kuvaavissa laskelmissaan.

Kuvio 3.1 Suomen vienti Venäjälle, Saksaan, Ruotsiin ja Viroon vuosina 1992-2004



Lähde: Tullihallitus/Ultika-tietokanta.

Kuvio 3.2 Suomen tuonti Venäjältä, Saksasta, Ruotsista ja Virossa vuosina 1992-2004



Lähde: Tullihallitus/Ultika-tietokanta.

Suomen kauppavaihto Venäjän kanssa on kasvanut nopeammin kuin muiden EU-maiden, joten ulkomaankaupamme poikkeavuus tässä suhteessa on lisääntynyt selvästi ajan myötä. Suomen erikoistuminen Venäjän kauppaan näyttää myös jatkuvan. Tuonnissa korkeaa osuutta selittää energia- ja raaka-ainetuonnin keskittyminen muita enemmän Venäjään. Gravitaatiomalli investointeihin sovellettuna antaa tuloksen, että suomalaisyritysten Venäjälle tekemät sijoitukset ovat selvästi alle potentiaalinsa. Suomalaisten yritysten toimintastrategia Venäjän suhteen on nojannut vientiin, joka ilmeisesti on korvannut suoria sijoituksia Venäjälle (Alho et al., 2003). Tämä johtopäätös ei näytä pätevän Viron suhteen, jonka kanssa kauppa on mittavaa ja investoinnit merkittävät.

Venäjänkaupan rakenne ja maiden työnjako

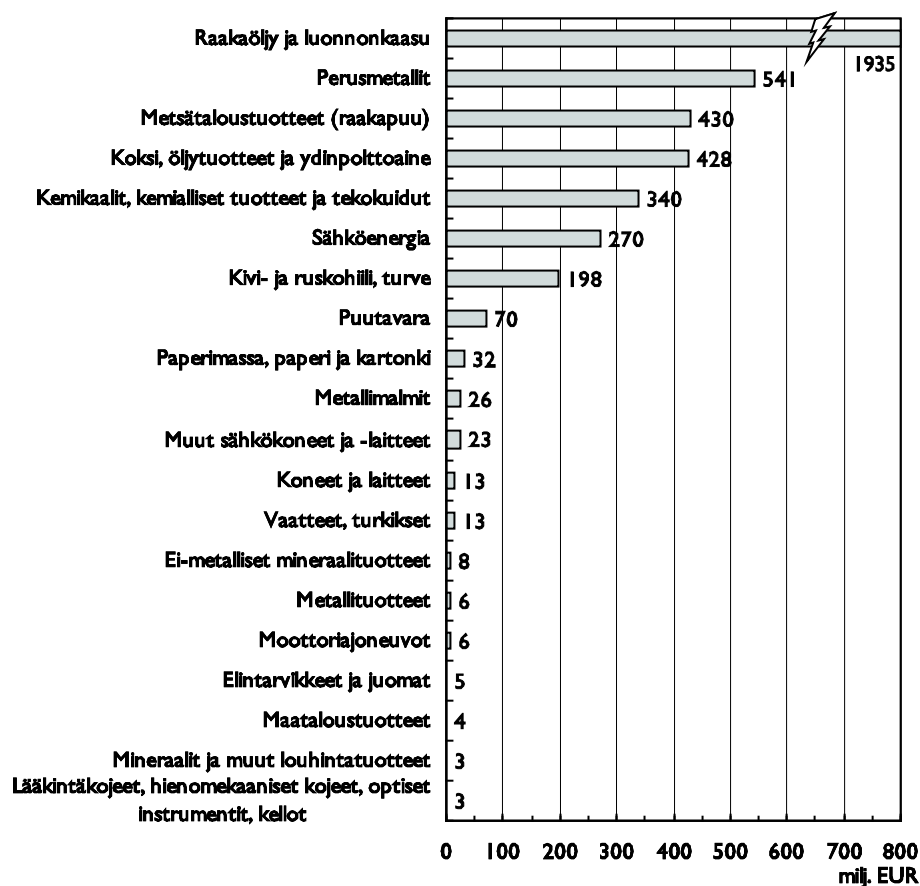
Keskinäinen työnjako Suomen ja Venäjän välisessä kaupassa on selkeä. Maat eivät juurikaan kilpaile toistensa kanssa, vaan niiden keskinäinen kauppa täydentää toisiaan. Yhdessä ne näyttävät maailmanmarkkinoilla pikemminkin muodostavan synergisen kokonaisuuden: Venäjä tuo Suomeen raaka-aineita ja energiaa, joita Suomessa jalostetaan ja viedään maailmanmarkkinoille. Suomi puolestaan vie Venäjälle menestystuotteitaan matkapuhelimia ja tuotantoteknologiaa kuten matkapuhelinverkkojen laitteita ja koneita.

Kuvioissa 3.3 ja 3.4 on esitetty Venäjän tuonti Suomeen ja Suomen vienti Venäjälle. Kuvioissa on kuvattu ryhminä eri toimialoille tyypillisten valmisteiden tuonti ja vienti. Kuvioista näkyy selvästi, miten Venäjän tuonti Suomeen koostuu hyvin harvoista hyödykkeistä. Viiden suurimman hyödykeryhmän osuus koko tuonnista on 84 prosenttia. Suomen vienti Venäjälle on huomattavasti monipuolisempaa, vaikkakin viisi suurinta toimialaa kattaa jo viennistä 66 prosenttia.

Venäjän tuonti Suomeen vuonna 2003

Venäjän tuonti Suomeen on 80–90 prosenttisesti raaka-aineita ja energia-panoksia. Yksittäisistä tuotteista suurin oli raakaöljyn tuonti, jonka arvo oli 1 412 milj. euroa, mikä kattoi 63 prosenttia Suomen raakaöljyn tuonnista. Raaka-öljystä merkittävä osa viedään jalostettuna. Öljytuotteet ovat tällä hetkellä Suomen vientituotteista siinä mielessä kilpailukykyisimpiä, että niiden maailmanmarkkinat kasvavat keskimääräistä nopeammin. Suomi onkin kyennyt nostamaan niissä maailmanmarkkinaosuuttaan. Maakaasua tuotiin 523 miljoonan euron arvosta, ja tuonti tulee kokonaan Venäjältä.

Kuvio 3.3 Venäjän tuonti Suomeen v. 2003, milj. euroa



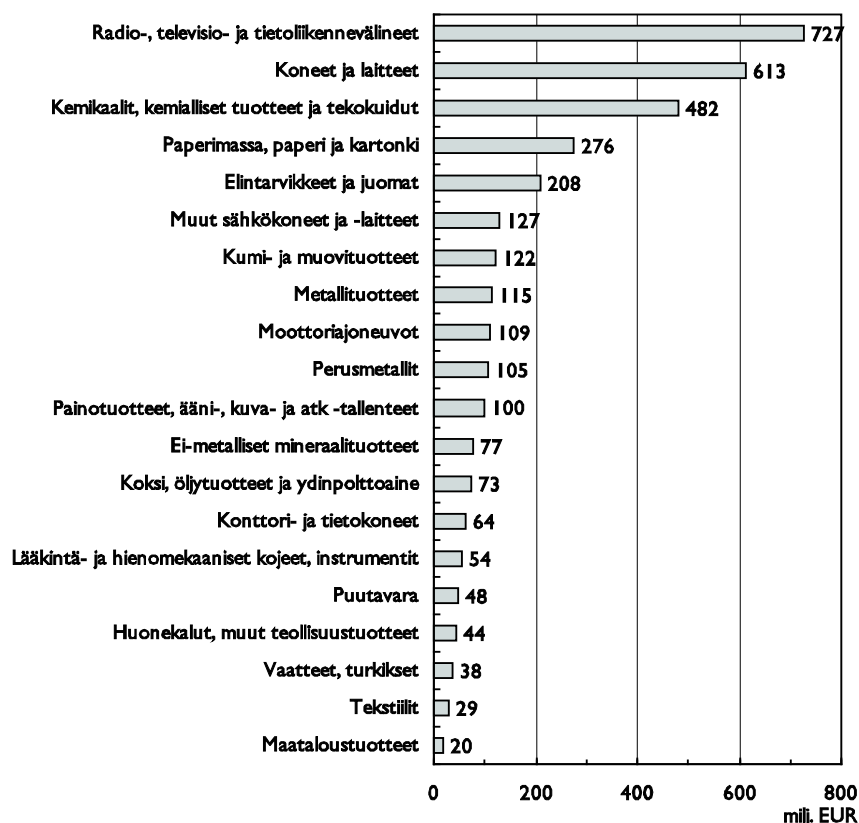
Lähde: Tullihallitus/Ultika-tietokanta.

Merkittävä osa perusmetallien tuonnissa, 541 milj. euroa on alhaisen jalostusasteen tuotteiden, seosaineiden ja romun tuontia jatkojalostukseen ja myös edelleen vientiin. Raakapuuta tuotiin 430 milj. euron edestä. Suomi oli vuonna 2002 maailman neljänneksi suurin puun tuoja ja toiseksi suurin puun tuoja Venäjältä Kiinan jälkeen. Lisäksi energialaitokset ja kemianteollisuus käyttävät huomattavia määriä venäläisiä raaka-aineita. Sähköenergiaa pohjoismaisille energiamaarkkinoille tuotiin 270 miljoonan euron edestä.

Suomen vienti Venäjälle vuonna 2003

Suurin tuoteryhmä Suomen viennissä Venäjälle olivat matkapuhelimet ja puhelinverkkojen laitteet, joiden vienti oli 727 miljoonaa euroa. Koneiden ja laitteiden vienti koostuu hyvin moninaisista tuotteista: voima-

Kuvio 3.4 Suomen vienti Venäjälle, v. 2003, milj. euroa



Lähde: Tullihallitus/Ultika-tietokanta.

koneet 67 milj. euroa, nosto- ja siirtolaitteet 44, jäähditys- ja tuuletuslaitteet 29, maa- ja metsätaloustuotteet 33, työstökoneet 65, muut erikoiskoneet kuten paperikoneet, rikastamoiden laitteet ja kaivoskoneet 150 ja kotitaloustuotteet 185 miljoonaa euroa. Kemikaalien ja kemiallisten tuotteiden viennissä isoja eräitä ovat lääkitä tuotteet 125 milj. euroa, maalit ja lakat 115 milj. euroa ja muovituotteet 73 miljoonaa euroa. Paperiteollisuuden viennissä, 276 milj. euroa, tärkeitä tuotteita ovat kirjoitus- ja painopaperit sekä pakkauskartonit. Elintarvikkeiden 208 miljoonan euron viennistä meijerituotteita viedään 89 milj. eurolla. Huipputeknologiaksi laskettuja tavaroita Suomen viennissä Venäjälle oli 831 miljoonan euron arvosta. Tavararyhmien erittelystä ilmenee, että Suomen viennissä on myös välitystavaravientiä eli sellaista vientiä, jossa tavara ensin tullataan Suomeen ja sitten joko sellaisenaan tai jotenkin käsiteltynä viedään edelleen Venäjälle. Vuonna 1996, jolloin tilastoista vielä pystyttiin arvioimaan välitysvientiä, sen osuus Suomen viennistä Venäjälle oli 19 prosenttia.

3.2 Suorat sijoitukset ja verkostoituminen yli rajan

Suomen suorista sijoituksista Venäjälle on hyvin ristiriitaista tietoa. Suomen Pankin mukaan ne olivat 324 miljoonaa euroa vuonna 2002 ja Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliiton jäsenkyselyn mukaan 1,4 mrd. euroa. Suurimpia sijoituksia tehneiltä yrityksiltä kerättyjen tietojen mukaan on syytä arvioida, että todellinen sijoitettu summa on isompi kuin TT:nkin tilastoima summa. Myös venäläisissä tilastoissa aliarvioidaan Suomen suoria sijoituksia. Niiden perusteella paljastuu kuitenkin kuljetusten kannalta merkittävä suuntaa antava tieto siitä, että noin 80 prosenttia suomalaisten sijoituksista on tehty lähialueellemme Luoteis-Venäjälle ja loppuista valtaosa Keskeiselle alueelle, erityisesti Moskovaan ja sen ympäristöön.

Suomen Pankin sijoitukset kattavat periaatteessa kaikki pääomasijoitukset, joita on tehty suoraan Suomesta Venäjälle ja joissa yrityksen omistususuus tai äänivalta on vähintään 10 prosenttia. TT:n kyselyyn sisältyi vain järjestön jäsenkunta eli käytännössä teollisuusyritykset. Sijoitukseksi laskettiin kuitenkin myös kolmansien maiden kautta tehdyt sijoitukset ja esimerkiksi investointien yhteydessä Venäjältä tai kansainvälisiltä markkinoilta lainattu rahoitus sekä yritykseen jätetty tulorahoitus. Lisäksi TT:n kysely kattaa suomalaisia yrityksiä, joiden omistus on virallisesti siirtynyt ulkomaisiin käsiin (Stora Enso), mutta jotka tosiasiallisesti toimivat Suomen kautta. TT:n kysely ei kata teollisuuden ulkopuolisia yrityksiä kuten TeliaSoneraa tai Stockmannia, joiden sijoitukset yksistään ovat erittäin merkittävät.

Suomen Pankin mukaan suomalaisten yli 50 prosenttisesti omistamissa yrityksissä Venäjällä työskenteli 9 512 henkilöä vuonna 2002 eli kolmanneksen enemmän kuin edellisellä vuonna. Yritysten liikevaihto oli 1 003 milj. euroa vuonna 2002 ja 923 milj. euroa vuonna 2001. Suomalaisten tytäryhtiöiden ulkomaisesta henkilökunnasta venäläisissä yksiköissä työskenteli siis vain 2,9 prosenttia, ja ulkomaisesta liikevaihdosta niiden osuus oli 0,9 prosenttia. Virossa toimivien tytäryritysten henkilökunta ja liikevaihto olivat noin puolitoistakertaiset Venäjään nähden.

TT:n kyselyyn vastanneiden yritysten henkilökunta Venäjällä oli 13 923 henkilöä vuonna 2002, kun henkilökuntalukumäärä vuonna 1997 oli 3 488. Vastaavana aikaan kumulatiiviset sijoituksen Venäjälle olivat kymmenkertaistuneet 143 miljoonasta eurosta 1 406 miljoonaan euroon. Yrityksiltä kysyttiin myös arviota niiden sijoituksista vuonna 2007. Suomalaisten teollisuusyritysten arvioiden mukaan niiden sijoitukset Venäjälle olisivat tuolloin 2,6 mrd. euroa.

Taulukko 3.1 Suomessa toimivien yritysten omistuksia Venäjällä

Novgorod	UPM-Kymmenen saha, vaneritehdas ja viilutehdas sekä Stora Enson saha
Karjala	Stora Enson saha, PKC Groupin kaapelituotanto
Murmansk	Tiivin ikkunatehdas
Pietari ja Lenin-gradin alue	Hartwallin omistus Baltika-panimossa ja Sinebrychoffin Vena-panimossa, Fazerin leipomot, Elcoteqin elektroniikka-tehdas (uusi valmistuu 2005), Rautaruukin teräspalvelukeskus, Rannilan kattopeltituotanto, Fortumin huoltoasemat, 30 % osuus Lenergosta ja öljyterminaali, Stockmannin myymälät, Helkaman kylmäkalustetehdas, AtBusinessin ohjelmistotuotanto, Metsä-Botnian saha (investoinnista ilmoitettu), Tikkurilan väritehdas, Electrolux kodinkonetehdas (rakenteilla), Rauta-Keskon kauppaketju
Vologda	Metsä-Botnian saha (investoinnista ilmoitettu)
Nenetsia	Fortumin ja Lukoilin öljykenttä
Luoteis-Venäjän suuralue	TeliaSoneran North-West GSM (osa Megafonia), Kuusakosken metallikierrätysliiketoiminta
Keski-Venäjän suuralue	Stockmannin tavaratalo Moskovassa, Stora Enson kartonkitehdas Balabanovossa, Huhtamäen logistiikkakeskus ja muna-kennotehdas, Rannilan kattopeltitehdas, Tikkurilan väritehdas
Volgan suuralue	Stora Enson kartonkitehdas Nizhni Novgorodissa
Koko Venäjä	TeliaSoneran omistukset Megafonissa

Lähde: Etlatieto Oy.

Taulukossa 3.1 on lueteltu suomalaisten yritysten sijoituksia alueittain. Luettelo on suhteellisen kattava, mutta ei täydellinen. Investoinnit voidaan tyypitellä erilaisiin ryhmiin, joiden tarpeet heijastuvat myös erilaisina kuljetustarpeina.

Metsäklusterin yrityksille Venäjä on ollut ennen muuta puutavaran hankintalähde. Vuonna 2002 puuta tuotiin Venäjältä 13,5 miljoonaa kuutiometriä. Kahden viimeisen vuoden aikana yhtiöt ovat perustaneet kolme uutta sahaa ja suunnitelmassa on kaksi lisää. Näiden avulla saadaan kokemusta puun hankinnasta, koulutetaan työvoimaa ja tutustutaan uuteen toimintaympäristöön. Kasvavien kuluttajamarkkinoiden imussa on lisäksi investoitu kartonkituotantoon. Seuraava looginen vaihe ovat investoinnit sellun ja paperin tuotantoon. Nyt yhtiöt vievät paperia Venäjälle etupäässä Suomen tehtailta. Sahat ovat tuoneet raaka-puun käyttöön optimoinnin ja kuljetuksiin selektiivisyyttä. Erityyppisiä raaka-aineita –

tukkipuu, kuitupuu, hake ja puru – kuljetetaan eri tehtaille Venäjällä ja Suomeen. Suurimmat kehitystarpeet ovat kuitenkin paperikuljetuksissa. Venäjältä puuttuvat sopivat terminaalitilat sekä paperirullien käsittelyyn sopivat trukit. Myös suuret ratkaisut kuljetusmuodoista ovat edessä. Vientikuljetuksissa suomalaiset yritykset pitävät sahatavaran osalta parhaana kehittää suoria yhteyksiä Pietarista. Paperin osalta Kaakkois-Suomen hyvin varustetut Suomen tehtaiden kuljetusten ansiosta vilkkaasti liikennöidyt eli tiheäfrekvenssiset satamat, saattavat tulla kysymykseen. Esimerkiksi Svetogorsk on käyttänyt Suomen-reittiä, mutta Venäjän kaksoishinnoittelu rautatietariffeissa on siirtänyt kuljetuksia kulkemaan Viipurin ja Pietarin satamien kautta.

Sähkö- ja elektroniikkateollisuuden kokoonpanoteollisuus on toinen kuljetusten kannalta keskeinen teollisuusryhmä. Sen keskeiset yritykset ovat PKC Group, Elqotec ja Electrolux. PKC Group kokoaa autojen sähkösarjoja Kostamuksessa. Tehdasta laajennetaan parhaillaan. Elqotec laajentaa tehdastaan täysimittaiseksi kokoonpanotehtaaksi Pietarissa. Molemmat kuljettavat Venäjälle komponentteja, jotka edelleen valmiina toimitetaan Länsi-Euroopan markkinoille. Electroluxin kodinkonetehdas, jota parhaillaan rakennetaan, tuo komponentit ulkomailta ja myy valmiit tuotteet alkuvaiheessa Venäjän markkinoille. Komponenttien tuonti ja toisaalta vienti tarvitsevat siihen erikoistuneet kuljetusketjut. Tehtaiden rakentamis- ja laajennuspäätökset ovat vaatineet sitä, että Venäjän tullin kanssa ollaan päästy tuotannon mahdollistavaan ratkaisuun komponenttien tullauksessa. PKC Groupin ja Elqotecin osalta ratkaisu oli se, että komponentit voidaan viedä tullitta, kunhan ne kaikki viedään valmiina tuotteina pois maasta. Electrolux puolestaan maksaa komponenteista tullia, koska tuotteet myydään Venäjälle. Tullitaso on riittävän matala mahdollistaakseen tuotannon. Valmiiden toimintakonseptien kehittyminen avaa pään muillekin vastaaville investoinneille. Pitemmän päälle ne houkuttelevat Venäjälle myös komponenttituotantoa. Loppujen lopuksi myös tullin käytäntöjen ja tullitason on mahdollistettava tuotteiden myynti myös Venäjän markkinoille. Elektroniikkateollisuuden komponentit ja lopputuotteet, esimerkiksi matkapuhelimet, ovat arvolastia, joita kuljetetaan lentokoneilla. Pietarin alue on edullisen kustannustason ja EU:n rajan läheisyyden takia optimaalinen sijoituspaikka Länsi-Eurooppaan suunnatulle valmistukselle. Suomi tarjoaa tehokkaan ja turvallisen kuljetusreitit. Suomen kanssa kilpailevaksi reitiksi voi nousta Viro ja ennen pitkään Pietari, kun volyymit suurenevat ja rahti-liikenteeseen Tallinnan ja Pulkovon kentällä investoidaan tuntuvasti.

Elintarviketeollisuus vie Venäjälle ja toisaalta toimii myös Venäjällä. Suuri viejä on Valio, joka kuljetuksissaan toistaiseksi ainoana yrityksenä käyttää Suomen, Ruotsin ja Venäjän viranomaisten kehittämää vihreää

linjaa. Herkästi pilaantuvissa elintarvikkeissa haasteellista Venäjän kuljetuksissa on tavaran säilyminen kuljetuksen juutuessa rajalle. Valmistajat eivät voi myöskään loppuun asti kontrolloida laatua jakeluverkossa, koska tavara ”katoaa” kehittyneen tukkukauppajärjestelmän puuttuessa. Kolmas ongelma ovat elintarvikkeiden tuontikiellot, joissa usein on kyse muihin tavaroihin liittyvästä kauppapolitiikasta. Venäjällä, paikallisilla markkinoilla toimii esimerkiksi Hartwallin ja Pripšin omistama Baltika, jolla on lähes kolmannes Venäjän olutmarkkinoista hallussaan. Fazer hallitsee kolmanneksen osuudella Pietarin leipämarkkinoita. Ajan mittaan suuntaus on toiminnan laajentaminen Venäjällä paikallisten markkinoiden sisällä. Usein samalla on panostettava paikallisen raaka-ainetuotannon ja logistiikan kehittämiseen. Viennille on kuitenkin aina sijansa. Toistaiseksi elintarvikkeiden kuljettaminen Suomesta keskeiselle markkina-alueelle Moskovaan kestää raja- ja tullimuodollisuuksineen noin 2 vuorokautta, kun kuljetusmatka Saksasta kestää noin viikon.

Rakentaminen ja rakennusteollisuus elävät Venäjällä voimakasta nousukautta. Suomalaisista rakentajista YIT rakentaa enemmän asuntoja Moskovassa kuin Suomessa. Suomesta viedään Venäjälle merkittävässä määrin värejä ja lakkoja, muovituotteita ja muita rakennustarvikkeita. Rannilalla on logistisista syistä paikallista katetuotantoa. Tikkurila tekee osan väreistään paikallisesta, edullisemmasta raaka-aineesta. Rauta-Kesko on ostanut Pietarin johtavan rakennustarvikeketjun. Myös muut ulkomaiset rakennustarvikeketjut ovat investoineet voimakkaasti Venäjän kasvukeskuksiin. Venäjä on Suomen rakennusteollisuuden lupaavin laajentumisalue samalla kun Venäjän omat yritykset ovat kehittymättömiä ja toimivat epämääräisillä pelisäännöillä. Rakennustuoteteollisuuden logistiikka edellyttää kokonaisvaltaisia logistisia ratkaisuja, joissa sijoittuminen, tuotteiden jako kustannustasoltaan erilaisten tuotantopaikkojen kesken sekä kuljetusratkaisut optimoidaan yhdessä. Kuitenkin yksittäisilläkin ratkaisuilla voi olla merkittäviä kilpailukykyvaikutuksia. Esimerkiksi Tikkurilan käyttämät suomalaiset kuljetusliikkeet ovat investoineet kaksikerroksisiin lavoihin, jolloin niiden kustannukset kuljetettavaa yksikköä kohti ovat edullisemmat kuin venäläisillä kilpailijoilla.

Metallituoteteollisuuden alihankinnalla on periaatteessa hyvät kehittymismahdollisuudet Venäjällä, koska osaavaa, edullista työvoimaa on runsaasti saatavilla. Toistaiseksi toiminta on kuitenkin ollut hyvin pienimuotoista, koska Venäjälle ei Neuvostoliiton oloissa päässyt syntymään alihankintaan kykenevää pien- ja keskisuurta teollisuutta. Suomalaiselle PK-teollisuudelle tässä on hyvä kansainvälistysmahdollisuus. Potentiaalista kysyntää toiminnalle olisi suomalaisessa koneteollisuudessa ja laivanrakennuksessa. Toiminnan käynnistyminen näkyisi kasvavina kuljetustarpeina.

Tulevaisuuden kannalta suomalaisten yritysten Venäjä-logistiikkaan liittyy ainakin kaksi mielenkiintoista lisäaspektia:

- Jos Suomessa toimivat kaupan yritykset laajentavat merkittävässä määrin Pietariin tai Pietarissa jo toimivat Suomeen, voisiko muodostua yhteinen Pietarin ja Helsingin jakelualue – vaikutusalueineen jopa 18 miljoonaa asukasta, joka hoidettaisiin yhdestä jakelukeskuksesta. Kumpi olisi tällöin tehokkaampi sijaintipaikka, Pietari vai Helsinki? Kuljetusmatka vaikkapa Helsingistä Petroskoihin on yhtä pitkä kuin Helsingistä Ouluun. Liikkeiden avaaminen Venäjän alueiden kaupunkeihin vaatii kuitenkin vielä niiden asukkaiden ostovoiman kasvua.
- Toinen mahdollisuus liittyy Venäjän perusteellisuuden – metsäteollisuuden, metallienjalostuksen, kaivosten, energialaitosten – tuleviin investointeihin. Voivatko suomalaiset hoitaa näiden investointiprojektien kuljetukset etenkin, jos merkittävä osa keskeisestä tuotantoteknologiasta toimitetaan Suomesta?

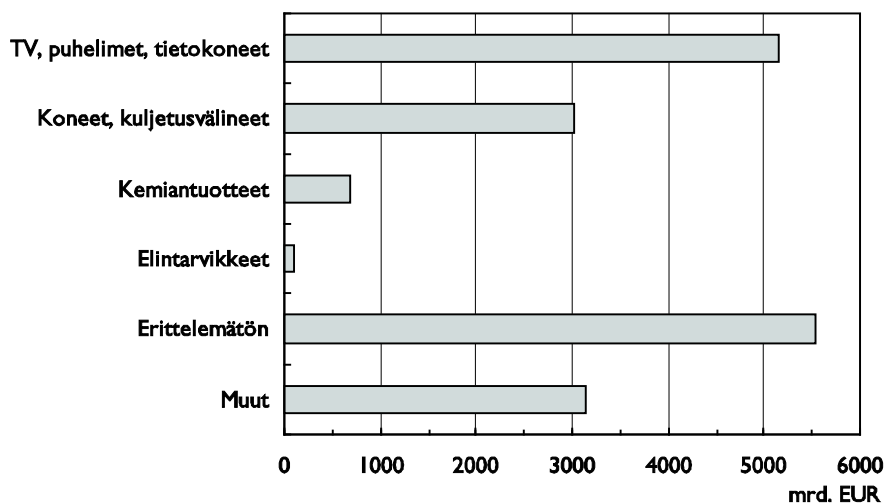
3.3 Transitoliikenteen kehitys

Suomen kautta maanteitse itään kuljetettujen transitotavaroiden määrä kohosi 2,1 miljoonaan tonniin vuonna 2003. Lisäksi rautateitse kuljetettiin 200 000 tonnia. Venäjältä länteen kuljetettujen transitotavaroiden määrä oli jonkin verran suurempi, ja tavarat kuljetettiin lähes kokonaan rautateitse. Rautateitse kuljetettiin länteen transitotavaroita 3 miljoonaa tonnia ja maanteitse 116 000 tonnia. Vuonna 2004 alkuvuoden perusteella itään suuntautuva transito edelleen kasvaa ja länteen suuntautuva transito vähenee, niin että transitoliikenne molempiin suuntiin on noin 2,7 miljoonaa tonnia. Valtaosa transitokuljetuksista saapuu Suomeen meritse ja lähtee meritse. Pieni osa kuljetuksista viedään ja tuodaan maan rajojen ylitse Pohjois-Suomessa ja osa tulee lentorahtina Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Pieni osa transitosta itään menee muihin IVY-maihin kuin Venäjälle, ja vastaavasti osa länteen suuntautuvasta transitosta on peräisin näistä maista.

Suomella ja Baltian mailla on selvä työnjako transitoliikenteessä. Tonnimäärissä Baltian maat kuljettavat huomattavasti enemmän transitorahteja, mutta rahdit ovat bulkkitavaraa (ks. kilpailevat kuljetusreitit, luku 4.3). Baltian maiden rautatiet ja satamat ovat erikoistuneet kuljettamaan venäläistä öljyä länteen. Öljyputket Liettuan Putingen ja Latvian Ventspilsiin tekevät öljykuljetuksista tehokkaita. Suomi on erikoistunut erityisesti itään suuntautuvaan arvotavarakuljetukseen.

Vuonna 2003 maanteitse Suomen kautta Venäjälle kuljetettiin tavaraa 17,7 mrd. euron arvosta, missä on kasvua 46 % edellisestä vuodesta. Euro-

Kuvio 3.5 Maantietransito Venäjälle vuonna 2003, yhteensä 17,7 mrd. euroa



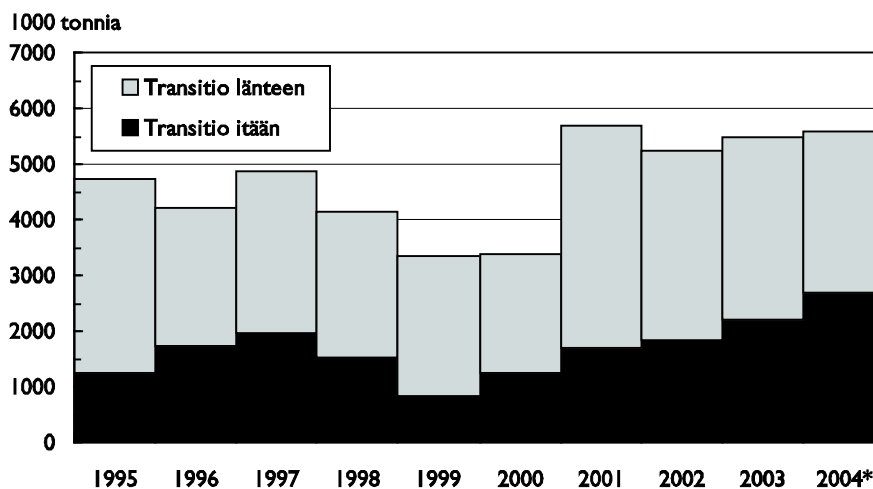
Lähde: Tullihallitus, Transitokatsaus, vuosi 2003.

määräisen viennin arvo on vuoden 2004 alkupuoliskolla jatkanut kasvuun 21 prosentin vauhdilla. Rautateitse itään suuntautuvan transiton arvoa ei tilastoida. Jos maantietransiton arvoa käytetään aproksimaattina koko transitolle ja siihen lisätään Suomen oma vienti 3,4 mrd. euroa, Suomen kautta ja Suomesta Venäjälle tuleva tuonti oli vuonna 2003 21,2 mrd. euroa. Tämä oli 32 prosenttia Venäjän tuonnin arvosta, jos käytetään Venäjän keskuspankin tuontilukua 66,7 mrd. euroa ja 42 prosenttia, jos käytetään Venäjän tullin tuontilukua 50,8 mrd. euroa. Perustellusti voidaan sanoa, että Suomi on saanut ja ottanut logistiikkakeskuksen roolin itään suuntautuvassa arvotavaran transitoissa.

Transiton suurin tavararyhmä olivat radio-, televisio- ja tietokonelaitteet (sisältää myös matkapuhelimet), joiden arvo oli 5,2 mrd. euroa vuonna 2003. Kodinkoneita vietiin 323 milj. eurolla ja muita koneita 1 352 ja autoja 1 283 milj. eurolla. Nahkatuotteita vietiin peräti 1 431 miljoonalla eurolla ja tekstiilejä ja vaatteita 893 miljoonalla eurolla. Lääkintätuotteiden vienti oli 436 miljoonaa euroa ja lääkintäkojeiden, mittaus-, tarkkailu- ja optiikkavälineiden 498 miljoonaa. Itätransitossa tuotteiden kilohinta on lähes 9 euroa. Suomen oman Venäjän-viennin kilohinta on 2 euroa ja koko viennin. 1,15 euroa.

Transitotavaroiden varastointia ja kuljetuserien uudelleen pakkaamista varten on syntynyt erikoistuneita yrityksiä Haminaan, Kotkaan, Kouvolaan ja itärajan raja-asemien läheisyyteen. Hangossa autojen siirtelystä ja varustelusta huolehtivat siihen erikoistuneet yritykset. Suomen etuja

Kuvio 3.6 Venäjän transitoliikenne Suomen kautta, tuonti ja vienti yhteensä vuosina 1995-2004



Lähteet: Tilastokeskus, Transitotilasto ja Suomen satamaliitto, satamien kauttakulkuliikenne.

Venäjään nähden ovat hyvät terminaalitilat, turvallinen varastointi ja lisäksi vapaavarastointimahdollisuus. Jos tavarat vietäisiin välittömästi Venäjälle, niistä jouduttaisiin heti maksamaan arvonlisäverot ja tullit. Haastatellut yritykset uskovat itätransiton voimakkaaseen kasvuun. Haastateltujen mukaan riittää, kun pystytään vastaamaan Venäjän tuontikysynnän kasvuun, lisää markkinaosuuksia ei tarvitse vallata.

Transitoliikenteen aluetaloudellinen merkitys

Transitoliikenteellä on aluetaloudellista merkitystä Kaakkois-Suomelle – Kotkan ja Haminan satamille sekä Kouvolan ja Lappeenrannan kaupungeille. Transitoliikenteellä on alueellista merkitystä myös Hangon satamalle, josta on kehittynyt Suomen ja Venäjän autotuonnin satama. Turun kautta puolestaan hoidetaan Venäjän transitoa Ruotsiin ja Ruotsista.

Kansatalouden tilinpidon mukaan kuljetuksen ja varastoinnin toimialoilla työskentelee Kymenlaaksossa hieman runsas 8 000 ihmistä ja Etelä-Karjalassa 4 200. Panos-tuotostutkimuksen mukaan Kymenlaakson logistiikka-alan työllisistä on Venäjän kuljetusten palveluksessa 810 ja Etelä-Karjalan 250. Venäjän kaupan työllisyysvaikutukset Kymenlaakson teollisuudelle ovat 1 420 henkilöä ja muilla toimialoilla 890 henkilöä. Etelä-Karjalassa Venäjän kaupan työllisyysvaikutukset ovat teollisuudessa 580 henkilöä ja muilla toimialoilla 370 henkilöä. Yhteensä liiketoiminta Venäjän kanssa työllistää Kaakkois-Suomessa 3 370 henkilöä.

Venäjän-liikenteen työllistävä vaikutus satamissa

	Kotka	Hamina	Hanko	Turku	Yhteensä
Sataman oma henkilöstö	70	37	18	150	275
* joista Venäjän-liikenteessä	25	15	0	11	40
Satamien viranomaiset	120	30	50		200
* joista Venäjän-liikenteessä	100	15	3		118
Sataman yritysten henkilöstö	3 000	2 000	800	2 000	7 800
* joista Venäjän-liikenteessä	1 650	1 000	120	100	2 870
Satamien henkilöstö yhteensä	3 190	2 067	868	2 150	8 275
* josta Venäjän-liikenteessä	1 775	1 030	123	111	3 039

Lähteet: Kotkan, Haminan, Hangon ja Turun satamanpitäjät.

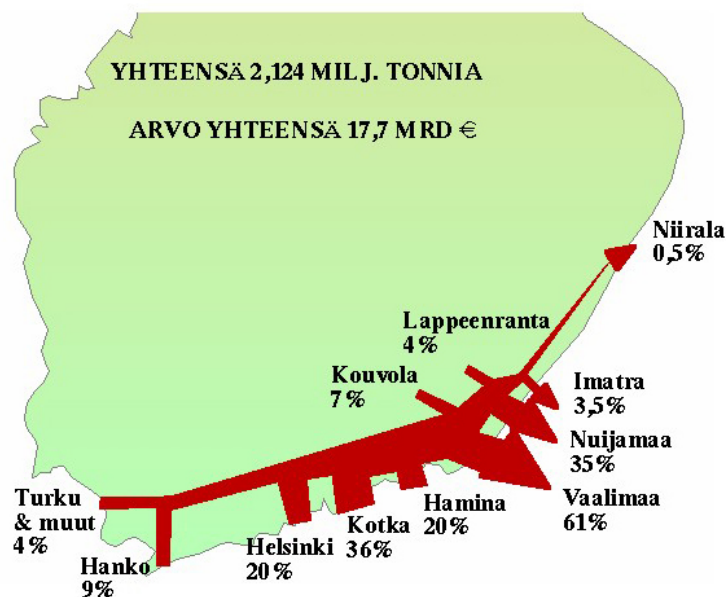
Panos-tuotoslukujen lisäksi kysyimme työllisyysvaikutuksia myös suoraan satamilta. Yllä olevissa luvuissa on otettu huomioon satamissa toimivat logistiikka- ja terminaaliyritykset sekä myös yritykset, jotka harjoittavat jalostustoimintaa venäläisistä raaka-aineista tai venäjän markkinoita varten. Esimerkiksi Haminan satamassa toimii Suomen Petroolin voiteluainetehdas, jossa valmistetaan voiteluaineita vietäväksi länsimarkkinoille. Hangon satamasta puolestaan on lähes kaikilla autotuojilla henkilöstöä. Vuositasolla sataman kautta tuodaan 200 000 uutta autoa, joista puolet menee venäjälle ja puolet kotimarkkinoille.

Kyselyn mukaan Venäjä työllistää Kotkan satamassa 1 775 henkilöä ja Haminan satamassa 1 030 henkilöä. Hangossa ja Turussa työllistävät vaikutukset ovat huomattavasti vähäisemmät, Hangossa 123 henkilöä ja Turussa 111 henkilöä. Satamien kuljetukset merkitsevät töitä myös varustamoissa, kuljetusliikkeissä ja radoilla. Kouvolan ja Lappeenrannan osuutta transitosta voidaan arvioida passitus- ja varastotransaktioiden avulla. Itä-transiton transaktioista hoidetaan noin 70 prosenttia Kotkassa ja Haminassa ja loput 30 prosenttia Kouvolassa ja Lappeenrannassa. Kouvolan ja Lappeenrannan aktiviteetit liittyvät Trans-Siperian junaliikenteeseen ja sitä palvelemaan rakennettuihin tullivarastoihin.

Helsingin satama ei ole panostanut erityisesti Venäjän-liikenteeseen, vaikka sitä kulkeekin sataman kautta. Voidaan kuitenkin esittää arvio, että pääkaupunkiseudulla on investoitu Venäjän kapasiteettiin saman verran kuin Kouvolassa ja Lappeenrannassakin. Viime vuosien ilmiö Helsingin satamassa on ollut ns. välilastaus, jossa Venäjälle meneviä kontteja on uudelleen lastattu pienempiin konttialuksiin. Kun konttikuljetusta suorittava varustamo siirtyy yhä enemmän suoraan liikenteeseen Pietariin, tämä transito vastaavasti supistuu.

Helsingin lentoaseman kautta kulkee vuosittain 110 miljoonaa kiloa lentorahtia, josta 60 prosenttia on transitorahdia. Finnairilla on toimitussopimukset lentorahdista Pietarin Bulkovon ja Moskovon Seremtjovin kentille.

Maantietransito Venäjälle vuonna 2003



Viikottain lähtee kolme rekkaa kumpaankin sekä lisäksi rajan tukkuvarastoihin. Finnairin mukaan kyse on erittäin arvokkaasta tavarasta, joka muodostaa itätansiton arvosta 12-13 prosenttia. Aeroflot on rakentamassa Moskovaan rahtiterminaalialia ja investoi rahtikoneisiin, joten siitä tulee Finnairin kilpailija. Finnairin strategiana on panostaa Aasian liikenteeseen, josta osa suuntautuu Venäjälle. Venäjältä ei toistaiseksi tule omaa lentorahtia, koska transitoliikenteessä olennainen merkitys on tukkuvarastoilla, jotka synnyttävät suuren osan logistiikkalisäarvosta. Suurten tavaraliikenteen varastointi Suomessa on turvallista ottaen huomioon Venäjän poliittiset ja taloudelliset riskit. Lisäksi jakelu voidaan suorittaa sitä mukaan kun tavaraa tarvitaan, jolloin samalla saadaan siirrettyä lisäarvon ja tullien maksua ajallisesti lähemmäksi myyntipahtumaa. Suomalaisen varastokapasiteetin hinta-laatusuhde on hyvä. Kilpaillevaa varastokapasiteettia rakennetaan etupäässä Moskovaan. Suomesta jakelukustannukset kuitenkin esimerkiksi Pietarin alueelle ovat edullisemmat. Venäläiset ja kansainvälisten kuljetusliikkeiden investoinnit Suomen varasto- ja terminaalikapasiteettiin ovat merkkejä Suomen reitin pysyvämstä kilpailuedusta.

Transitoliikenteen kyselyn yhteydessä kävi ilmi investointitarpeita. E18-tien itäpäässä ja 6-tiellä on runsaasti paperi- ja puurekkoja vienti- ja kotimaan sisäisessä liikenteessä transitorekkojen lisäksi. Karjaan ja Kirkkonummen välinen tietä pitäisi leventää. Nämä tieosuudet ovat ruuhkautuneita. Nuijamaan ja Vaalimaan tulli- ja raja-asemia halutaan uusia eriyttämällä raskas liikenne ja henkilöliikenne. Nämä investoinnit maksavat 14-24 miljoonaa euroa, ja niiden tavoitteena on rajanylityksen sujuvuus.

4 Venäjän ulkomaankaupan logistiset ketjut ja Suomen kilpailuasema

4.1 Venäjän logistinen järjestelmä

Venäjän nykyinen liikenneinfrastruktuuri on peritty Neuvostoliitolta. Sen tärkeimmät elementit ovat kattava rautatieverkko, suhteellisen laaja sisävesiliikenneverkko, periaatteessa eristetytkin alueet kattava lentoliikenneverkko ja maantieverkko, joka länsimaihin verrattuna on suhteellisen harva ja huonokuntoinen. Kaasu- ja öljyputkistot sekä sähkönsiirron kantaverkko yhdistävät pohjoisen ja Siperian energialähteet ja voimalaitokset Venäjän Euroopan puoleiseen osaan. Tele- ja tietoliikenneverkot kulkevat rautatielinjoja pitkin.

Ulkomaankauppayhteyksissä Itämeren, Mustan meren, Barentsin meren ja Kaukoidän satamat ovat tärkeitä. Itä- ja Keski-Euroopan maihin toimitetaan kaasua ja öljyä myös putkilinjoja myöten. Monet entisen Neuvostoliiton tärkeistä ulkomaankaupan satamista sijaitsivat nyt itsenäistyneiden Baltian maiden ja Ukrainan alueella. Samoin kaasun ja öljyn vientiputket kulkevat Valko-Venäjän ja Ukrainan kautta vientimaihin sekä Liettuan ja Latvian läpi Itämeren satamiin. Määräysvallan menettäminen on uuden Venäjän aikana johtanut mittaviin investointeihin omiin satamiin erityisesti Leningradin alueella sekä Pietarissa, ja Baltian putkilinjasta on rakennettu uusi vientihaara Koiviston satamaan. Mustan meren rannikolla laajennetaan Novorossijskin ja Tuapsen satamia sekä Kaspianmeren rannikon Oljan ja Mahatškalan satamaterminaaleja. Japaninmerellä laajennetaan Nahodkan satamaa. Johtavana periaatteena on turvata ulkomaankaupan keskeisten kuljetusten riippumattomuus mistään muusta valtiosta keskittämällä vientisatamat omalle alueelle.

Kuljetusverkot

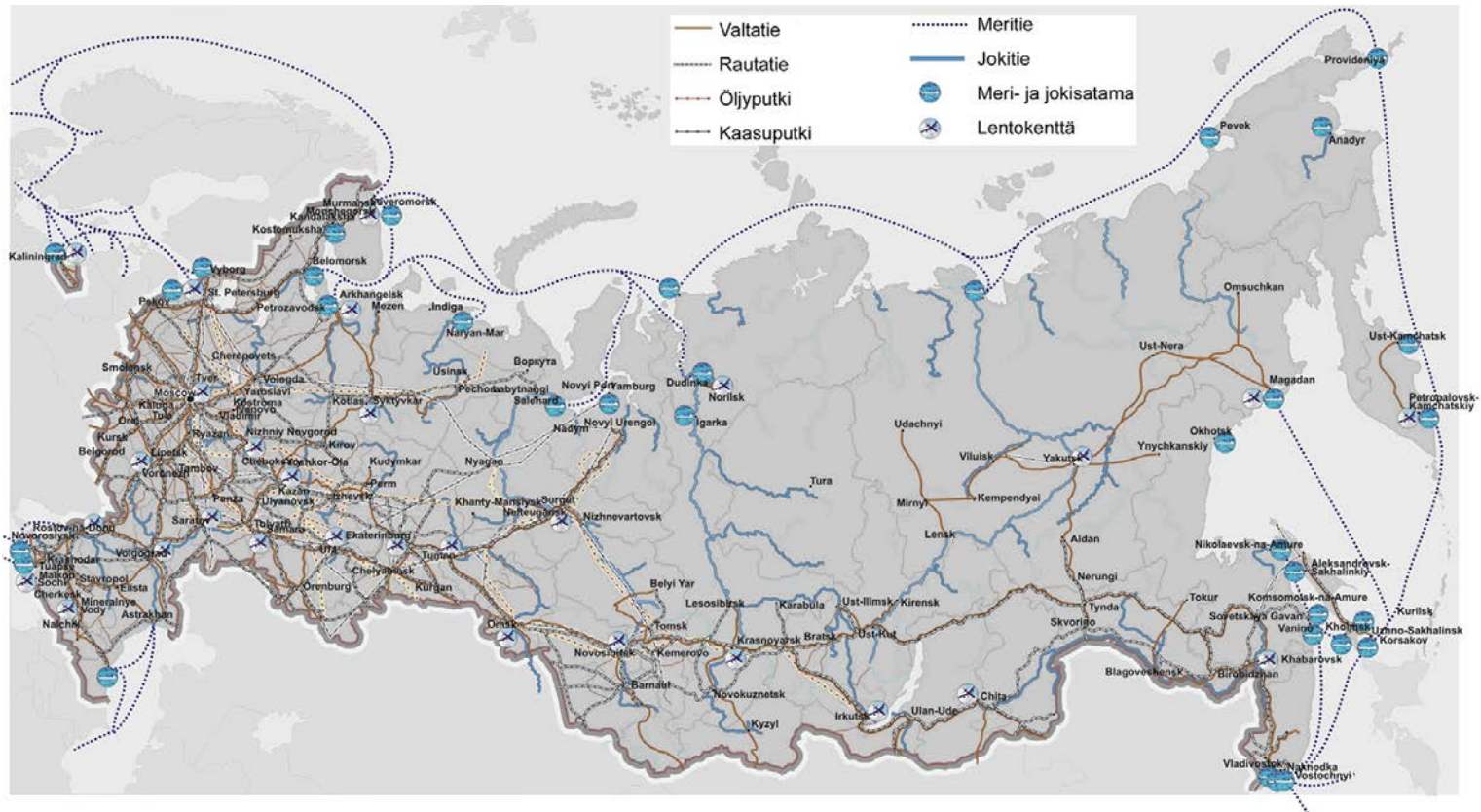
Rautatieverkko on Venäjän kaikkein kattavin ja tehokkain kuljetusverkko pitkillä matkoilla. Itä-länsisuuntaisista rautatielinjoista tärkein on Aasian ja Euroopan yhdistävä Trans-Siperian rata, joka osittain kulkee kahtena rinnakkaisena ratana ja kaksiraiteisena mahdollistaen kahdensuuntaisen joustavan liikenteen. Radan kapasiteetti mahdollistaa liikenteen huomattavan lisäyksen. Rautatieverkko yhdistää myös maan etelä-pohjoisuunnassa. Verkoston tärkein solmukohta on Moskova. Pietari palvelee Luoteis-Venäjää. Etelä-Venäjällä suuria rautatiekeskuksia ovat Rostov ja Krasnodar, josta on ratayhteys Mustan meren rannalle Novorossijskiin, Venäjän suurimpaan satamaan. Uralin alueella keskeinen solmukohta on

Kuvio 4.1 Venäjän Euroopan puoleisen osan liikenneinfrastruktuuri



Jekaterinburg. Kazakstaniin menevä rata on suhteellisen huonossa kunnossa. Ongelma rautatieliikenteessä on raaka-aineratojen ”umpiperät” ja yhdensuuntaiset rahtivirrat, monet ruuhkautuvat solmukohdat ja junien vanhanaikainen operointi, säännöllisessä liikenteessä olevien blokkijunien puu-

Kuvio 4.2 Venäjän liikenneinfrastruktuuri



te jne. Julkisen rautatieverkon pituus on 86 000 kilometriä. Rautateistä 48,5 prosenttia on sähköistetty ja 42,2 prosenttia kahden tai useamman raiteen ratoja. Yritysten omistuksessa on lisäksi 55 000 kilometriä rautateitä. Yleensä niitä käytetään vain pieniin kuljetusyksiköihin: tehdas- ja varasto-alueilta, kaivoksista jne. pääväylille ja takaisin.

Päätiestön rakenne on periaatteessa samanlainen kuin rautateiden paitisi, että pitkän matkan yhteydet eivät ole yhtä kattavat. Päätietyt lähtevät säteittäin Moskovasta ja Pietarista sekä eräistä muista suurista kaupungeista. Isotkin tiet kuten Moskova-Pietari -tie kulkevat pienten kaupunkien läpi osana niiden katuverkkoa, josta syystä nopeusrajoitukset hidastavat liikennettä. Valtateitä yhdistäviä poikittaisia tieyhteyksiä ei ole riittävästi. Suuret kaupungit ovat solmukohtia, joissa liikenne ruuhkautuu, koska tehokkaat ohitus- ja läpikulkuväylät puuttuvat. Sivutiet ovat usein päällystämättömiä ja kelirikkoausina huonossa kunnossa.

Öljy- ja kaasukentille pyritään rakentamaan talviteitä, joita pitkin hoidetaan raskaat kuljetukset. Alueesta riippuen alle 600-2000 kilometrin kuljetukset on edullisinta ja nopeinta hoitaa maanteitse. Venäjän kestopäällysteisten teiden pituus on yhteensä 753 000 kilometriä, niistä 537 000 kilometriä on julkisessa käytössä. Julkisten autoteiden tiheys on noin 32 kilometriä per 1000 km². Autotieverkon huoltoinfrastruktuuri kuten terminaalit, polttoaine- ja huoltoasemat jne. on heikko.

Sisävesiliikenne on perinteisesti ollut toinen tärkeä kuljetusmuoto rautateiden ohella. Sen tärkeimmät yhteydet ovat olleet Volga-Baltia -kanava- ja jokiverkko, joka yhdistää Itämeren Mustaan mereen ja Kaspian mereen. Moskova on kanavalla yhdistetty tähän vesiväylään. Taloudellisesti vähemmän tärkeä sisävesiväylä kulkee Itämereltä Vianmerelle. Monet Pohjoiseen jäämereen laskevat joet toimivat kuljetusväylinä Pohjois-Venäjän ja Siperian sisäosien teollisuuden ja raaka-aineiden tuotantokeskuksille ja niiden asutukselle ja esimerkiksi puutavaran uittoväylinä. Kesäisin pääkanavien ulkopuolella ongelmana on veden vähyys. Lähes koko kanavaverkko on lisäksi talvisin suljettu jääolojen takia. Venäjän sisävesiväylien arvioitu pituus on yhteensä 101,8 000 kilometriä. Niistä 42,4 000 kilometriä on vastustettu yleiseen käyttöön mahdollistavilla infrastruktuureilla kuten väylämerkeillä. Viime vuosikymmenen aikana ruoppaus-, kunnostus- ja muiden ylläpitotoiden määrän laskiessa on kulkukelpoisten väylien pituus supistunut.

Merisatamien rakentamiseen soveltuvaa rantaviivaa Venäjällä on vain 600 kilometriä huolimatta rannikon kokonaispituudesta. Venäjällä toimii 44 siviilikäytössä olevaa merikauppasatamaa, mutta useimmat niistä ovat pienikokoisia, vuosittaisilta tavaravolyymeiltään alle 2 miljoonaa tonnia. Venäjän suurimmat merisatamat sijaitsevat neljän meren äärellä: Mustan

meren, Itämeren, sekä Barentsin ja Japanin merten rannoilla. Itämeren perukan satamien ongelma ovat talvisin jääesteet, varsinkin kun käytettävissä ei ole tarpeeksi jäänmurtajakalustoa. Lisäksi Pietariin johtava merikanava on kapea mahdollistaen vain yhdensuuntaisen liikenteen. Mustalla merellä pullonkaula on vilkkaasti liikennöity Bosborin salmi, jonka lävitse kulkevat öljykuljetukset ovat ympäristöriski. Pohjoisen jäämeren satamista jäättömänä pysyy ympäri vuoden ainoastaan Murmanskin satama, minne onkin suunnitteilla uusi öljyputkilinja. Pohjoisen jäämeren muut satamat vaativat raskasta jäänmurtajakalustoa ja jäävahvisteisia aluksia.

Lentoliikenne on ainoa mahdollinen yhteys moniin kaukaisiin asutuskeskuksiin, mistä syystä se oli Neuvostoliiton aikana varsin laaja ja sitä varten oli kehitetty monenlaisia konetyyppejä. Neuvostoliiton sisäinen lentoliikenne oli vilkkaampi kuin nykyinen Venäjän sisäinen lentoliikenne, koska lentolippujen hinnoissa eivät heijastuneet todelliset kustannukset. Sen sijaan ulkomaanyhteydet olivat liittolaismaita ja joitakin kehitysmaita lukuun ottamatta vähäisiä, mikä selittää kansainvälisten lentoasemien vaatimattoman tason. Uuden Venäjän aikana on avattu lentoreittejä kehittyneisiin maihin ja lopetettu entisiä. Venäjällä on tällä hetkellä noin 450 siviililentoasemaa, joista 70 on kansainvälisiä. Viime vuosikymmenen aikana lentokenttien ja lentokoneiden määrä on merkittävästi laskenut. Lentokentät palvelevat pääosin siviililentoja, mutta käytössä on myös rahtiterminaaleja. Joitakin valtion tilaamia rahdin ilmakuljetuksia ja erikoiskuljetuksia hoidetaan sotilaskoneilla käyttäen ilmavoimien lentokenttien infrastruktuuria, joka on suljettu siviililentoyhtiöiltä.

Venäjän infrastruktuuri-investoinnit ovat olleet jäissä yli vuosikymmenen lukuun ottamatta strategisesti tärkeiksi koettuja satama-, terminaalij- ja putki-investointeja sekä tie-investointeja Moskovassa ja Pietarissa. Suomella on erittäin paljon tarjottavana sellaista teknologiaa, jolla liikenneinfrastruktuurin tehoa voidaan nostaa, esimerkiksi satamien ja terminaalien nosto- ja siirtokalustoa, jäänmurtajia ja muita erikoisaluksia vaativiin olosuhteisiin ja puhdistusvälineistöä ympäristöönnettomuuksien varalta, tiedonsiirto- ja paikannusjärjestelmiä ja puu- ja paperikuljetuksien teknologiaa ja ratkaisuja.

4.2 Venäjän liikennestrategia

Venäjän liikenneministeriön valmistelema Venäjän liikennestrategia valmistui keväällä 2004, kun siitä oli käyty poikkeuksellisen laaja yhteiskunnallinen keskustelu. Strategiaan otti kantaa myös maan korkein poliittinen johdanto. Ristiriitaisuuksistaan huolimatta strategia tulee ohjaamaan Venäjän valtion roolia keskeisissä liikenteen ja kuljetusten kehittämishankkeissa sekä

infrastruktuuri-investoinneissa. Infrastruktuurihankkeissa reunaehtoina ovat tietyt tarpeisiin nähden niukat rahoitusmahdollisuudet. Strategia myös suosii venäläisiä toimijoita tavalla, joka näyttää olevan ristiriidassa WTO:n, jonka jäsenyysneuvotteluita Venäjä käy, periaatteiden kanssa. Lisäksi strategia toisaalta pyrkii yksityistämään ja lisäämään kilpailua liikenteen ja kuljetusten eri sektoreilla, toisaalta pitämään ohjat kuitenkin tiukasti valtion kontrollissa.

Strategia asettaa Venäjän valtiolle prioriteetteja liikenteen alalla, mikä katalysoi ja kohdentaa investointeja keskeiseksi koettuihin hankkeisiin. Strategia pyrkii poistamaan valtion panostusten avulla liikennesektorin puutteita ja epäsuhtaisuuksia, jotka aiheutuivat Neuvostoliiton suunnitelmataloudesta ja sen hajoamisesta sekä riittämättömästä investointirahoituksesta siirtymäkaudella.

Valtio aikoo vähentää mahdollisimman pieneen välittömän osallistumisensa liikennesektorin toimintaan ja siirtyä välilliseen sääntelyyn. Kilpailua edistetään niillä liikennemarkkinoilla, missä se on vain mahdollista, ensisijaisesti henkilö- ja lastikuljetuksissa. Kuitenkin esimerkiksi lentoliikenteessä strategia katsoo toiminnan hajonneen liian pieniin yrityksiin, joita nyt pyritään konsolidoimaan taloudellisesti vahvemmiksi kokonaisuusiksi. Hintasäännöstely puretaan asteittain lukuun ottamatta luonnollisia monopoleja. Kuitenkin mm. inflaation torjumiseksi ja polkuhinnoittelun estämiseksi sääntelymahdollisuus säilytetään. Infrastruktuuria aiotaan osittain yksityistää ja osittain vuokrata yksityisille käyttäjille sekä ottaa käyttöön muita valtion ja yksityissektorin kumppanuuksia. Toisaalta valtio säilyttää vastuunsa liikenneinfrastruktuurin kunnossapidosta ja sen kehittämisestä.

Liikenneinfrastruktuuria edistetään kehittämällä kuljetuskäytäviä, jotka yhdistyvät kansainvälisiin kuljetuskäytäviin Venäjän eurooppalaisilla ja aasialaisilla alueilla. Erityistä huomiota kiinnitetään rajanylityspaikkojen kehittämiseen niiden läpäisykyvyn nostamiseksi ja tullimuodollisuuksien yksinkertaistamiseksi.

Kansainvälisessä toiminnassa Venäjä tavoittelee liikennejärjestelmän integroitumista maailman verkkoihin. Tarkoituksena on laaja osallistuminen kansainvälisiin ohjelmiin ja hankkeisiin. Venäjän hallituksen ilmoitetaan edistävän liikennepalveluiden vientiä mm. kehittämällä Venäjän liikennejärjestelmän vientikapasiteettia. Trans-Siperian rata ja Euroopan ja Aasian välisen transiton kehittäminen on yksi painopistealue.

Liikenneteknologian kehityslinja edellyttää kaluston, reittien, terminaalien, toimitusmenetelmien, lastin siirron ja varastoinnin modernisointia. Erityisesti panostetaan multimodaalisiin ja konttikuljetuksiin.

Lisäksi halutaan kehittää venäläisiä liikennealan normeja ja sääntöjä vastaamaan kansainvälisiä standardeja sekä ympäristö- ja turvallisuustarpeita.

Strategian tavoitteet

Liikenteen kehitysstrategialla pyritään mm. seuraaviin tuloksiin vuoteen 2020 mennessä:

- Poistetaan liikenneinfrastruktuurin puuttuvat lenkit ja avataan pullonkaulat.
- Suurin osa asutuskeskuksista saa vapaan, ympärivuotisen pääsyn perusliikenneyhteyksiin.
- Tavaratoimituksien nopeutta kasvatetaan 15-20 %, kansainvälisillä kuljetuskäytävillä 20-30 %.
- Liikennetariffien kasvu pidetään 10-20 % inflaatiota pienempänä.
- Noin 85 % ulkomaankaupan tavaravirroista kulkee Venäjän satamien kautta, vuonna 2003 Venäjän satamien markkinaosuus oli 75 %.
- Yli 50 % Venäjän kauppalaivaston hallitsemasta aluskannasta on rekisteröity Venäjän kansalliseen rekisteriin, vuonna 2003 aluksista Venäjälle oli rekisteröity 35 %.
- Kauttakulkukuljetukset Venäjän läpi kasvavat 150-200 % eli noin 60-70 milj. tonniin.
- Liikenteen osuus ympäristön saasteista laskee 50 % ja tulee olemaan 22 % kokonaiskuormasta, vuonna 2003 vastaava luku oli 33 %.

Valtakunnalliset infrainvestoinnit

Liikennestrategian toteuttaminen edellyttää suurehkojen yhteiskuntataloudellisiin prioriteetteihin liittyvien hankkeiden toteuttamista. Seuraavassa valtakunnallisen tason hankkeita, joita toteutetaan lähialueilla:

- Moskova – Pietari välisen Rossija- sekä Belorus- ja Don- yms. teiden ajanmukaistaminen ja perusparannukset niin, että niistä tulee moottoritien tasoisia federaation I-luokan teitä ja ne pystyvät välittämään alueiden välisiä ja kauttakulkuliikennevirtoja kansainvälisten liikennekäytävien tärkeimpiin suuntiin.
- Pietarin kehätien rakennustyön loppuunsaattaminen.

- Moskovan liikennekeskuksen kokonaisvaltainen modernisointi Moskovan talousalueen liikennejärjestelmän ja Trans-Siperian radan ja Pohjoinen-Etelä -liikennekäytävien toiminnan tehostamiseksi.
- Baltian putkilinjan saattaminen täyteen mitoituskapasiteettiinsa yhdessä Itämeren meriliikenteen ohjausjärjestelmän luomisen kanssa, mitkä parantavat Venäjän öljyvientimahdollisuuksia maailmanmarkkinoille.
- Arktisen liikennejärjestelmän modernisointi, mm. ”50 let pobedy” -atomijäänmurtajan rakennustyön loppuun saattaminen, uuden sukupolven jäänmurtajien kehittäminen.
- Ust-Lugan sataman saattaminen mitoituskapasiteettiinsa, mikä antaa mahdollisuuden siirtää kuljetukset Baltian maiden satamista Venäjän satamiin.
- Novyj Urengoi – Nadym, Novyj Urengoi – Jamburg -rautateiden valmistuminen parantaa Jamalo-Nenetsian autonomisen piirikunnan liikenneinfrastruktuuria ja helpottaa alueen raaka-ainevarojen hyödyntämistä.
- Suomenlahden meriliikenteen turvallisuusjärjestelmän käyttöönotto, mikä saattaa Itämeren kauppamerenkulun turvallisuuden ajanmukaisten standardien tasolle ja auttaa talouskeskusteluissa EU:n ja Yhdysvaltojen kanssa.
- Barentsin meren rannalle päättyvän öljyputken ja laiturikompleksin sekä öljyterminaalin rakentaminen laajentaa Venäjän öljyn vientikapasiteettia USA:n ja Euroopan markkinoille.
- Lauttaliikenteen linjojen kehittäminen Itämerellä luotettavan liikenneyhteyden varmistamiseksi Kaliningradiin ja EU-yhteistyön kehittämiseksi.
- Sillanrakennustöiden loppuunsaattaminen, mm. Kuolan vuonon yli Murmanskissa.

Moskova – Pietari -moottoritien suunnittelun piti alkaa jo syyskuun lopulla 2004. Lehtitietojen mukaan (Gazeta) tie rakennetaan maksullisena. Pituudeltaan se on 600 kilometriä. Tie rakennetaan kokonaan uudelle pohjalle Moskovan ja Pietarin kehäteiden välille. Venäjän liikenneministeriön mukaan sen kustannusarvio on 8,5 mrd. euroa.

Luoteis-Venäjän alueelliset investointiprojektit

Luoteisen suuralueen liikenteellä on tärkeä roolia Venäjän vienti- ja tuontikaupassa ja kansainvälisessä kauttakulussa. Alueen kehittämisen tavoitteet ovat seuraavat:

- Perustavoite on muodostaa euroaasialaisten Pohjoinen – Etelä- ja Pohjoinen meritie -liikennekäytävien ja yleiseurooppalaisten liikennekäytävien PE1 ja PE9 Venäjän-osuus, joka käytännössä tarkoittaa Pietari – Moskova -tietä.
- Kansainvälisen Pohjoinen – Etelä -liikennekäytävän järjestelmässä käytetään vesireittejä, mm. Volgan – Itämeren -kanavaa ja jokisatamia suorien vesikuljetusten hoitamiseksi Pohjois-Euroopasta Kaspianmeren maihin, Mustalle merelle ja Tonavalle joki- ja merialuksia käyttäen.
- Uusien satamakokonaisuuksien rakentaminen ja modernisointi sekä Itämeren, Vienanmeren ja Barentsinmeren rannikoille ja satamaan johtavien maanteiden ja rautateiden kehittäminen.
- Vakaan ja toimivan liikennejärjestelmän luominen Kaliningradin alueelle sen liittämiseksi muuhun Venäjään.
- Risteilyturismin kehittämisessä avainroolissa on Pietarin matkustajasataman ajanmukaistaminen.
- Rautatieliikenteessä alueen tärkeitä kehitystehtäviä ovat Itämeren satamiin johtavien rautateiden kehittäminen.
- Pietari – Buslovskaja -rautatien infrastruktuurin saattaminen sille tasolle, että radalla voi alkaa pikajunaliikenne Helsinkiin sekä Pietarin raideinfrastruktuurin jatkokehittäminen.
- Meriliikenteen kehittämisessä tärkein tehtävä on säännöllisen alusliikenteen turvaaminen pohjoisen meritien läntisellä sektorilla ja Itämeren merenkulun kokonaisvaltaisen turvallisuusjärjestelmän luominen.
- Maantieliikenteessä seuraavien teiden rakentaminen: Pietari – Vologda – Kirov ja edelleen Ural, Vologda – Medvezhegorsk (Karhumäki), Pietari – Petroskoi – Kotlas – Syktyvkar – Vorkuta – Salehard ja edelleen Narjan – Mar, Perm – Kudymkar – Syktyvkar – Arkangeli ja edelleen Mezen.
- Ohitusteitä rakennetaan Pietarin lisäksi Pihkovaan, Vologdaan ja Novgorodiin.
- Vakaan ja toimivan rautatie-, maantie- ja lauttayhteysjärjestelmän luominen Kaliningradin alueen kanssa ja esteetön kauttakulku EU-maiden läpi.

- Suunnitellaan seuraavien teiden rakentamista ja saneeraamista: Puolan raja – Kaliningrad – Tolpaki – Neman, ohiajotie Sovetskin kaupungin ympäri ja Kaliningrad – Tsherjahovsk -tie.

Venäjän keskisen suuralueen investointiprojektiksi on merkitty kaupungista lähtevät suurinopeuksiset junat, joista yksi on Moskova – Pietari – Helsinki. Moskovassa tavarajunatoiminta siirretään kehärautatien ulkopuolelle, ja lähiliikennettä kehitetään modernilla teknologialla.

Valtakunnan ja suuraluetason hankkeiden koordinoituvastuu on annettu suuralueiden johdolle, joka on presidentin edustaja suuralueella. Luoteis-Venäjällä suuralueen johdossa on entinen varapääministeri Ilja Klepanov.

Sekä valtakunnallisista että Luoteis-Venäjän infrastruktuurihankkeista löytyy paljon sellaisia, jotka edistävät Suomen etuja. Tärkeimpiä ovat PE9:ään liittyvät hankkeet eli Vaalimaan ja Pietarin välisen tieosuuden uudistaminen, Pietarin kehätien rakentaminen loppuun sekä Pietari – Moskova -moottoritien rakentaminen. Vastaavan ratayhteyden rakentaminen, niin että se sallii yhtäaikaisen nopean henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen, palvelee Suomen etuja. Myös itä-länsisuuntaiset tieyhteydet Luoteis-Venäjällä, joista osa ulottuu Länsi-Siperiaan, parantavat Suomen viennin ja tuonnin sekä kauttakulkuliikenteen kilpailuasemia. Alueiden yhteydet suuntautuvat Moskovan sijasta enemmän Pietariin ja länteen. Arkangelin, Syktyvkarin ja Permin yhdistävää Bekomur-rataa, jota Luoteis-Venäjän alueet käyttävät, ei ole sijoitettu investointilistalle. Öljyputken rakentaminen Länsi-Siperiasta Timan-Petshoran kautta Muurmanskiin vähentäisi paineita kasvattaa Itämeren öljynkuljetuksia. Investointilistalla on kuitenkin myös mm. sellaisia hankkeita, jotka edistävät liikenteen siirtymistä Baltian ja Suomen satamista Pietarin satamiin.

Strategiassa ei ole mainintoja lueteltujen projektien toteuttamisen aikataulusta. Siinä yksinkertaisesti otaksutaan, että kaikki ne saadaan päätökseen vuoteen 2025 mennessä. Tämä epämääräisyys selittyy rahoitusmahdollisuuksilla. Tärkeänä lähteenä on valtion myöntämä rahoitus, joka on varojen päälähteenä kaikkien näiden hankkeiden toteuttamiseksi. Toisaalta lainavarojen ja yksityisyhtiöiltä hankittavan rahoituksen saantimahdollisuudet tuntuvat epävarmoilta. Käytäntö on osoittanut, että suurprojektien toteuttaminen vaatii Venäjällä aina ennalta laskettua pidemmän ajan.

Strategiassa on myös monia sellaisia toimenpidesuosituksia, jotka liittyvät toimintatapoihin ja tietotekniikan hyödyntämiseen kuten esimerkiksi:

- kansainvälisten liikennekäytävien infrastruktuurin kehittäminen
- tullitarkastusmenettelyn kehittäminen kansainvälisen käytännön mukaiseksi
- vaiheittainen kansallisen kuljetuslainsäädännön kehittäminen kansainvälisiä vaatimuksia vastaavaksi
- tehokkaiden tullaus- ja tavaravirtojen sekä ajoneuvojen valvontatekniikkojen käyttöönotto
- kansainvälisten maantiekuljetusten sopeuttaminen EU:n tullitakuujärjestelmiin
- maantiekuljetustermiinalien ja logistiikkakeskusten luominen
- informaatiojärjestelmän luominen kuljetuskaluston väli- ja paluukuormausta varten
- autokuljetusten informaation ja telekommunikaation tehostaminen

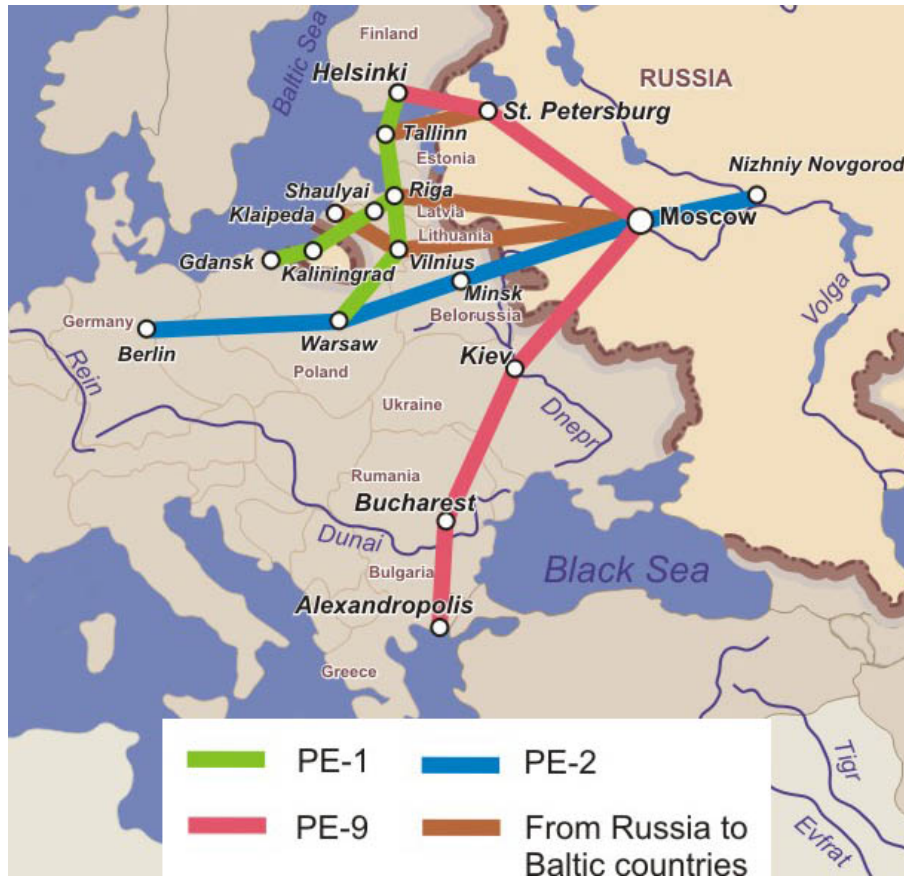
Toisaalta strategiassa on myös monia ulkomaisten toimijoiden kanalta kielteisiä toimenpidesuosituksia kuten mahdollisimman suotuisien olosuhteiden luominen venäläisten liikennöitsijöiden toiminnalle järkevän protektionismin politiikan avulla. Suomen viranomaiset ja logistiikkaelinkeino yksin ja yhdessä EU:n kanssa voivat kuitenkin aktiivisella toiminnalla ja tiiviillä yhteistyöllä vaikuttaa venäläisten käytännössä toteuttamiin strategisiin linjauksiin ja toimenpiteisiin.

4.3 Suomen reitin kanssa kilpailevat kuljetusketjut

Venäjän Keskinen suuralue ja Luoteis-Venäjän suuralue kytkeytyvät kolmen yleiseurooppalaisen reitin kautta Euroopan unionin maihin. Näiden lisäksi läntisellä Venäjällä on lukuisia kauppateitä Eurooppaa samoin kuin eurooppalaisilla viejillä Venäjälle Baltian maiden ja niiden satamien kautta. Kolme yleiseurooppalaista kuljetus- ja logistiikkakäytävää ovat seuraavat:

- **Käytävä nro 1 (PE1)** – «Via Baltica»: *Helsinki (Suomi) – Tallinna (Viro) – Riika (Latvia) – Kaunas (Liettua) – Varsova (Puola)*,
- **Käytävä nro 2 (PE2)**: *Berliini: (Saksa) – Minsk (Valko-Venäjä) – Moskova – Nizhni Novgorod*,
- **Käytävä nro 9 (PE9)**: *Helsinki (Suomi) – Pietari – Moskova – Kiova (Ukraina) – Bukarest (Romania) – Aleksandropolis (Kreikka)*.

Kuvio 4.3 Eurooppalaiset käytävät Venäjän kautta



PE1: Yleiseurooppalainen käytävä yhdistää Suomen (Helsinki – Tallinna välillä on merireitti) ja Baltian maat Puolaan ja sitä kautta Keski-Eurooppaan. Sen toinen päähaara Riika – Saulai (Liettua) – Kaliningrad – Gdansk (Puola) kulkee Kaliningradin alueen kautta. Tämän käytävän kautta venäläiset päätavaravirrat kulkevat vain pienissä määrin. Sen pullonkaula on rautatien raideleveyden muutos Puolan rajalla. Venäläinen kuorma-autoliikenne voi periaatteessa tulla myös Pietarin ja Pihkovan suunnalta yli EU:n tullirajan Viroon ja Latviaan ja sitten matkata enemmittä rajatarkastuksitta toista via Baltican päähaaraa pitkin Keski-Eurooppaan. Käytännössä tätäkään reittiä venäläinen rahti ei juurikaan kulje.

PE2: Yleiseurooppalainen käytävä Moskova – Minsk – Varsova – Berliini yhdistää Venäjän ja Keski-Euroopan rauta- ja maantiereitein. Venäjällä ja Valko-Venäjällä on yhteinen tullialue. Tavarankulku hidastuu

merkittävästi Valko-Venäjän ja Puolan rajalla huolimatta kahdesta vaihtoehdoisesta rajanylityspaikasta. Lisäksi Valko-Venäjän viranomaisia usein syytetään tavarahan hävikistä. Rautatiekuljetuksissa tällä rajanylityspaikalla rautatieraiteen leveys muuttuu, mikä alentaa junien kulkunopeutta, koska on suoritettava joko telin vaihto tai siirtokuormaus. Tämä on kuitenkin periaatteessa suorin reitti Keski-Euroopasta Moskovaan. Tulevaisuudessa maantiekuljetukset tullevat trendinomaisesti kasvamaan kun rajamuodollisuudet joustavoituvat. Tätä käytävää käyttävät erityisesti venäläiset kuljetusyrietykset Keski-Euroopasta tapahtuvissa noutokuljetuksissa.

Muut Suomen kanssa Venäjän transitokuljetuksista kilpailevat käytävät ovat kuljetusreitit Itämereltä Kaliningradin tai Baltian maiden kautta ja meriyhteys Pietariin:

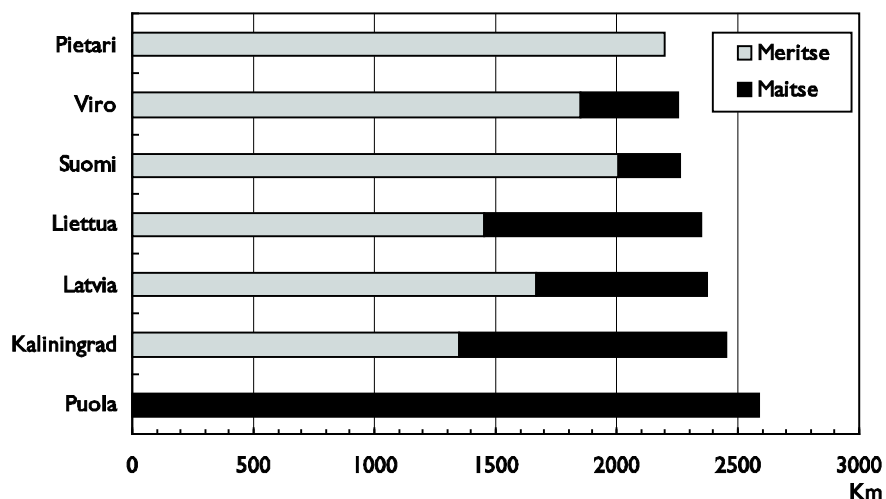
- *Viron käytävä:* Tallinnan satamat, rautatieyhteydet Tallinna – Narva – Pietari – Moskova ja Tallinna – Tartto – Petseri – Moskova sekä maantieyhteydet Tallinna – Narva/Luhamaa – Pietari – Moskova.
- *Latvian käytävä:* Riian, Ventspilsin ja Liepajan satamat. Rautatieyhteydet Ventspils – Jelgava/Liepaja – Jelgava/Riika – Rezekne-Pietari/Moskova ja Eglaine (Liettuan raja) – Daugavapils – Indra (Valko-Venäjän raja) – Minsk – Moskova sekä maantieyhteydet Liepaja – Riga – Rezekne – Venäjän raja/Valko-Venäjän raja.
- *Liettuan käytävä:* Klaipeidan ja Butingen satamat. Rautatieyhteydet Klaipeida – Siauliai – Kaunas – Vilna – Minsk – Moskova ja Kaunas – Kaliningrad. Maantieyhteydet Klaipeida – Kaunas – Vilna – Minsk – Moskova ja Kaunas – Kaliningrad.
- *Kaliningradin käytävä:* rautatie- ja maantieyhteys Kaliningrad – Kaunas-Vilna – Minsk – Moskova.
- *Pietarin käytävä:* Pietarin satamat sekä rautatie- ja maantieyhteydet sisämaahan (mm. Pietari – Moskova).

Näiden reittien kilpailukykyä pitäisi tarkastella erikseen erilaisilla rahdityypeillä Venäjältä Keski-Eurooppaan ja Keski-Euroopasta Venäjälle useiden muuttujien suhteen kuten rahtikulut, kuljetusajat ja mahdolliset vauriot sekä hävikki eri reittien kilpailukykyyn selvittämiseksi. Tähän ei tämän selvityksen puitteissa ollut mahdollisuuksia. Kilpailukykyyn selvä indikaattori ovat transiton kokonaismäärät. Tavaralajeittaisesta tarkastelusta selviää, missä tavaralajeissa ja niihin soveltuvissa kuljetusmuodoissa ja lisäarvopalveluissa on kunkin reitin kilpailukyky.

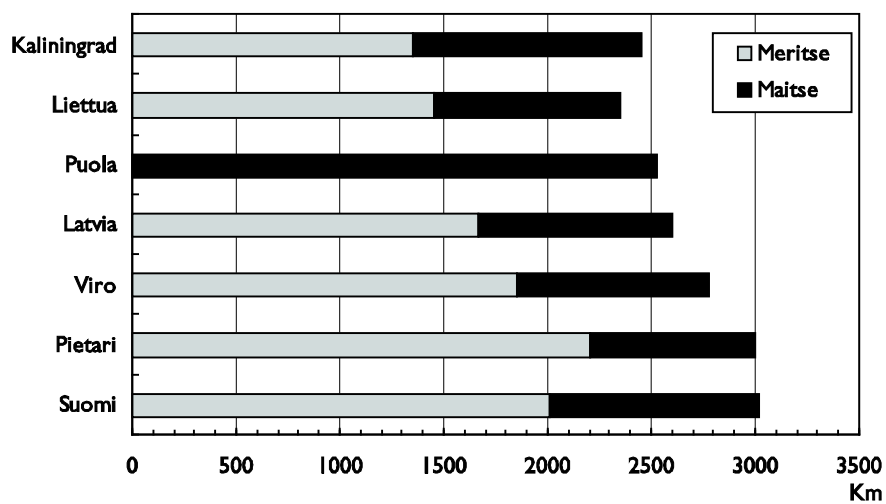
Fyysiset etäisyydet

Kuvioissa 4.4a ja 4.4b esitetään laskelmat eri reittien pituuksista esimerkiksi välillä Rotterdam – Pietari ja Rotterdam – Moskova. Tullirajan ylityksiä kaikilla reiteillä on enää yksi, kun EU on laajentunut kattamaan Baltian maat ja Puolan sekä Venäjän ja Valko-Venäjän tulliliiton takia. Kuljetusreitintä Suomen reitti Pietariin on varsin kilpailukykyinen. Kuljetettaessa Moskovaan on pidempää kuljetusmatkaa kompensoitava muilla etuisuuksilla.

Kuvio 4.4a Kuljetusmatkat Rotterdamin satamasta Pietariin



Kuvio 4.4b Kuljetusmatkat Rotterdamin satamasta Moskovaan



Lähde: NEA Transport Research and Training.

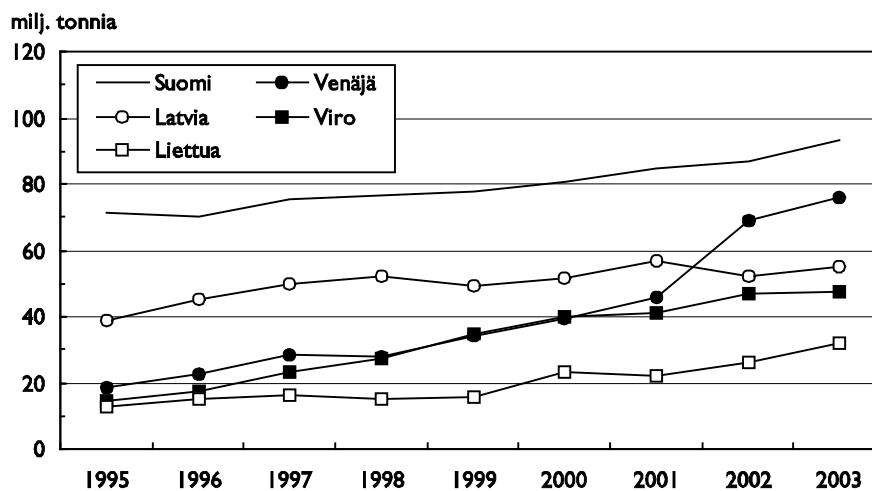
Markkinaosuuksien kehitys

Vuodesta 1995 vuoteen 2003 Itämeren itäpuolisten maiden Suomen, Venäjän ja Baltian maiden satamien tavaraliikenne on kaksinkertaistunut 156 miljoonasta tonnista 303 miljoonaan tonniin. Suomen kuljetusmäärät ovat vielä isoimmat, mutta ovat laskeneet noin 45 prosentista 30 prosenttiin. Pääasiallinen syy tähän ovat olleet Venäjän satamainvestoinnit – Primorsk, Ust-Luga ja Pietarin satama – Itämeren perukkaan ja satamien voimakkaasti kasvaneet liikennemäärät. Vuodesta 1995 vuoteen 2003 Venäjän Itämeren satamien, mukaan lukien Kaliningrad, liikennemäärät nelinkertaistuivat ja lähes kasvoivat Suomen satamien tasolle.

Kuviossa 4.6 on esitetty eri maiden markkinaosuudet Venäjän Itämeren kautta kulkevasta ulkomaankaupasta. Mukaan markkinaosuustarkasteluun on otettu myös Venäjän omat satamat. Vuoden 2003 luvut Liettuan ja Latvian osalta ovat arvioita. Suomen osuus Venäjän transitoliikenteestä on pudonnut 10 prosentista vajaan 4 prosenttiin. Venäjän omat satamat ovat kasvattaneet voimakkaasti markkinaosuuksiaan vuodesta 2000 lähtien. Niiden kautta kulkee jo puolet venäjän vienti- ja tuontikuljetuksista.

Baltian satamat ovat vahvoja Venäjältä länteen suuntautuvassa transitossa. Baltian maiden satamat on rakennettu pääosin Neuvostoliiton aikana, ja niiden infrastruktuuri sopii hyvin Venäjän viennin tarpeisiin. Ehdottomasti suurimmat länsitransiton artikkelit ovat raakaöljy ja

Kuvio 4.5 Suomen, Venäjän ja Baltian maiden satamien rahtimäärät vuosina 1995-2003, milj. tonnia



Lähde: Ks. taulukon 4.1 lähteet.

Taulukko 4.1 Suomen, Venäjän ja Baltian maiden satamien rahtimäärät vuosina 1995-2003, milj. tonnia

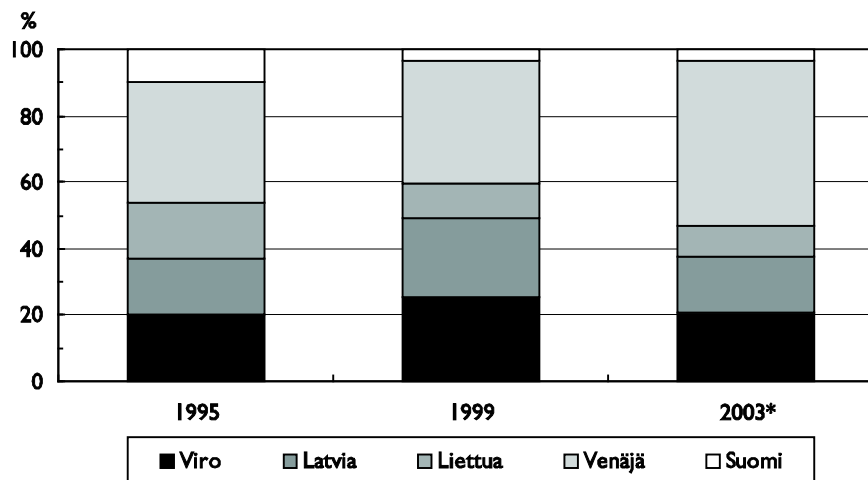
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Suomi	71,2	70,3	75,2	76,6	77,5	80,6	84,5	87,0	93,4
Tallinna	13,0	14,0	17,1	21,4	26,5	29,3	32,3	37,8	37,7
Muut Virossa	1,7	3,2	6,1	6,0	8,0	10,5	9,0	9,0	9,6
Viro	14,7	17,2	23,2	27,4	34,5	39,8	41,3	46,8	47,3
Ventspils	29,6	35,7	36,2	36,0	34,1	34,7	37,9	28,7	27,4
Riika	7,4	7,4	11,2	13,3	12,0	13,4	14,9	18,1	21,7
Liepaja	1,4	1,6	2,3	2,3	2,3	2,9	3,2	4,3	4,9
Muut Latviassa	0,5	0,3	0,4	0,7	0,7	0,6	0,8	1,1	0,9
Latvia	38,9	45,0	50,1	52,3	49,1	51,6	56,8	52,2	54,8
Klaipeda	12,7	14,8	16,1	15,0	15,0	19,4	17,2	19,7	21,2
Putinge	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	3,5	5,1	6,1	10,7
Liettua	12,7	14,8	16,1	15,0	15,7	22,9	22,3	25,8	31,9
Pietari	13,0	16,0	20,6	21,6	28,2	32,4	36,9	42,7	42,0
Leningradin alue	1,0	1,3	1,6	1,8	2,1	3,0	3,2	16,5	21,1
Kaliningrad	4,7	5,4	6,2	4,5	4,1	4,3	5,8	9,5	12,7
Venäjä	18,7	22,7	28,4	27,9	34,4	39,7	45,9	68,7	75,9
Yhteensä	156,2	170,0	193,0	199,2	211,1	234,4	250,8	280,5	303,2
Suomi, %	45,6	41,3	39,0	38,4	36,7	34,4	33,7	31,0	30,8

Lähteet: Suomen, Latvian, Liettuan ja Viron Tilastokeskukset, Tilastovuosikirjat ja Liikenne ja viestintä tilastot, Satamien web-sivut sekä Lauri Ojala, Tapio Naula ja Cesar Queiroz: Transport Sector Restructuring in the Baltic States Toward EU Accession, Maaliskuu 2004.

öljytuotteet. Raakaöljyä tuodaan putkilinjaa pitkin Latvian Ventspilsin ja Liettuan Butingen satamiin. Tallinnan, Riikan ja Klaipedan satamiin kuljetukset hoidetaan junakuljetuksina. Venäjä on tietoisesti suunnannut raakaöljyn putkikuljetuksia, joista huolehtii valtion monopoliyhtiö Transneft, Primorskiin. Baltian satamien länsitransitossa onkin tapahtunut selvä rakenteellinen muutos öljytuotteiden kuljetuksiin. Öljytuotteet kuljetetaan satamiin rautatiekuljetuksina, ja niissä päätävävalta on öljy-yhtiöillä itsellään, jotka pitävät Baltian satamia kilpailukykyisinä kuljetusreitteinä.

Suomen kannalta tärkeitä ovat kehitysnäkymät konttikuljetusten kohdalla. Konttikuljetuksissa Pietarin satamat ovat kasvaneet ohi Helsingin sataman viimeisen kymmenen vuoden aikaa. Pietarin satamassa on kolme aktiivista konttisatamaa: First Container Terminal ja Petroleumsport Pietarin pääsatamassa ja Containershipin konttiterminaali Gronstadissa. Erittäin nopeasti on kasvanut myös Tallinnan sataman kontti-

Kuvio 4.6 Eri maiden markkinaosuudet Venäjän Itämeren vienti- ja tuontikuljetuksista vuosina 1995, 1999 ja 2003 (arvio)



Lähde: Ks. taulukon 4.1 lähteet.

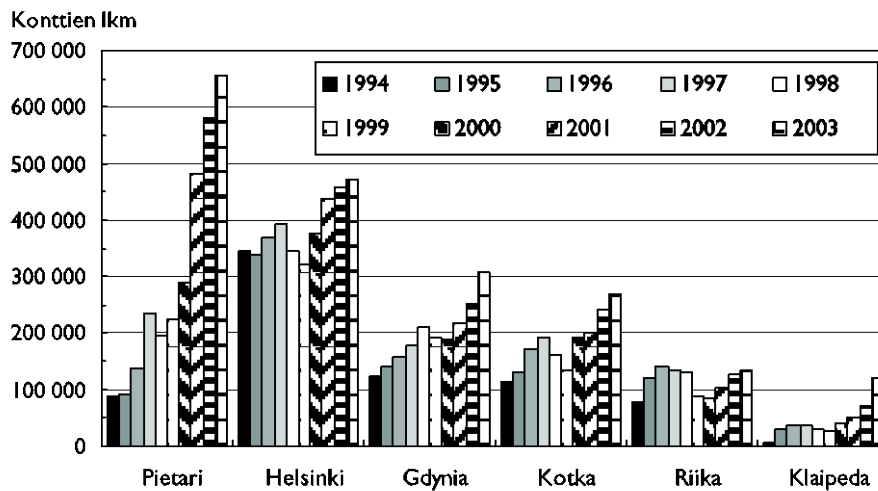
liikenne. Itään suuntautuvan transition vähäisen määrän perusteella, joka on noin 10 % Suomen transitomääristä, Tallinna ei kuitenkaan vielä kilpaile Suomen reitin kanssa. Riikan sataman konttiliikenne ei ole juurikaan kehittynyt tarkasteluajanjaksolla. Sen sijaan Klaipedan liikenne on kasvanut nopeasti ja ylittää jo Haminan liikenteen. Klaipedan sataman etuna on suora konttijunayhteys Moskovaa. Mikäli Moskovan terminaali-investoinnit saavat markkinoiden hyväksynnän, Klaipedasta voi kasvaa merkittävä kilpailija, jonka kautta minimoituvat kuljetusmatkat myös Kazakstaniin. Myös Kaliningradin sataman kuljetusmäärät ovat voimakkaassa kasvussa, mutta ovat vielä suhteellisen pieniä. Suomen reitin pääkilpailijoina ovat kuitenkin selvästi tällä hetkellä Pietarin konttisatamat.

Taulukko 4.2 Venäjän kansainväliset rahdin autokuljetukset, tuhansia tonneja

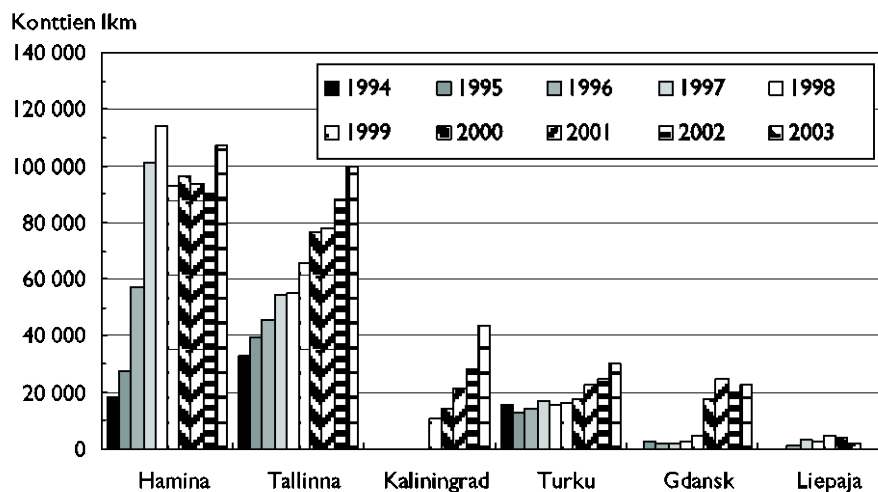
Maiden rajoilla	2000	2001	2002
Suomi	4 772	5 532	5 644
Latvia	1 276	1 254	1 552
Liettua (Kaliningradin alue)	684	664	814
Viro	708	764	796
Valko-Venäjä	924	755	754
Puola (Kaliningradin alue)	454	515	563
Norja	15	13	16
Pietarin merisatama	45	74	70

Lähde: Venäjän tullikomitea.

**Kuvio 4.7a Venäjän, Suomen, Baltian ja Puolan suurimman kontti-
satamat TEU:ssa, vv. 1994-2003**



**Kuvio 4.7b Venäjän, Suomen, Baltian ja Puolan suurimman kontti-
satamat TEU:ssa (jatkoa), vv. 1994-2003**



Lähde: Hampurin sataman tilastot.

Suomen ja Venäjän välinen liikenne painottuu maantiekuljetuksiin. Niiden suuruus sekä tonneissa että ajoneuvoissa laskettuna oli Suomen ja Venäjän välisellä rajalla vuonna 2002 isompi kuin Venäjän ja Valko-Venäjän muodostaman tulliunionin muilla rajoilla. Näissä luvuissa ovat mukana transitoliikenteen lisäksi eri maiden väliset viennin ja tuonnin kuljetukset.

Taulukko 4.3 Venäjän rajan ylittäneiden kuorma-autojen määrät, tuhansia kappaleita

Maiden rajoilla	2001	2002
Suomi	511	539
Latvia	130	152
Liettua	87	101
Viro	80	82
Puola	83	81
Valko-Venäjä	81	73
Norja	2.4	2.6

Lähde: Venäjän tullikomitea.

Venäjän tullikomitean mukaan Luoteis-Venäjällä ulkomaisten liikennöitsijöiden osuus rahdin vientikuljetuksista autoliikenteessä vuonna 2002 oli 73 %. Karjalan Tasavallassa kyseinen osuus oli puun viennin myötä jo 95 %, Pietarin alueella se ylitti 90 % ja Vologdan alueella 80 %.

Tuonnin osalta rahdin autokuljetuksissa Luoteis-Venäjällä dominoivat venäläiset liikennöitsijät, niiden osuuden ollessa yli 50 %. Pietarin alueella venäläisliikennöitsijöiden osuus rahdinkuljetuksista jää kuitenkin alle 20 %. Markkinaosuuslukuihin on syytä suhtautua varovaisesti.

Johtopäätöksiä

Suomen kilpailuetu on itään suuntautuvassa arvotavaran transitossa. Venäjän omat satamat ja Baltian maiden satamat huolehtivat Venäjän länsitransitosta, jossa keskeisiä artikkeleita ovat raaka-öljy ja öljytuotteet sekä muut raaka-aineet. Kokonaisuudessaan tonneissa Suomen kautta kulkeva transito on suhteellisen pientä, arviolta noin 4 prosenttia koko Venäjän transitoliikenteen määrästä Itämerellä. Suomen reitti joutuu taistelemaan markkinaosuuksista erityisesti Pietarin konttisatamien kanssa.

Baltian maihin verrattuna Suomen kilpailuetu on kuljetusten monipuolisuus, koska oma vienti ja tuonti sekä Venäjän kauppa on merkittävää. Satamat esimerkiksi eivät ole riippuvaisia pelkästään transitoliikenteestä kuten Baltian satamat. Toisaalta tämä tekee niistä varteenotettavia kilpailijoita transitoliikenteessä.

Transitossa Ruotsiin ja Norjaan Suomella on Turun sataman liikenteen ansiosta selvä kilpailuetu, jota eivät vielä ainakaan toistaiseksi uhkaa edes suorat laivareitit Pietarista Tukholmaan. Tämä liikenne hoituu kuorma-autokuljetuksina.

Kilpailuetuja kehitettäessä on otettava huomioon EU:n Motorway of Seas -ohjelma, jolla halutaan siirtää rekkakuljetuksia maalta merelle. Kotkan/Haminan ja saksan välisiä merikuljetuksia voidaan kehittää ohjelman puitteissa kilpailemaan Venäjä – Keski-Eurooppa -maakuljetusten kanssa. Toisaalta Helsinki – Gdansk/Gdynia -reittiä voisi kehittää kilpailemaan Suomen kautta (Suomesta, Ruotsista ja Luoteis-Venäjältä) tulevista Via Baltica -kuljetuksista.

5 Suomen logistiikan strategiat ja kehittämistoimenpiteet

5.1 Johdanto

Suomalaisen logistiikkaelinkeinoon kehittyminen on tärkeää kaikille eri sidosryhmille ja sen tulee lähteä kaupan ja teollisuuden tarpeista. Logistiikkaelinkeinoon Suomessa on vastattava tähän tarpeeseen, ja julkisen sektorin roolina on luoda parempia edellytyksiä tasa-arvoiselle ja avoimelle kilpailuympäristölle.

Logistiikan kehittämisestä on Suomessa tehty eri tahojen teettäminä erilaisia strategia- ja toimenpide-ehdotuksia viimeisten vuosien aikana.

SVULO-hankkeessa on painopistealueena EU – Suomi – Venäjä-akselin logistiikka.

Tarkasteluun otetut selvitykset tai hankkeet ovat

- edellinen Venäjän-transiton selvitys (1999, Boston Consulting Group)
- Logistiikan Tutkimus ja Kehitys ry:n ehdotus luoda Suomeen logistiikkastrategia (LORDA, 2003)
- Kaakkois-Suomen Venäjä-strategia (VESTRA, 2004)
- SVULON ensimmäiset tulokset (SVULO, 2004)
- liikenne- ja viestinministeriön muut logistiikkaan kytkeytyvät hankkeet

Näiden hankkeiden tuloksista on tähän koottu keskeisimpiä osia ja pyritty vertailemaan eri hankkeiden tuloksia.

Mukana on myöskin SVULON haastatteluprosessista saatuja autenttisia kommentteja. Kaikkien haastattelujen loppuun koottiin 2-3 keskeisintä kehittämisteemaa.

5.2 Edellinen selvitys (Boston Consulting Group, 1999)

Kuten useissa muissa hankkeissa raporttiin oli koottu runsaasti taustatietoa lähinnä transitoliikenteen näkökulmasta. Liikenteen kasvu oli silloin hetkellisesti taittunut, ja haluttiin tarkastella Suomen vaihtoehtoisia strategioita mahdollisesti muuttuneessa tilanteessa.

Tämän vuonna 1999 päättyneen selvityksen lopputuloksena todetaan, että Suomella on kolme mahdollista roolia ja niihin liittyvää strategiaa.

Strategia	Sisältö, kuvaus
Passiivinen strategia ”Joenuoma”	<ul style="list-style-type: none"> • Yksi itä-länsiliikenteen käytävistä EU:n ja Venäjän välillä • Kysyntä vaihtelee muiden reittien kapasiteetin hyväksikäytön vaihdellessa • Hyvin vaihteleva kysyntä
Opportunistinen strategia ”Sillanpää- asema”	<ul style="list-style-type: none"> • Ulkomaalaisilla yrityksillä mahdollisuus toimia Suomessa, lähellä Venäjää mutta Venäjän toiminnan riskejä minimoiden • Varastointi-, maksuliikenne-, jakelu- ja muiden palvelujen tarjoaminen • Mahdollisesti ylläpidettävissä pitkällä tähtäimellä
Proaktiivinen strategia ”Liike- kumppani”	<ul style="list-style-type: none"> • Liikekumppani, joka tukee venäläisiä heidän liiketoimissaan kansainvälisten yritysten kanssa • Tärkeätä luoda ja ylläpitää läheiset suhteet venäläisiin yhtiöihin heidän nykyisten ja tulevien tarpeidensa ymmärtämiseksi • Edellyttää venäläisen osapuolen valmiutta yhteistyöhön

Selvityksen yhteenvedossa nostettiin esiin seuraavia tekijöitä:

- Suomalaisten yritysten kuljettamistyöhön perustuvilla markkinoilla suomalaisten yritysten asema on hankala (etäisyydet, käsittelykerrat, työvoimakustannukset jne.). Etuna pidettiin varmuutta.
- Johtopäätöksenä todettiin, että liikennealan viranomaistoimin ei ole tehtävissä mitään ratkaisevaa ja että kehitys riippuu Venäjän talouden kehityksestä.
- Edellisen taulukon vaihtoehtoista nostettiin liikekumppanistrategia tärkeimmäksi eli suomalaisten on toimittava myös suoraan Venäjällä.
- Julkisen panostuksen tulisi kohdistua ensisijaisesti osaamisen parantamiseen.

5.3 Logistiikkastrategian luominen (LORDA, 2003)

Logistiikan Tutkimus ja Kehitys LORDA ry:n julkaisemassa vetoomuksessa ollaan huolissaan siitä, että Suomessa ei ole kansallista logistiikkastrategiaa ja että logistiikalla ei ole vielä riittävän vahvaa asemaa julkisessa keskustelussa ja kansallisessa päätöksenteossa.

Raportissa tunnistettiin seitsemän strategista tavoitealuetta ja niihin liittyviä toimenpiteitä.

Strateginen tavoite	Toimenpiteet
Kasvu, joka edellyttää kilpailukykyistä elinkeinotoimintaa. Elinkeinoelämän logistiikkakustannusten tasoa on alennettava ja logistiikan tehokkuutta parannettava.	<ul style="list-style-type: none"> • Tehokkuus edellyttää pitkäjänteistä ja vahvaa kokonaisnäkemystä. • Tarvitaan kansallinen logistiikkastrategia, johon kaikki osapuolet sitoutuvat ja johon nojautuen julkinen valta ja yritykset voivat suunnitella tulevaa toimintaansa. Kansallisen logistiikkastrategian toteutusta johtaa logistiikkaneuvosto puheenjohtajanaan pääministeri.
Kilpailuetujen saavuttaminen logistisella osaamisella ja logistiikan arvostuksen kohottaminen.	<ul style="list-style-type: none"> • Tutkimus- ja kehitysrahoituksen koordinaation tehostaminen. • Logistiikka yhdeksi Tekesin painopistealueeksi. Korkeakoulujen välisen yhteistyön lisääminen. • Kansainvälisen logistiikan koulutuksen ja tutkimuksen huippuyksikön aikaansaaminen Lappeenrannan teknilliseen yliopistoon.
Avoimet ja toimivat logistiikkapalveluiden markkinat.	<ul style="list-style-type: none"> • Kilpailu vapaaksi, läpinäkyvyys ja aiheuttamisperiaate hinnoittelun pohjaksi. • Aluepoliittinen tuki järjestettävä verovaroin läpinäkyvästi erikseen.
Logistiikkaan palvelutasoa ja kustannustehokkuutta virtoja keskittämällä.	<ul style="list-style-type: none"> • Julkisen vallan toimenpiteiden suuntaaminen tukemaan logistiikkajärjestelmän markkinaehtoista kehitystä, liikenneväylien ja satamaverkoston kehittäminen sekä keskittäminen.
Väylähallinnon oleellinen tehostaminen.	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktuuriministeriön perustaminen, väylähallinnon uudistaminen, peruspalvelutason vaatiman rahoituksen varmistaminen, pitkäjänteiset investointiohjelmat, ennakkoluulottomat hankintamenetelmät ja tehokas kaavoitus.
Työn kysynnän ja tarjonnan oikea-aikainen kohtaaminen.	<ul style="list-style-type: none"> • Järjestörakenteen uudistaminen, työmarkkinapelisääntöjen selkiyttäminen, joustavat työmarkkinat ja työn tuottavuuden kehittäminen erityisesti satamissa.
Kansallisten etujen turvaaminen EU:n liikennepolitiikan ja lähiympäristössä tapahtuvan toiminnan kehittyessä.	<ul style="list-style-type: none"> • Suomen aseman selkiyttäminen EU:lle, kansallisten näkökohtien huomioon ottaminen liikenteen hinnoittelussa, EU:n laajentumisen tarjoamien liiketoimintamahdollisuuksien hyödyntäminen, Itämeren liikenteen kehittäminen, Venäjän kasvavan tavaraliikenteen ja integraatiokehityksen hyödyntäminen.

SVULO-hankkeen painopistealue on ensisijaisesti viimeinen kohta, jossa halutaan vahvistaa Suomen asemaa Itämeren alueen keskeisenä toimijana Venäjän logistiikassa. Luonnollisesti muutkin yleiset logistiikan toimintaedellytyksiä parantavat toimenpiteet tulivat esiin myös SVULOssa.

5.4 Kaakkois-Suomen Venäjä-strategia (VESTRA, 2004-2006)

Kaakkois-Suomen elinkeinopoliittisen Venäjä-strategian tarkoitus on nostaa Venäjä-liiketoiminta ja siihen liittyvä elinkeinopoliittikka entistä merkittävämmäksi toiminnan alueeksi.

Lähtökohtana on luonnollisesti alueen läheisyys Venäjän ja erityisesti Luoteis-Venäjän markkinoihin. Strategisena oletuksena on valittu Venäjän talouden positiivinen, mutta maltillinen kehitys. Siinä uudistukset jatkuvat, ja kaikki rajan yli tapahtuva liiketoiminta lisääntyy.

Visio 2010:n keskeisiä teemoja ovat

- Kaakkois-Suomesta ja Pietari-Leningrad -alueesta muodostuu yhtenäinen ja tiivis yhteistyöalue.
- Yritysten yhteistyö on vahvistunut ja alueesta on tullut kiistan Venäjä-osaamisen keskus.
- Rajanylitykset sujuvat, ja lainsäädännölliset puitteet on luotu.
- Alueesta on tullut houkutteleva sijoittautumiskohde suomalaisille, venäläisille ja ulkomaisille yrityksille.
- Keskinäinen matkailu on vilkasta.
- Alueesta tulee Pohjoisen ulottuvuuden sydän ja sillä on EU:n ja Venäjän piirissä ”virallisesti hyväksytty status”.

Hankkeessa on tehty konkreettinen toimenpideohjelma vuosille 2004-2005. Ohjelman eri toimenpiteille on nimetty selkeät vastuutahot.

Strateginen alue	Toimenpidekokonaisuudet
Yhteistyöedellytysten vahvistaminen	<ul style="list-style-type: none"> • Venäjä-yhteistyön ja strategian hyväksyttäminen osaksi mukana olevien tahojen omia strategioita • Sopiminen työnjaosta eri Venäjä-palveluja tarjoavien organisaatioiden kesken • Yhteisen ”sateenvarjo”-yhteistyöelimen perustaminen venäläisten kanssa • Ensimmäisen sisäisen ja yhteisen toimenpideohjelman laatiminen
Edunvalvonnan tehostaminen	<ul style="list-style-type: none"> • Edunvalvontamekanismin kehittäminen ja edunvalvontatavoitteiden määrittely • Virallisten esitysten tekeminen omien edustajien saamiseksi kaikkiin alueen elinkeinopoliittisen yhteistyön kannalta merkityksellisiin instansseihin
Liiketoimintojen konkreettinen edistäminen	<ul style="list-style-type: none"> • Kaakkoissuomalaisten yritysten kannustaminen hyödyntämään Venäjän businessmahdollisuuksia • Yrityspalveluorganisaatioiden omien ja niiden kautta tarjottavien muiden Venäjä-palveluiden kehittäminen ja levittäminen • Säännöllisten yhteistyöaluetta koskevien matching-tapahtumien yms. järjestäminen ja jatkuvan vuoro-vaikutuksen lisääminen • Elinkeino-organisaatioyhteistyön käynnistäminen venäläisten kanssa
Joustavat työvoima- ja koulutusratkaisut	<ul style="list-style-type: none"> • Kaakkois-Suomen ja koko yhteistyöalueen määrätietoinen ajaminen työvoimapolitiittiseksi kokeilualueeksi • Aktiivinen yhteisten painopistealueiden etsiminen matkailullisen houkuttelevuuden lisäämiseksi • Yritystarpeista lähtevien työvoimakoulutushankkeiden, koulutuspakettien jne. kehittäminen työvoimaviranomaisten ja koulutusorganisaatioiden kanssa
Resurssien lisääminen	<ul style="list-style-type: none"> • Alueellisen rahoitussojimusjärjestelmän kehittämisen, missä osapuolet sitoutuvat rahoittamaan sovitun osuuden yhteisistä Venäjä-toimintojen kustannuksista • Kaakkois-Suomen Luoteis-Venäjä-rahaston toteuttaminen ja aktiivinen toiminta lisääntyvän riskirahoituksen saamiseksi yritysten Venäjä-hankkeisiin • Erillissuunnitelman laatiminen lähialuevarojen, EU-rahoituksen ja muun Venäjä-rahoituksen suuntaamiseksi yhteistyöalueen erilaisiin kehittämis-, energia-, infrastruktuuri-, ympäristö- yms. tarpeisiin

Markkinointi	<ul style="list-style-type: none"> • Kaakkois-Suomen yhteisen Venäjään liittyvän markkinointisuunnitelman laatiminen ja markkinoinnin käynnistäminen käsittäen sijoittautumispaikka-, matkailukohde- ja Venäjä-osaamispalvelujen markkinoinnin
Sujuva rajanylitysliikenne	<ul style="list-style-type: none"> • Aktiivinen vaikuttaminen Kaakkois-Suomen ylityspaikkojen saamiseksi erilaisten sujuvuutta parantavien kehittämistoimenpiteiden pilotti- ja kokeilualueeksi • Raja-alue toimintojen ja niihin liittyvien infrastruktuurihankkeiden edistäminen molemmin puolin rajaa
Matkailuyhteistyön lisääminen	<ul style="list-style-type: none"> • Matkailun suomalais-venäläisen kehittämisverkoston (MKV) perustaminen • Aktiivinen yhteisten ”Big Dealien” etsiminen matkailullisen houkuttelevuuden lisäämiseksi • Venäjänkielisen palvelu- ja opastusmateriaalin ja muun vastaavan tarjonnan kehittäminen Kaakkois-Suomessa

VESTRA-hankkeen toimintamallia ja rakennetta on kuvattu seuraavasti. Hankkeessa on kaksi päätöksentekoryhmää eli

- Venäjä-foorumi, joka kokoontuu vuosittain arvioimaan saavutettuja tuloksia ja ideoimaan jatkotoimenpiteitä ja
- Venäjä-valtuuskunta, joka hyväksyy ja päivittää strategian, seuraa sen toteutumista sekä hyväksyy vuosisuunnitelman ja asettaa yhteiset edunvalvonnalliset tavoitteet ja mekanismit. Valtuuskunta organisoi myös yhteistyön venäläisten yhteistyötahojen kanssa.

Käytännön työtä tehdään sovitun työnjaon mukaan nk. yrityspalveluorganisaatioissa (Ypo: asiantuntijat, yritykset, organisaatiot).

Ypot valmistelevat ja panevat täytäntöön vuosisuunnitelman, raportoivat strategian toteutumisesta ja valmistelevat sen päivityksen sekä sopivat vuosisuunnitelman rahoituksesta eri osapuolten kesken. Ypot huolehtivat operatiivisesta perusyhteistyöstä ja hankkeiden projektoinnista.

VESTRA on käynnissä oleva Interreg IIIA -hanke, joten konkreettisia tuloksia ei ole vielä arvioitavissa.

5.5 Kansallinen muu kehittäminen

Liikenne- ja viestintäministeriössä on käynnissä useita ohjelmia, joissa tuetaan kansallisella tasolla suomalaisen logistiikan kehittämistä. Näistä TEDIM liittyy suorimmin EU – Suomi – Venäjä -reitin logistiikkaan.

TEDIM-ohjelman keskeisenä tehtävänä on vahvistaa Itämeren alueen myönteistä kehitystä tukemalla logistiikan kehittämistä ja luomalla EU:n Pohjoiseen ulottuvuuteen integroitu logistiikan tietoverkko. Vaikka painopiste kehityksessä on logistiikan tietoverkoissa, hankkeet lähtevät aina liiketoiminnan kehittämisestä uusissa verkostoituneissa toimintamalleissa. Tietotekniikka ja tietojenvaihto sähköisin keinoin ovat apuvälineitä yritysten integroitua sekä keskenään että julkisen sektorin organisaatioiden kanssa.

TEDIM-yhteistyötä venäläisten kanssa on tehty yli kymmenen vuotta rajanylityksiin, tullaukseen ja näihin liittyviin telemaattisiin ratkaisuihin liittyen.

Yksi päättynyt TEDIM-hanke oli keväällä 2004 tehty ELOG EU-RUS. Tämä ei ollut strategiahanke, vaan tavoitteena oli tunnistaa keskeiset logistisen informaationvaihdon pullonkaulat ja kehittämistarpeet. Selvityksen tulosten perusteella on määritelty sekä lyhyen että pitkän aikavälin kehittämisalueita logistisen tiedonhallinnan parantamiseksi EU:n ja Venäjän välisessä kaupassa.

Haastatteluissa korostuivat muut kuin suoranaisesti logistiseen informaatioon liittyvät ongelmat: aikaa vievät tullaukset ja rajanylitykset, korruptio ja rikollisuus, sekavat säännökset ja niiden mielivaltainen tulkinta. Ongelmien osalta kuitenkin todettiin, että tilanne on parantunut viime vuosien aikana.

Logistiseen informaatioon liittyviä suurimpia ongelmia ovat toimitusketjujen läpinäkymättömyys ja huono seurattavuus, tiedon sisältövirheet ja vastuun puute näistä virheistä, eri viranomaisten vaatimat lukuisat asiakirjat sekä tiedonvaihdon puute eri viranomaisten ja näiden järjestelmien välillä. Venäjän ja Suomen väliseen logistisen tiedonvaihtoon on tosin kehitetty järjestelmiä, mutta niiden hyödyntäminen ei kuitenkaan ole vielä riittävän laajaa.

Selvityksen tulosten pohjalta havaittiin seuraavia kehittämisalueita:

- tietoisuuden parantaminen esimerkiksi yritysten verkostoitumisen, hankkeista tiedottamisen ja kansainvälisten logistiikan tietopankkien avulla

- tiedon lisääminen toimintaympäristöä koskevilla selvityksillä tai toimitusketjuja koskevilla case-hankkeilla (liiketoiminnan ja logistiikan järjestelmät, toimintatavat ja tiedonhallintatarpeet Venäjällä ja EU:ssa, toimitusketjujen vertailu kokonaistehokkuuden selvittämiseksi, Venäjän ja EU:n välisen tavaraliikenteen pienten erien toimitusten ja meno-paluukuljetusten selvitys ja ”tietopörssi”)
- aiemmin kehitettyjen ratkaisujen käyttöönotto uusilla toiminta-alueilla tai laajentaminen maantieteellisesti
- yritysten sähköisiin järjestelmiin ja sähköiseen tiedonsiirtoon liittyvien investointien tukeminen ja ohjaaminen. Sähköisten järjestelmien kehittämisen todettiin palvelevan eri osapuolten etuja ja toimivan yhteistoiminnan katalysaattorina.

Syksyllä 2004 on liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta käynnistynyt myös Euveli-hanke, jossa tarkastellaan Venäjän vaihtoehtoisia liikenneyhteyksiä ja reittejä.

5.6 SVULO-haastattelupalaute

Seuraavassa on koottu osa SVULO:n haastatteluprosessin autenttisia kommentteja. Suurin osa teemoista toistui useassa haastattelussa, ja niitä on yhdistelty alla oleviin teemoihin.

- Eri toimijoiden roolin kirkastaminen: Nyt ”sotketaan” politiikka ja liiketoiminta. Markkinoiden tulisi ohjata toimintaa. Nyt on liikaa alueiden ja kaupunkien kilpailua ja mahdollisesti päällekkäisiä investointeja. Voidaanko olla varmoja, että ne kohdistuvat oikein? Ohjaako paikallinen etu kehitystä?
- Edunvalvontaa tulisi ohjata vahvemmin EU:n kautta. Onko Suomi yrittänyt liikaa yksin esimerkiksi tulli- ja rautatieasioiden kehittämisessä? Tulisi saada yhteistä voimaa EU:n kautta, jolloin voitaisiin vaikuttaa kaksoistariffeihin, laskutukseen, byrokratian poistamiseen, yhteistyöhön, satamapolitiikkaan ja muihin haasteisiin? Tulisi saada aikaan yhteistyökuvio, jossa Virollakin olisi oma roolinsa?
- Valtioiden välisellä strategialla ei voi vaikuttaa (lyhyellä tähtämellä) päivittäiseen toimintaan. Yritysten on tultava toimeen arkipäivän ”sälän” kanssa (sopimukset, sertifikaatit, dokumentit, rikollisuus, muutokset jne). Venäjällä tehdään omia päätöksiä, jotka ovat milloin mitäänkin, ja siten uudet tilanteet on otettava annettuina.

- Kaikessa toiminnassa on korostettava kokonaisnäkemystä logistiikkaan – ei vain yhden toimijaryhmän näkökantoja.
- Skenaariot tärkeitä. Mitä tapahtuu, jos tulee mullistava muutos jonkin pelaajan toimesta tai jos transito putoaa 1/5 tasolle nykyisestä tai jos öljyn hinta romahtaa esim. puoleen nykyisestä? Näihin tilanteisiin olisi varauduttava. Toisaalta transitoa ei kannata puolustaa keinotekoisesti vaan hakea uusia mahdollisuuksia ja hyväksyä se, että siirtymää ei tule tapahtumaan muille reiteille.
- Miksi Suomi ei ole aktiivisesti mukana Baltian logistiikassa? Baltiaa ei tulisi kokea kilpailijana, vaan mahdollisuutena.
- Venäjän kysyntä on kasvussa ja on valtavaa. Esimerkiksi konttien määrä kolminkertaistuu 10 vuodessa. Tulisi lisätä yhteistyötä.
- Logistiikka kokonaisuudessaan on merkittävä liiketoiminta suomalaisille, vaikka markkinaosuus putoaakin. Business kasvaa, jos on kapasiteettia ja joustavuutta.
- Venäjällä on tarkasteltava myös muita reittejä – Ukraina, Valko-Venäjä jne.
- Suomalaisten olisi hyödynnettävä edullinen työvoima lähialueilla. Alueita voisi olla jalostamisliikenne, yhteistyö teollisuudessa, tuotantokapeikkojen poistaminen, teleala jne.
- Suomen ei pidä esiintyä ”besserwisserinä”, vaan laajassa yhteistyössä partnerina. Suomen tulisi olla aktiivisempi. Toisaalta ei pidä olla liian joustava ja nöyrä venäläisten suuntaan.
- Eriarvoisuuden poistaminen ja kaikille samat edellytykset toimia. Miksi venäläisten annetaan käyttää Suomea kauttakulkureittinä ”olemattomin kuluin”? On luotava samat normit kaikille. Poliisille ja tullille lisää resursseja valvontaan.
- Omaan toimintaan vaikuttaa yhteiskunnan (Venäjä) yleinen kehitys ja sen mukanaan tuoma stabiliteetti.
- Suomen metsäteollisuuden investoinnit Venäjälle tulevat muuttamaan rakennetta.
- Pietari – Moskova -välin infrastruktuurin rakentaminen (maksullisenaakin) parantaa reitin kilpailukykyä (myös Suomen kautta).
- Miksi Suomelle on kehittynyt nykyinen asema Venäjän logistiikassa, onko se vain sattumaa ja erillisten toisistaan riippumattomien asioiden seurausta – vanha tapa?

5.7 SVULO

SVULO-hankkeessa esitetään Suomen strategian koostuvan kolmesta elementistä:

- kuljetustalouden parantaminen
- Suomen kehittäminen logistiikkakeskuksena
- logistiikkayritysten laajentuminen Venäjälle

Strateginen alue	Toimenpidealueet
Kuljetustalouden parantaminen	<ul style="list-style-type: none"> • Transitoliikenteen yhteiskunnallisten kustannus-hyötyvaikutusten selvittäminen eri toimijoiden päätöksenteon tueksi. • Valtiovallan ja kuntien investointien on palveltava sekä Suomen vientiä ja tuontia että transitoliikennettä. Näin saavutetaan sijoituksille parempi tuotto ja toisaalta vähennetään niiden riskejä. • Sijoitusten tuoton turvaamiseksi viranomaisten on tehtävä yhteistyötä Venäjän viranomaisten kanssa, niin että tehtävät investoinnit ovat ja koetaan myös Venäjällä molempia hyödyntäviksi. Suomen ja Venäjän yhteistoimin on myös saatava EU:n ja muuta kansainvälistä rahoitusta. • Kuljetusvirtoja on optimoitava siten, että hajanaisia kuljetusvirtoja yhdistetään, jolloin päästään nopeampirytmiseen liikenteeseen ja suurempiin kuljetuskokoihin (laivakoot, junapituudet) sekä voidaan lisätä menopaluu kuljetuksia. Kontituksen lisäämisellä voidaan myös kasvattaa menopaluu kuljetuksia ja vältetään ilman lastia liikennöintiä. • Valtiovallan, teollisuuden ja logistiikkaelinkeinon edustajien on käynnistettävä suunnittelutyö suomalaisten Venäjälle sijoittavien yritysten ja myöhemmin muidenkin venäjällä toimivien yritysten viennin kuljetuslogistiikan hoitamisesta Suomen kautta ja pohdittava samalla, kuinka saadaan aikaan reitin kilpailukykyä parantavia paluukuljetuksia. • Suomen reitin ja sen kanssa kilpailevien reittien todelliset kokonaiskustannukset kuljetettavaa yksikköä kohti eri rahtilajeissa on selvitettävä. Kilpailukyvyyn parantamisessa tarvitaan systemaattista benchmarking-tietoa.
Suomen kehittäminen logistiikkakeskuksena	<ul style="list-style-type: none"> • Muodostetaan suomalais-venäläinen työryhmä kehittämään logistista keskusta ja klusteria.

	<ul style="list-style-type: none"> • Suomen ja Venäjän välistä kuljetusinfrastruktuuria kehitetään tarkoin kohdennetuin investoinnein, joihin haetaan rahoitusta EU:lta. • Kehitetään informaatio-, rahoitus- ja muita tukipalveluita logistiikkayrityksille ja kuljetuksen tarvitsijoille. • Logistista, kielitaitoista osaamista ja tutkimusta kehitetään ja sijoitetaan tuotekehitykseen. Muodostetaan logistisen teknologia- ja liiketoimintaosaamisen huippuyksikkö. Suunnataan teknologian kehitysvaroja logistiikan teknologian, tietojärjestelmien ja logistiikkapalvelujen kehittämiseen suomalais-venäläisinä projekteina. • Rajanylitystä helpotetaan siirtämällä tullausta pois rajalta ja kehittämällä yhteistyössä Venäjän viranomaisten kanssa tullausmenettelyjä rajalla ja tullausta tukevia tieto- ja tiedonsiirtojärjestelmiä. • Satama-, väylä- ja muiden maksujen hintajousto poikkeaa omassa ja transitoliikenteessä, jossa on käytettävissä vaihtoehtoisia reittejä. Asetetaan transitoliikenteeltä perittävät maksut siten, että kokonaistulot maksimoituvat, jolloin voidaan laskea myös kotimaisen liikenteen maksuja. • Kaakkois-Suomen erityisasema muotoutumassa olevana logistiikkakeskuksena tunnustetaan. Suomesta Kotka ja Hamina nimetään EU:n merten valtatieohjelman päätesatamiksi tavoitteena siirtää liikennettä pois Venäjän ja Keski-Euroopan sekä niiden välisestä maantieliikenteestä ja Via Balticin liikenteestä, haetaan EU:n rahoitusta rajan ylittävään logistiikkayhteistyöhön. Julkinen valta tukee yritysryppäiden syntyä satamien yhteyteen.
Logistiikkayritysten laajentuminen Venäjälle	<ul style="list-style-type: none"> • Strategian toteuttaminen vaatii asennemuutosta ja uusia yritysstrategioita logistiikkaelinkeinolta. On uskallettava laajentua hankitun osaamisen avulla asiakasyrityksiin tukeutuen uusille markkinoille. • Symbioottinen kansainvälistyminen vaatii sitä, että logistiikkayritykset keskustelevat teollisuuden ja kaupan kanssa niiden logistiikkatarpeista uudessa toimintaympäristössä. • Valtiovallan tehtävä on avata portteja toiminnalle Venäjällä. Kilpailun vapauttaminen Venäjän kuljetuksissa on oltava esillä kahdenkeskisissä, EU:n ja Venäjän välisissä keskusteluissa ja se on otettava Venäjän WTO-jäsenyysneuvottelujen asialistalle. • Valtio voi edistää suomalaisten ja Suomessa toimivien logistiikkayritysten kansainvälistymistä vientituella ja -takuilla, tutkimuksella ja koulutuksella. Valtio on myös itse logistiikkayrittäjä – Suomen Postin, VR:n ja Finnairin tulisi myös etabloitua Venäjälle.

5.8 Yhteenveto

Näissä ja muissakin Venäjä-hankkeissa toistuvat samat teemat, kuten esimerkiksi

- Venäjän talouden kasvunäkymät koetaan hyvinä ja vaikka Suomi voi menettää absoluuttista markkinaosuuttaan, volyymit ovat kuitenkin nousussa.
- Odotetaan Venäjän markkinoiden vapautumista, kansainvälistymistä ja käytäntöjen normalisoitumista, mutta aikataulut saattavat olla pitkiä.
- Lyhyellä tähtäimellä yritysten on tultava toimeen epävakaisissa olosuhteissa (viranomaiskäytännöt ja lainsäädäntö).
- Kaikissa selvityksissä tuodaan esiin yhteistyöstrategia venäläisten toimijoiden kanssa, jossa julkisen sektorin roolia korostetaan edellytysten luojana.
- Suomalaisten yritysten tulisi aktiivisemmin investoida ja etabloitua Venäjälle yhdessä suomalaisen teollisuuden kanssa.
- Suomen kilpailuetuna koetaan edelleen osaaminen ja aidot lisäarvopalvelut, joiden avulla voidaan säilyttää kilpailuasemaa.

Kaikissa selvityksissä on koottu hyvin tietoja liikenteen kehittymisestä yleisellä tasolla, mutta vaikeus on saada tietoa käynnissä olevista venäläisistä hankkeista (satamat, varastot, terminaalit) ja niiden todellisesta merkityksestä lähitulevaisuudessa.

Seuraavassa on koottu tiivistelmät käsitellyistä strategiahankkeista:

- BCG:n (1999) lähtökohtana olivat transitokuljetusten muutokset ja Suomen asema Venäjän kuljetuksissa tulevaisuudessa. Ehdotettiin proaktiivista yhteistyöstrategiaa, jossa pyritään yhteistyöhön venäläisten yritysten ja viranomaisten kanssa. Julkisen sektorin roolia painotettiin logistisen osaamisen vahvistamisessa. Osa transitokuljetuksista ja peruspalveluista tulee siirtymään muille reiteille, mutta Suomen tulee panostaa lisäarvopalveluihin. Suunnittelukaudella Suomen ja erityisesti Kaakkois-Suomen asema säilyy näiden palvelujen tuottajana.
- LORDA (2003) on periaatteessa logistiikka-alan julistus siitä, että Suomen kilpailukyvyyn säilyttäminen tehokkaalla logistiikalla vaatii Suomi-tason logistiikka-strategiaa ja panostusten suuntaamista tukemaan markkinaehtoista kehitystä, osaamisen kasvua, infrastruktuurin kehittämistä suunnatusti sekä kansallisten etujen turvaamista vahvemmalla roolilla EU:ssa.

- VESTRA on käynnissä oleva kehityshanke, jossa lähtökohtana on alueellisen kilpailuaseman vahvistaminen Venäjän-logistiikassa erilaisin toimenpitein. Konkreettisia tuloksia hankkeesta ei vielä ole.
- SVULOssa on nostettu esiin kolme kehittämisaluetta, jossa korostetaan Suomen aseman vahvistamista kokonaisuudessaan logistiikkakeskuksena ja tähän liittyen kuljetustaloudellisten edellytysten parantamista eri keinoin sekä suositellaan yritysten vahvempaa läsnäoloa Venäjällä.

SVULOssa on esitetty kolmella kehitysalueella yli 15 toimenpideryhmää. Osassa näistä on jo tapahtumassa kehitystä julkisen sektorin ja yritysten yhteistyönä. Seuraavassa vaiheessa on käytävä nämä alueet läpi ja todettava olemassa oleva kehitys tai suunnitelmat konkreettisemmin ja yksityiskohtaisemmin kuin tässä työssä on ollut mahdollista tehdä sekä tunnistaa ne alueet, jotka vaativat nopeita toimenpiteitä.

5.9 Suomen reitin ja logistiikkapalvelujen SWOT-analyysi

Perustuen SVULO-projektin haastatteluihin ja omaan asiantuntijanäkemykseen tutkijat tekivät Suomen reitistä ja sen logistiikkapalveluista SWOT analyysin, joka tiivistettynä on esitetty taulukossa 5.1..

Suomen vahvuudet (Strengths) logistiikkapalvelujen tarjoajana voidaan jakaa kolmeen ryhmään: 1) Vahvuudet Venäjän suuntaan pohjautuvat maantieteelliseen sijaintiin ja pitkiin kauppasuhteisiin. 2) Suomen periferinen sijainti ja toisaalta teollisuuden kilpailukykytarpeet ovat pakottaneet kehittämään kuljetuksia. 3) Lisäksi Suomessa julkinen valta ja yrityssektori ovat tottuneet yhteistyöhön. Tämä on vahvuus kehitettäessä logistiikkaa Venäjän kanssa.

Suomen heikkouksista (Weaknesses) merkittävin on kilpailijoihin (Venäjään, Baltian maihin ja Puolaan) verrattuna korkeammat yksikkökustannukset. Toisaalta tilanne on hyvä katalysaattori kehitykselle. Heikkoutemme on myös yritysraakenne yhdistettynä kilpailutilanteeseen. Suomessa on runsaasti pieniä keskenään kilpailevia yrityksiä logistiikan eri toimialoilla. Konsolidoitumisen ja toimintojen keskittämisen parantaisivat mahdollisuuksiamme kansainvälisessä kuljetuskilpailussa.

Suomen mahdollisuudet (Opportunities) ovat ennen kaikkea Venäjän ulkomaankaupan kasvussa. Merkittävä rooli on länsimaisten kauppapapojen ja käytäntöjen sekä osaamisen viennillä ja juurtumisella Venäjälle. Venäjälle etabloituvat länsimaiset yritykset ovat tärkeä asiakasryhmä. Pitemmällä ajalla eri maiden kustannuserot tasoittuvat, jolloin logistiikkaosaamisen merkitys korostuu.

Taulukko 5.1 Suomen reitin SWOT-analyysi suhteessa kilpailijoihin EU:n ja Venäjän välisissä kuljetuksissa

<p>Vahvuudet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kilpailukykyinen infrastruktuuri • Maantieteellinen läheisyys, historiausta • Nopea rajanylitys verrattuna kilpailuihin rajoihin • Tiheät frekvenssit • Logistiikan osaaminen • Lisäarvopalvelut • Turvallisuus • Perinteet viranomaisyhteistyössä (ministeriöt, tullit, 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 • Venäjä-osaaminen vähentymässä, asenteet, hajanaisuus
<p>Mahdollisuudet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Venäjän-kaupan kasvu • Osaamisen vienti • Länsimaiset sijoitukset Venäjälle • Venäjän lainsäädännön ja kauppatajien normalisoituminen • Kustannuserojen tasaantuminen • Suomi EU:n Venäjä-osaajana, vaikutusmahdollisuus 	<p>Uhkat</p> <ul style="list-style-type: none"> • Venäjän sisäinen tilanne • Talouden suuret muutokset, kauppasota, pankkikriisi • Poliittiset päätökset • Baltian reittien kilpailukykyyn kasvu • Kriisitilanteet, onnettomuudet (ydinvoimat) • EU:n ja Venäjän suhteet

Suomen uhat (Threats) liittyvät Venäjän kehityksen riskeihin, kilpailijoiden kehittymiseen ja EU:n ja Venäjän suhteisiin. Venäjän talouden kehityksen riskitekijöitä on öljyn hintaromahdus, mahdollinen pankkikriisi ja politiikan ylivalta, joka rajoittaa yritystoimintaa. EU:n ja Venäjän suhteissa politiikka vaikuttaa enemmän kuin kauppasuhteet, mutta todennäköisesti juuri niitä voidaan käyttää politiikan välineinä. Toisaalta Suomi tässä prosessissa voi olla välittäjä tai noudattaa praktista politiikkaa ja hyötyä näiden avulla. Baltian maista voi kehittyä merkittävä kilpailija myös Venäjän tuontitransitossa.

SVULO-projektin venäläiset tutkijat arvioivat Suomen SWOT-analyysin tuloksia seuraavasti:

- Suomen vahvuuksissa on tärkeää kauppareitin perinteet ja turvallisuus. Lisäarvoa luovia palveluita pitäisi painottaa vielä enemmän. Infrastruktuuri- ja muu kehitystyö (esim. TEDIM ja Euro-Russia -projektit) Venäjän kanssa toimii. Sijainti yhdistet-

Taulukko 5.2 Venäläisten tutkijoiden Venäjän logistiikkaelinkeinoon SWOT-analyysi EU:n ja Venäjän välisissä kuljetuksissa

<p>Vahvuudet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Venäjän kuljetusmarkkinat ovat laajat ja kasvavat edelleen. • Valtio on tehnyt liikennesektorin pitkän aikavälin kehitysstrategian ja sijoittaa kuljetusinfrastruktuuriin. • Kaikilla kuljetusaloilla toimii suur-yrityksiä ja kilpailu lisääntyy. • Venäjän markkinoille tulee isoja ulkomaisia operaattoreita, mikä kehittää asiakaspalvelua. • Uusia logistiikkapalveluita ja niiden pohjalta uusia aloja syntyy. • Venäjän liikenneinfrastruktuuri on kehittynein Euroopan kuljetuksissa, joilla on suurin merkitys Venäjän ulkomaankaupalle. 	<p>Heikkoudet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Suurten kuljetusvolyymien saavuttaminen vaikeaa, koska tuotanto- ja kulutus useimmilla Venäjän talouden aloilla pieni. • Liikenneinfrastruktuurin kunnossapidon ja kehityksen kalleus. • Valtion monopoliasema monilla kuljetusaloilla (putki-, rautatieliikenteessä ja ilmailussa) ja siihen liittyvä valtion hintasääntely. • Heikko kilpailu monopolista vapautetuilla aloilla (sisävesi- ja maantiekuljetukset). • Poliittikan puutteet infrarakentamisessa. • Erikoistuminen irtotavara- ja bulk-kuljetuksiin, mikä johtaa lisäarvotavaroiden käsittelykapasiteettien, tekniikan ja palveluiden puutteeseen. • Harmaalla sektorilla on suuri osuus. • Rahtinkäsittelyn standardit ja logistiikkapalvelut kehittymättömiä. • Kirjava kuljetusasiakirjakäytäntö estää intermodaalisten kuljetusten kehitystä. • Satamien ja väylien jääesteet. • Rippuvuus Tanskan ja Turkin salmien läpäisykyvystä.
<p>Mahdollisuudet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Venäjän talouden ja ulkomaankaupan kasvu. • Suuri alue ja sijainti synnyttävät transito-liiketoimintaa • Kahdenvälisen ulkomaisten tuotantosijoitusten kehitys. • Yritysten integroituminen kansainväliseen työnjakoon. • Venäjän lainsäädäntö, standardit sekä tulli kehittyvät, logistiikalle parempi toimintaympäristö • Kansainvälisten reittien kilpailukyky vahvistuu intermodaalisten kuljetusten, infran kehityksen ja suurtuotannon etujen myötä. • Länsimaisen liikenne- ja logistiikkaosaamisen tuonti. • Julkisen ja yksityissektorin yhteistyön kehittäminen • Ulkomaan kuljetukset kasvavat Venäjän liittyessä WTO:n jäseneksi. • Historialliset yhteydet Baltian maihin, Valko-Venäjään ja Ukrainaan sekä EU:n ja Venäjän yhteistyö. 	<p>Uhat</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poliittiset riskit • Venäjän taloudessa vahvistuu valtion rooli ja monopoliasema. • Venäjän talouden kehitys epävakaa ja talouden tila joustamaton. • Keskittyminen raaka-aineiden tuotantoon vääristää taloutta. • Venäjän ulkomaankaupan prioriteettien mahdollinen muutos Aasian maiden hyväksi.

tynä vapaavarastointimahdollisuuteen on Suomen kilpailuetu. Korealaiset, kiinalaiset ja japanilaiset yritykset käyttävät Suomea vapaavarastojen sijaintimaana ja käyvät täältä kauppaa Venäjälle.

- Suomen heikkoutena on venäjänkielen osaaminen. Käytännön ongelmia, ottaen huomioon että venäläiset hoitavat noin 70-80 prosenttia maantiekuljetuksista, aiheuttaa venäläiskuljettajien viisumien saanti, joka voi kestää kolmekin viikkoa. Infrastuktuurin pullonkauloja ovat rajaratojen yksiraiteisuus ja Suomen puolen ratojen huono kantavuus.
- Mahdollisuutena Venäjän kauppatapojen ja lainsäädännön ”normalisoituminen on todella pitkän ajan mahdollisuus”.
- Venäjään liittyvistä uhkista merkittävimmät ovat talouden suuret vaihtelut, omien suosiminen ja se, että Venäjällä liian moni asia perustuu poliittisiin päätöksiin tai on niistä riippuvainen. EU:n ja Venäjän suhteet eivät sen sijaan vaikuta Suomen ja Venäjän suhteisiin.

Projektin venäläisiltä tutkijoita pyydettiin myös SWOT-analyysii venäjän liikenne- ja kuljetussektorista. Tulokset on esitetty taulukossa 5.2.

6 Johtopäätökset, Suomen visio ja strategiat

6.1 Johtopäätökset

Venäjän kansantuote kasvaa vuoteen 2010 mennessä 6 prosenttia vuodessa. Kasvu on maailman mitassa erittäin nopeaa. Se merkitsee keskimäärin 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 tuontia paljon suurempi vienti mahdollistaa tuonnin nopean kasvun vuosiksi eteenpäin. Venäjän kehitysennuste on optimistinen, mutta juuri tätä optimistista vaihtoehtoa Venäjä taloudellisen kehityksen ja kaupan ministeriö pitää todennäköisenä ja se vastaa myös Kansainvälisen valuuttarahaston ennustetta. Kehityksellä on riskinsä kuten romahdus öljyn hinnoissa tai Venäjän sisäisen tilanteen kiristyminen ja yritysten toimintaedellytysten heikkeneminen, jos politiikan ja talouden välit kiristyvät.

Suomelle logistiikkaelinkeille 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. Pääsy osalliseksi Venäjän 5 prosentin keskimääräisestä viennin kasvusta on mahdollista ja taloudellisesti kannattavaa. 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. Trans-Siperian reitin liikenne on voimakkaassa kasvussa. Arvioimme, että Suomen Venäjään liittyvät kuljetukset voivat kasvaa keskimäärin 8 prosenttia vuodessa vuosikymmenen loppuun mennessä. Kansantalouden kannalta kyse on kasvualasta.

Kokonaisuudessa Suomen osuudet Venäjän kuljetusvirroista lastin painossa mitattuna ovat suhteellisen pienet verrattuna Venäjän omiin ja Baltian satamien kautta kulkeviin kuljetusvirtoihin. Monet Baltian satamat ja Venäjän omat Suomenlahden perukan satamat on suunniteltu öljyn ja öljytuotteiden sekä muiden bulkkituotteiden massiiviseen vientiin. Suomen

kautta kulkevien tavaravirtojen pienuus massakuljetusten rinnalla ja toisaalta Suomi-reitin turvallisuus ovat etuja, joiden ansiosta kuljetukset pysyvät täällä.

Suomen kilpailuetuja

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

Kilpailukykyä kilpaileviin reitteihin nähden parantavat oleellisesti 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 kauttakulkuliikenteen käyttöön.

Synergiaetuja ei ole kuin osaksi hyödynnetty.

Suomen kansantalouden tuonti ja vientikuljetukset sekä Venäjän kaupan kuljetukset ja niiden vastaparina transitokuljetukset tuottavat toisilleen yhteistuotannon etuja. Samoista kuljetusresursseista ja infrastruktuurista saadaan enemmän tulosta. Samalla nämä kolme tukijalkaa tekevät Suomen vähemmän alttiiksi Venäjän liikenteeseen tyypillisesti liittyville äkillisille riskeille. Baltian maat sen sijaan ovat huomattavasti haavoittuvampia, koska ne ovat riippuvaisia lähes yksinomaan transitokuljetuksista. Toisaalta transitoliikenteen tärkeys Baltian maille saa ne yrittämään tosissaan ja kehittää niistä kovia kilpailijoita.

Suomen heikkouksia

Suomella on logistisessa mielessä myös heikkouksia. Suomen reitti Keski-Euroopasta Venäjälle on pitempi kuin väylät Baltian maiden kautta ja suorat maakuljetukset Keski-Euroopasta. Myös Suomen kustannustaso – palikat, polttoaineet, väylämaksut jne. – ovat korkeammat kuin eteläisimpien kilpailijoiden. Jäykkä työmarkkinakulttuuri luo omat esteensä tehostaa toimintoja. Suomen liikevirrat myös pirstoutuvat monille kilpaileville satamille ja niiden pienille toimijoille, mikä alentaa tehokkuutta ja johtaa väistämättä päällekkäisiin investointeihin. Näitä heikkouksia on kompensoitu turvautumalla uuteen teknologiaan, ottamalla käyttöön tietotekniikkaa ja automatisoimalla toimintoja.

Julkinen valta ja eri viranomaiset ovat toimineet aktiivisesti avaamalla rajanylityksen pullonkauloja ja kehittämällä pelisääntöjä yhteistyössä Venäjän viranomaisten kanssa. Julkinen valta on panostanut tietotekniikan kehityshankkeisiin, sähköiseen tullaukseen, toimintojen virtaviivaistamiseen ja raja-asemien uudistamiseen, mitkä ovat nopeuttaneet lastien kulua. Myös vapaavarastointi ja monet muut tullin joustavat toimenpiteet kompensoivat Suomi-reitin kalliita kustannuksia.

Seuraavassa esitetään Suomen logistiikkaelinkeinolle visio Venäjän ulkomaankaupan kuljetuskilpailuun sekä strategioita, miten Suomen kilpailukykyä voidaan kehittää. Visio ulottuu vuoteen 2010. Vision ja strategian tavoitteina on pyrkiä tasapainoisesti toteuttamaan kolmea tavoitetta: Kuljetusasiakkaiden – teollisuuden ja kaupan – kannalta olennaista on kuljetusten tehokkuus ja siihen liittyvät todelliset lisäarvoa tuottavat palvelut. Logistiikkaelinkeinoon kannalta kyse on elinkeinotoiminnasta, sen kilpailukykyä ja menestyksestä. Valtiovallan ja veronmaksajien kannalta kyse on kuljetuksiin tehtyjen investointien yhteiskunnallisesta tuotosta.

6.2 Suomi-visio Venäjän logistiikassa vuoteen 2010

Suomen Itämeren valtatie toimii esimerkillisesti, samoin kuin Suomen ja Venäjän väliset kuljetukset. Synergiaetuja hyödyntämällä Suomessa toimivat logistiikkayritykset ovat Venäjän ulkomaankaupan johtava arvotavaroiden kuljettaja. Länsimaisten yritysten mukana logistiikkayrityksemme laajentavat toimintaansa Venäjälle. Logistiikkaelinkeinoon tulojen reaaliikasvu Venäjän liikenteestä on vuosittain vähintään 8 prosenttia.

6.3 Suomen strategiat logistiikassa Venäjälle

Suomen strategian esitetään koostuvan kolmesta elementistä

- kuljetustalouden parantaminen
- Suomen kehittäminen logistiikkakeskuksena
- 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 kautta kulkevat vienti- ja tuontikuljetukset, Suomen ja Venäjän välisen kaupan kuljetukset sekä Suomen kautta itään ja länteen kulkevat transitokuljetukset. Kuljetustaloutta parannetaan hyödyntämällä näiden kuljetusten synergioita ja yhteistuotannon etuja tavoitteena kilpailukykyiset hinnat ja palvelu kuljetusasiakkaille, kannattava ja laajeneva toiminta logistiikkayrityksille sekä paras mahdollinen tuotto ml. työllisyyden kohentuminen yhteiskunnan tekemille investoinneille.

Kuljetusten kilpailukyky, jossa yhdistyy sekä asiakkaan että palvelun tuottajan etu, riippuu eritasoisista tekijöistä. Alimmalla tasolla ovat yksittäisten tuotantotehtäimien kustannukset, joita on verrattava niiden tuotavuuteen. Kuljetusreitien kustannuskilpailukyky riippuu jo lukuisien eri yksiköiden yhteisestä kilpailukykyvyydestä. Kansakunnan tasolla kyse on systeemin organisatorisesta tehokkuudesta. Kuljetusten kilpailukykyyn parantamiseksi tarvitaan toimenpiteitä kaikilla näillä tasoilla.

Systeemitasolla yhdistetään kuljetuksia harvemmille reiteille sekä teknisin ja toiminnallisuin ratkaisuin saadaan lastivirrat molempiin suuntiin paremmin tasapainoon. Kolmen yllämainitun kuljetusvirran yhteisoptimoinnilla on saavutettavissa huomattavia tehokkuusetuja. Myös tietojärjestelmiä kehittämällä ja toimintoja virtaviivaistamalla parannetaan systeemin toimivuutta, mistä on osoituksena jo saavutettu tullitoimintojen kehittyminen. Samanlaista työtä tarvitaan paluukuljetusten lisäämiseksi sekä konttilogistiikan tehostamiseksi.

Kuljetusreittien kokonaistehokkuutta parannetaan. Vaikka yksittäiset kustannuserät kuten palkat, polttoaineet, kuljetusasiakirjan laatiminen jne. olisivat kilpailevia reittejä korkeammat, kokonaiskustannukset saadaan edullisemmiksi, kun paluukuljetuksia on automatisoitu, odotusajat ovat lyhyemmät, lastit saapuvat ajallaan ja työvoima ja palvelut ovat käytettävissä juuri silloin kun niitä tarvitaan.

Reittien ohella kustannustehokkuutta tarvitaan yksittäisten suoritteiden tasolla. Toiminnan tehostamiseksi on tuotettava vertailevaa kustannustietoa Suomen reiteistä ja niiden kanssa kilpailevista reiteistä.

Kuljetustalouden parantamiseksi tarvitaan selektiivisiä investointeja infrastruktuuriin. Ne on kohdistettava sinne, missä fyysiset tavaravirrat todella kulkevat. Venäjän tavaravirtojen kannalta tärkeitä solmukohtia ovat Kotkan, Haminan, Helsingin, Hangon ja Turun satamat ja rajanylityspaikoista Vaalimaa, Vainikkala, Nuijamaa, Imatra ja Niirala. Näiden kautta kulkevien reittien pullonkauloja on avattava. Fyysisten investoin-

tien sijasta on usein kannattavaa sijoittaa tietotekniikkaan ja tietoliikenteeseen ja toimintojen järjeistämiseen. ”Mieluummin investoidaan rajanylityspaikan läpäisykykyyn kuin sen odotuskaistoihin”.

Transitoliikenteen kokonaiskustannuksia ja hyötyjä ei tunneta – esimerkiksi tienpitokustannuksia, liikenteen ruuhkautumis- ja onnettomuus-kustannuksia sekä ympäristövaikutuksia. Merkittävän osan liikenteestä hoitavat ulkomaiset yritykset ja ulkomaalainen työvoima (esimerkiksi rekkaliikenteessä), mikä alentaa kansantaloudellisia vaikutuksia.

Kuljetustalouden parantamiseen ehdotamme seuraavia toimenpiteitä:

- Valtiovallan ja kuntien investoinneista päätettäessä tehdään ratkaisuja, jotka palvelevat sekä Suomen vientiä ja tuontia että transitoliikennettä. Näin saavutetaan sijoituksille parempi tuotto ja toisaalta vähennetään niiden riskejä.
- Venäjän kuljetuksiin tehtävien sijoitusten tuoton turvaamiseksi viranomaisten on tehtävä yhteistyötä Venäjän viranomaisten kanssa, niin että investoinnit ovat molempia hyödyntäviä, ja ne koetaan näin myös Venäjällä. Suomen ja Venäjän yhteistoimin on myös pyrittävä saamaan EU:n ja muuta kansainvälistä rahoitusta.
- Kuljetusvirtoja optimoidaan siten, että hajanaisia kuljetusvirtoja yhdistetään, jolloin päästään yhtä aikaa nopeampirytmiseen liikenteeseen ja suurempiin kuljetuskokoihin (laivakoot, junapituudet) ja voidaan lisätä menopaluu-kuljetuksia. Kontituksen lisäämisellä kasvataan menopaluu-kuljetuksia ja vältetään tyhjänä ajamista.
- Valtiovalta, teollisuus ja logistiikkaelinkeino käynnistävät yhteisen suunnittelutyön siitä, miten suomalaisten Venäjälle sijoittavien yritysten ja myöhemmin muidenkin Venäjällä toimivien yritysten viennin kuljetuslogistiikka voitaisiin hoitaa Suomen kautta ja samalla saadaan aikaan reitin kilpailukykyä parantavia paluukuljetuksia.
- Suomen reitin ja sen kanssa kilpailevien reittien todelliset kokonaiskustannukset kuljetettavaa yksikköä kohti eri rahtilajeissa selvitetään. Kilpailukykyyn parantamisessa käytetään tätä systemaattista benchmarking-tietoa.
- Transitoliikenteen yhteiskunnalliset kustannus-hyötyvaikutukset selvitetään. Suosittelemme transitoliikenteen perusteellisen kustannus-hyötyanalyysin suorittamista, mikä parantaa eri toimijoiden päätöksentekoa.

Suomen kehittäminen logistiikkakeskuksena

Etelä-Suomesta kehitetään Venäjälle suuntautuvan arvotavaraviennin ja -tuonnin logistiikkakeskus, jonka monipuolisesta toiminnasta kehittyy erikoistunut logistiikkaklusteri. Pietarin ja Leningradin alueet, 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. Klusterin kehitystyö tehdään julkisen vallan, kuljetusasiakkaiden ja logistiikkayritysten yhteisponnistuksin. Tärkeää on myös yhteistyö venäläisten yritysten ja Venäjän valtion sekä alueviranomaisten kanssa. Kaakkois-Suomella on erityisasema klusterin kehittämisessä.

Suomen kautta kulkee noin kolmannes Venäjän tuonnin arvosta. Myös länsitransitoa voidaan kehittää, kun keinotekoiset esteet, joista tärkein on Venäjän rautateiden kaksoistariffi, saadaan poistettua. Keskipitkällä ajalla transitoliikennettä lisäävät investoinnit korkeamman jalostusasteen tuotantoon Luoteis-Venäjällä. Merkittävän osan investoinnista tekevät suomalaisyritykset. Myös Trans-Siperian radan liikenne, jonka tosiasiainen Euroopan puoleinen päätepiste on Suomi, lisää logistiikkakeskuksen merkitystä. Toistaiseksi pääosa lasteista kuljetetaan jakelukuljetuksina Venäjälle, mutta nopeutensa ja täsmällisyytensä takia tästä liikenteestä voi kehittää merkittävää kauttakulkuliikennettä Kaukoidästä EU-maihin. Kalliissa lentorahdissa Helsinki-Vantaan lentokenttä toimii Venäjän lähialueen solmukohtajana.

Transitoliikenteen oheen syntyy uusia yrityksiä tarjoamaan lisäarvopalveluja ja jalostusta. Esimerkkinä tästä ovat lukuisat uudet terminaalirytykset ja kansainvälisten logistiikkayritysten investoinnit sekä suorat sijoitukset Suomeen. Paikallisista yritysryppäistä parhaita esimerkkejä ovat Haminan ja Kotkan satamaan sijoittuneet logistiikkayritykset ja tuotannolliset yritykset sekä Suomen ja Venäjän autontuonnin keskittymä Hangossa. Vilkkaimpiin rajanylityspaikkoihin keskittyy myös yritysryppäitä. Epävarmuustekijöistä huolimatta toiminnassa mukana olevat yritykset ja niiden sijaintikunnat sijoittavat liikenteen kehitykseen.

Suomen logistiikkaklusterin yrityksillä on hyvät mahdollisuudet kilpailla Venäjän investointiprojektien kuljetuksista, kun investoinnit toden teolla lähtevät käyntiin. Suomella on useille aloille – metsäteollisuuteen, teleoperointiin, energiantuotantoon, siirtoon ja jakeluun, kaivostoimintaan, metallienjalostukseen, rakentamiseen – sopivaa teknologiaa. Usein rakennusprojekteja hoitavat tutut suomalaiset yhtiöt.

Toinen tulevaisuuden näkymä on toimiminen kaupan jakelukeskukseksi Suomen ja Luoteis-Venäjän lähes 20 miljoonan potentiaalisen asiakkaan jakelualueelle, kun kaupan ketjut laajenevat yli rajan. Aluetta on optimaalista palvella joko Helsingin seudulta tai Pietarista riippuen tavaran alkuperästä ja kauppaketjun myymäläverkon painopisteestä.

Suomen logistiikkakeskuksen kehittämiseksi ehdotamme seuraavia toimenpiteitä:

- Muodostetaan suomalais-venäläinen työryhmä kehittämään logistista keskusta ja klusteria, jonka muodostavat eteläinen Suomi sekä Leninigradin ja Pietarin alueet ja näiden logistiikkayritykset.
- Kehitetään Suomen ja Venäjän välistä kuljetusinfrastruktuuria pitkäjänteisesti tarkoin kohdennetuilla investoinneilla ja haetaan siihen rahoitusta EU:lta.
- Kehitetään informaatio-, rahoitus- ja muita tukipalveluita logistiikkayrityksille ja kuljetuksen tarvitsijoille (TE-keskukset, Finnvera, Finnpro). Merkittäviä kohderyhmiä ovat venäläiset ja kansainväliset Suomeen sijoittuvat logistiikkayritykset ja Venäjälle sijoittuvat suomalaiset yritykset.
- Kehitetään logistista, kielitaitoista osaamista ja tutkimusta ja sijoitetaan tuotekehitykseen. Muodostetaan logistisen teknologia- ja liiketoimintaosaamisen huippuyksikkö, jonne rekrytoidaan säännöllisesti myös venäläisiä opiskelijoita ja tutkijoita. Suunnataan teknologian kehitysvaroja logistiikan teknologian, tietojärjestelmien ja logistiikkapalvelujen kehittämiseen suomalais-venäläisinä projekteina.
- Rajanylitystä helpotetaan siirtämällä tullausta pois rajalta ja kehittämällä yhteistyössä Venäjän viranomaisien kanssa tullausmenettelyjä rajalla ja tullausta tukevia tieto- ja tiedonsiirtojärjestelmiä: TIR-Carnetista siirrytään sähköiseen passitukseen, vihreään linjaan siirretään lisää kuljetuksia, isoille kuljetusasiakkaille järjestetään räätälöityjä tullausratkaisuja.
- Satama-, väylä- ja muiden maksujen hintajousto poikkeaa omassa ja transitoliikenteessä, jossa on käytettävissä vaihtoehtoisia reittejä. Asetetaan transitoliikenteeltä perittävät maksut siten, että kokonaistulot maksimoituvat, jolloin niiden turvin voidaan laskea myös kotimaisen liikenteen maksuja.
- Tunnustetaan Kaakkois-Suomen erityisasema muotoutumassa olevassa logistiikkakeskuksessa. Tämä merkitsee muun muassa seuraavia toimenpiteitä: Kansallisessa strategiassa otetaan huomioon Kaakkois-

Suomen aluestrategian tavoitteet. Suomesta Kotka ja Hamina nimeetään EU:n Merten valtatie -ohjelman toiseksi päätesatamaksi tavoitteena siirtää liikennettä pois Venäjän ja Keski-Euroopan välisestä maantieliikenteestä sekä Via Baltican liikenteestä, EU:n rahoitusta haetaan rajan ylittävään logistiikkayhteistyöhön ja julkinen valta tukee yritysryppäiden syntyä satamien yhteyteen.

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.

Tätä strategiaa voidaan nimittää myös symbioottiseksi kansainvälistymiseksi. Metsäklusterin eri toimialat ovat käyttäneet strategiaa menestyksellisesti, ja viimeksi sen ovat tehneet teleklusterin yritykset. Nokian myötä monet sen alihankkijoista ovat kansainvälistyneet. Strategian seuraava vaihe on myydä palveluita ja tuotteita muille maahan sijoittuneille kansainvälisille yhtiöille ja sitten myös saman alan paikallisille yhtiöille. Strategiaa voi nopeuttaa ostamalla paikallisia yrityksiä ja käyttämällä paikallisia alihankkijoita, jolloin saa paikallistuntemusta ja paikallisia asiakassuhteita.

Laajentumista edesauttaa se, että venäläiset yritykset eivät vielä ole kehittäneet näille aloille räätälöityjä palveluita eivätkä ottaneet käyttöön tehokasta teknologiaa. Myös logistinen kokonaisnäkemys puuttuu. Logististen ratkaisujen sijasta on tarjolla kuljetuspalveluita, jotka eivät muodosta joustavia kuljetusketjuja. Lisäksi ajan ja täsmällisyyden taloudellista arvoa ei ymmärretä.

Logistiikkayritysten Venäjälle laajentumiseksi ehdotamme seuraavia toimenpiteitä:

- Strategian toteuttaminen vaatii asennemuutosta ja uusia yritysstrategioita logistiikkaelinkeinolta. On rohjettava laajentua hankitun osaamisen avulla asiakasyrityksiin tukeutuen uusille markkinoille.

- Symbioottinen kansainvälistyminen vaatii logistiikkayritysten, teollisuuden ja kaupan keskusteluita asiakkaiden logistiikkatarpeista uudessa toimintaympäristössä.
- Valtiovalta avaa portteja toiminnalle Venäjällä. Kilpailun vapauttaminen Venäjän kuljetuksissa otetaan esille kahdenkeskisissä, EU:n ja Venäjän välisissä keskusteluissa sekä nostetaan Venäjän WTO-jäsenyysneuvottelujen asialistalle.
- Valtio edistää suomalaisten ja Suomessa toimivien logistiikkayritysten kansainvälistymistä vientituella ja -takuilla, tutkimuksella ja koulutuksella. Valtio on myös itse logistiikkayrittäjä – Suomen Posti, VR ja Finnair etabloituvat myös Venäjälle.

6.4 Visiota ja strategiaa tukevat toimenpiteet

Strategian toteutumisen kannalta olennaisia elementtejä ovat kansainvälinen yhteistyö ja erityisesti tiivis kumppanuus venäläisten kanssa, jatkuva infrastruktuurin kehittäminen Suomen reitillä molemmin puolin rajaa ja Suomen reitin ja logistiikkakeskuksen yhteinen myönteinen markkinointi kuljetusasiakkaille.

Liite 1.

Venäjän talouden, ulkomaankaupan ja kuljetusten kehitys

Grigory Dudarev – Sergey Boltramovich – Pavel Filippov –
Nikita Lisitsyn

Sisällys

1	Venäjän talouden ja ulkomaankaupan kehitys	83
2	Suomen ja Venäjän taloussuhteiden kehitys	108
3	Venäjän ulkomaankaupan logistiset ketjut	119
4	Venäjän ulkomaankaupan kehitysskenaariot	164

1 Venäjän talouden ja ulkomaankaupan kehitys

1.1 Venäjän talouden uudistukset ja siirtymäkausi

Neuvostoliiton hajoamisen jälkeen Venäjällä alkoivat radikaalit markkinatalouteen tähtäävät muutokset. Vuonna 1991 muodostettu Egor Gaidarin hallitus sai tehtäväkseen sekä taloudellisia että poliittisia uudistuksia. Kiireinen tehtävä oli elintarvikepulan poistaminen. Hallitus myös aloitti tuotannollisen omaisuuden yksityistämisen. Uudistuksia toteutettiin kahdessa vaiheessa. Ensimmäisessä vaiheessa vuoden 1992 alku puoliskolla vapautettiin hinnat, mikä johti inflaation jyrkkään nopeutumiseen ja teollisen tuotannon laskuun. Tämä toimenpide, huolimatta tuotannon laskusta, poisti elintarvikevajeen ja kyllästi kulutustavaramarkkinat. Toisessa vaiheessa toteutettiin yksityistäminen vouchereiden eli yksityistämissekkien avulla. Prosessi kesti vuoden 1992 kesästä vuoden 1994 alkuun.

Näillä muutoksilla Venäjä siirtyi suunnitelmataloudesta markkinatalouteen. Tuona aikana Venäjä myös liittyi Kansainväliseen valuuttarahastoon (IMF) ja joihinkin muihin kansainvälisiin organisaatioihin sekä ryhtyi aktiivisesti hankkimaan ulkomaista pääomaa maahan.

1990-luvun alun uudistukset olivat vaikeita, koska lainsäädännöllinen perusta oli epätäydellinen, mikä osittain johtui poliittisista syistä. Parlamentti oli lähes koko ajan oppositiossa uudistuksia vastaan. Lisäksi instituutioiden kuten valtioelinten, oikeusjärjestelmän, paikallisten valtaelinten, sosiaaliturvajärjestelmän, kunnallistalouden sekä valtion sisäisestä ja ulkoisesta turvallisuudesta vastaavien elinten (poliisi, turvallisuuspalvelu ja armeija) uudistaminen viivästyi. Sitä paitsi poliittinen ja sosiaalinen epävakaisuus monimutkaisti ja hidasti uudistusprosessia.

Hallitus pyrki pitämään inflaatiota kurissa sekä pysäyttämään väestön ja varsinkin julkisen sektorin työntekijöiden elintason alenemisen. Rahoittaakseen menoja vuosina 1995-1998 Venäjän hallitus otti isoja lainoja sekä koti- että ulkomaisilta markkinoilta. Lainat eivät olleet taatuja. Näinä vuosina budjetti oli jatkuvasti alijäämäinen eikä alijäämää onnistuttu kuromaan umpeen, koska tuotanto ja sen mukana verotulot eivät kasvaneet. Vuosina 1996-1998 vahvistunut rupla alensi Venäjän viennin hintakilpailukykyä. Vuonna 1998 energiavarojen maailmanhintojen aleneminen vähensi merkittävästi öljyn ja kaasun vientituloja. Nämä sisäiset tekijät yhdistyneinä vuosien 1997-1998 Aasian talouslamman seurauksiin johtivat vuoden 1998 elokuussa laajamittaiseen raha- ja

pankkikriisiin, jonka seurauksena rupla devalvoitui lähes nelinkertaisesti ja kansalaisten tulot sekä elintaso laskivat ja ostovoima heikkeni. Devalvaatio kuitenkin paransi venäläisten valmistajien kilpailukykyä sekä johti tuontia korvaavan tuotannon kasvuun. Vuoden 1999 alussa alkanut energiaraaka-aineiden hintojen nousu kasvatti raaka-aineteollisuuden ja sen liitännäisalojen tuloja. Devalvaatio laski tuottajien ruplamääräisiä kuluja sekä helpotti monien yritysten velkataakkaa. Vuonna 1999 Venäjän teollinen tuotanto ja kotimainen kokonaistuotanto alkoivat kasvaa.

Vuoden 1991 marraskuussa presidentti Boris Jeltsinin allekirjoittama asetus ulkomaankaupan liberalisoinnista muutti koko ulkomaankauppajärjestelmän. Valtion yksinoikeus ulkomaankauppaan poistui. Taloudelliset tekijät tulivat poliittisia tekijöitä tärkeämmiksi. Markkinointia haettiin entisten, kaukaisempien neuvostotasavaltojen ja Baltian maiden asemasta enemmän muista maista.

Venäjän vuoden 1992 jälkeisen ulkomaankaupan erikoispiirteenä oli vienti- ja tuontimäärien jatkuva kasvu, vaikka maan kotimainen kokonaistuotanto laski. Tämä tendenssi vaihtui vasta vuoden 1997 jälkeen, jolloin kotimaisen kokonaistuotannon dynamiikka ja ulkomaankaupan dynamiikka rupesivat olemaan samansuuntaisia.

Ristiriitaisen dynamiikan syiksi voidaan luetella useita tekijöitä, jotka kuvaavat yleisesti vuosien 1992-1999 Venäjän ulkomaankauppaa:

- 1990-luvun alussa koti- ja ulkomaisten markkinoiden välillä oli merkittävä hintaero.
- Venäjän inflaation korkea taso ja tavaksi muodostunut maksujen laiminlyönti johtivat siihen, että tavaroita toimitettiin vientiin markkinahintoja pienemmillä hinnoilla, koska vienti oli joskus ainoa vakaa tulonlähde.
- Väestön ostokyvyn aleneminen ja yritysten investointiaktiivisuuden lasku johtivat kysynnän heikkenemiseen kotimarkkinoilla ja stimuloivat viennin kasvua. Tämä koski varsinkin raaka-aineteollisuuden aloja sekä välituotevalmistajia, jotka olivat kilpailukykyisiä kansainvälisillä markkinoilla.
- Tuonnin kasvu johtui 90-luvun alkupuolella kulutustavaroiden ja elintarvikkeiden yleisestä puutteesta Venäjällä. Vuosikymmenen lopulla taas ruplan vahvistuminen ja maksukykyisten kuluttajien lisääntyminen lisäsivät tuontia. Kotimainen tuotanto ei pärjännyt kilpailussa tuontihyödykkeille.

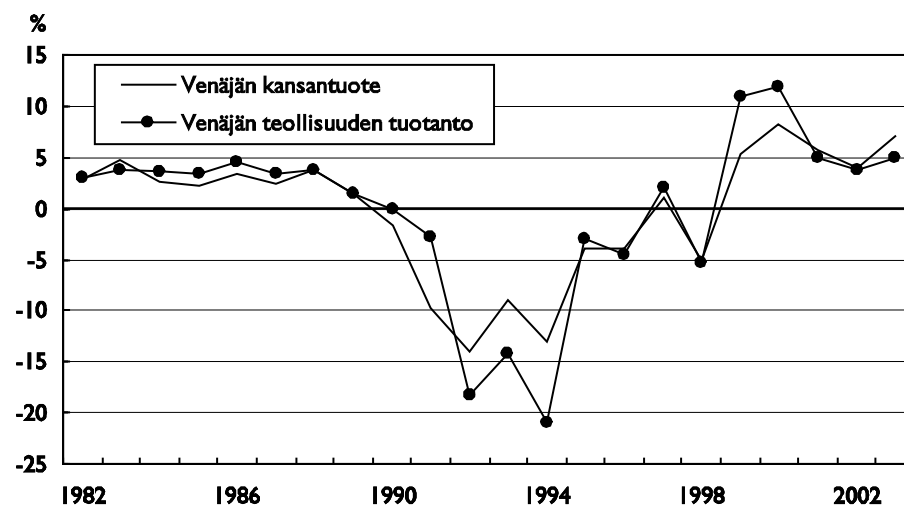
Vuoden 1998 kriisin jälkeen näiden tekijöiden vaikutus heikkeni. Taloudellisen kasvun kaudella vuosina 1999-2003 ilmeni Venäjän ulkomaankaupassa uusia tendenssejä. Vienti kasvoi nopeasti raaka-aineloilla. Tuonnin rakenne muuttui investointitavaroita suosivaksi. Lisäksi ulkomaankaupan maavaliikoimassa tapahtui muutoksia.

1.2 Venäjän talouden kehityksen nykyvaihe

Talouden kasvu

Viimeisen viiden vuoden aikana Venäjän talous on kasvanut ennätysvauhdilla jopa verrattuna entisen Neuvostoliiton raportoimiin kasvulukuihin (ks. kuvio 1.1).

Kuvio 1.1 Neuvostoliiton ja Venäjän kansantuotteen (BKT) ja teollisuuden tuotannon kehitys vuosina 1982-2003



Lähde: Venäjän tilastovuosisikirjat 1992-2003, Moskova 1993-2004 ja VSFNT:n kansantalous-kokoelmat 1981-1991, Moskova 1982-1992.

Talouden kasvun syinä pidetään seuraavia olosuhteita ja tekijöitä:

- Vuoden 1999 maaliskuusta alkaen raakaöljyn maailmanmarkkinahinnat ovat nousseet ja saavuttivat vuonna 2003 keskipitkän aikavälin historiallisen huipun, mikä edisti raakaöljyn vientiä.
- Vuoden 2000 presidentinvaalien jälkeen sosiaalipoliittinen tilanne on vakiintunut ja institutionaalisia uudistuksia käynnistettiin oikeustoi-

nessa, verotuksessa, eläkejärjestelmässä ja toimeenpanovaltaan liittyen.¹

- Ruplan devalvaatio antoi kotimaisille tuottajille hintaedun Venäjän markkinoilla ja lisäksi viejät hyötyivät ruplamääräisten kustannusten reaalisesta halpenemisesta, mitkä tekijät vahvistivat venäläisyrittäjien kilpailukykyä. Vuosina 2002-2003 tämä vaikutus kuitenkin ruplan vahvistumisen myötä poistui.
- Venäläisten ja maassa toimivien ulkomaalaisten yritysten kysyntä ja niiden investointihalukkuus ovat merkittävästi lisääntyneet.

Talouden rakenne

Vuonna 2000 osana alueita koskevia uudistuksia maa jaettiin seitsemään federaatiopiiriin. Teollinen rakenne eri federaatiopiireissä on erilainen (ks. taulukko 1.1).

Taulukko 1.1 Kansantuotteen jakautuminen aloittain federaatiopiireissä vuonna 2002, prosenttia alueen kansantuotteesta

	<i>Teollisuus</i>	<i>Maa-talous</i>	<i>Rakentaminen</i>	<i>Liikenne</i>	<i>Viestintä</i>	<i>Kauppa</i>
Venäjän Federaatio	31	6,8	8	7,4	1,6	19,4
Keski-Venäjän alue	17,8	4,3	5,5	4,5	2,5	35,8
Luoteisalue	35,6	3,9	8,1	9,8	1,9	15,1
Eteläalue	21,5	17,2	11,5	9,1	1,6	13,5
Volgan alue	37,2	10,4	7,7	7,6	1,1	12,6
Uralin alue	45,7	2,8	12,5	7,7	0,7	6,5
Siperian alue	38,6	10,3	6,4	10,2	1,2	12
Kaukoidän alue	39,1	5	10	11,1	1,5	10,3

Lähde: Venäjän alueet 2003 tilastovuosikirja, Moskova 2003.

¹ On kuitenkin todettava, että laaja keskustelu uudistusten toteutuslinjasta ei johtanut tuloksiin. Todellisuudessa kokonaisvaltaisia reformeja ei ole toteutettu. Uudistukset koskivat useimmiten vain yksittäisiä ongelmia, mistä esimerkkinä on hallintoreformi.

Teollisuus on hallitseva Venäjän taloudessa. Kaksitoista vuotta kestäneet markkinauudistukset johtivat kaupan² ja palvelusektorin osuuden kasvuun. Alueellisesti kansantuotteen rakenteessa ilmenee kuitenkin federaatiopiireittäin eli suuralueittain tiettyä vaihtelua.

Neuvostoliiton aikana teollisuudella oli perinteisesti suuri osuus Uralin suuralueella. On syytä ottaa huomioon, että Uralin suuralueeseen kuuluvat paitsi varsinainen Ural myös Hanti-Mansin sekä Jamalo-Nenetsien autonomiset piirikunnat Länsi-Siperiassa, joissa on erityisen vahva öljy- ja kaasuteollisuus.

Eteläisellä suuralueella maatalouden osuus on luonnollisesti merkittävä. Etelä-Volgan ja Pohjois-Kaukasuksen erikoistuminen maatalouteen perustuu suotuisaan maaperään. Toisaalta maataloussektorin osuus on pieni esimerkiksi Keski-Venäjän, Uralin, Kaukoidän ja Luoteis-Venäjän suuralueilla.

Venäjällä alueet eivät ole yhtä erikoistuneita kuin alueet useimmissa teollisuusmaissa. Suurimmat erot esiintyvät suuralueiden eri alueiden välillä. Esimerkiksi Keski-Venäjän suuralueella kaupan suuri osuus johtuu nimenomaan Moskovan elinkeinorakenteesta. Moskovan osuus Keski-Venäjän suuralueen kokonaistuotannosta on yli puolet ja sen elinkeinorakenteessa kauppa on erittäin merkittävä. Moskovan talouden rakenne eroaa merkittävästi muista federatiivisista alueista, myös Pietarin kaupungista. Moskovan elinkeinorakenteessa kaupan osuus on yli 50 % teollisuuden osuuden ollessa vain 9,4 % ja rakentamisen vain 4,5 %. Vaikka Moskova on Venäjän suurin liikenne- ja logistiikkakeskus, liikenteen osuus on vain 2,4 % alueellisesta kansantuotteesta, mikä on pienin luku kaikista Venäjän alueista. Esimerkiksi Pietarissa tämä osuus on yli 10 prosenttia.³

Kulutuksen kehitys

Vuosien 1999-2003 nopea bruttokansantuotteen nousu on johtanut väestön reaalityulojen kasvuun. Vuonna 2003 Venäjän BKT kasvoi 13,8 % ja vuonna 2002 9,9 % ja on saavuttanut vuoden 1998 finanssikriisiä edeltäneen tason. Väestön reaalityulojen kasvu on johtanut kulutuksen kasvamiseen. Vuonna 2003 Venäjän keskuspankin tilastojen mukaan väestön kulutus kasvoi 7,7 prosenttia.

Vähitellen tapahtuva elintason kasvu lisää samalla säästämistä. Vuoden 1998 finanssikriisin voittaminen ja viime vuosina tapahtunut venäläi-

² Tähän kuuluu myös kaikki palvelu- ja tavaramyyntiin liittyvä oheistoiminta.

³ Venäjän alueet 2003 tilastovuosikirja, Moskova 2003.

sen pankkisektorin lujittuminen ovat johtaneet yksityisten säästöjen kasvuun liikepankeissa, osakkuusrahastoissa sekä muissa rahoituslaitoksissa. Silti vieläkin maassa on suuria määriä rahaa ulkomaanvaluuttana, etupäässä dollareina ja euroina, joita ihmiset pitävät itsellään. "Kotisäästämisen" suuruus on kymmeniä miljardeja dollareita. Nämä varat ovat olosuhteiden parantuessa tärkeä resurssi Venäjän taloudelle – sijoitustoiminnalle ja kulutuskysynnälle.

Venäjän kulutustavaramarkkinat kehittyvät suhteellisen suotuisasti. Vähittäiskaupan liikevaihto kasvaa, vaikka kasvuvauhti onkin vähitellen hiljentymässä. Vuonna 2001 kasvu oli 10,8 %, vuonna 2002 9,1 % ja vuonna 2003 8,0 %. Toisena tärkeänä tendenssinä kulutuksessa voidaan pitää kestokulutustavaroiden osuuden kasvua. Avaintekijänä tässä prosessissa on kulutusluottojärjestelmä, joka on saamassa jalansijaa Venäjän suurkaupungeissa, etenkin Moskovassa ja Pietarissa. Pankkien luottoohjelmien laajentaminen (tähän mennessä vain yksittäiset venäläiset pankit ovat alkaneet kehittää tällaista toimintaa) tulee edesauttamaan kulutustavaroiden hankintaa ja kysynnän siirtymistä yhä kalliimpien hyödykkeiden suuntaan. Lähivuosina on lisäksi odotettavissa, että myös Venäjällä aletaan myöntää hypoteekkiluottoja.

Taulukko 1.2 Sosiaali- ja talousalojen peruslukuja Moskovasta ja Pietarista vuosilta 1999-2002

		1999	2000	2001	2002
BKT, asukasta kohti, tuhansina ruplina voimassaolevin hinnoin	Moskova	91,143	151,594	179,646	231,800
	Pietari	31,994	43,848	59,213	79,727
BKT:n kasvu, %	Moskova	6,9	18,9	3,1	10,1
	Pietari	6,2	10,5	4,5	17,7
Rahalliset keskitulot asukasta kohti, kuukaudessa, ruplina	Moskova	6857	9285	12137	14916
	Pietari	1838	2584	3468	4572
Vähittäiskaupan liikevaihto, miljardia ruplaa	Moskova	512,946	682,439	886,390	1034,743
	Pietari	65,274	86,493	112,330	139,303
Vähittäiskaupan liikevaihdon muutos, %	Moskova	-18,0	6,1	7,9	2,9
	Pietari	-12,2	7,3	10,9	9,2

Lähde: Valtiontilastotieto (Goskomstat), 2003.

Suurimpia hyödykkeiden kuluttajia Venäjällä ovat kaksi maan suurinta kaupunkia, 10,4 miljoonan asukaan Moskova ja 4,7 miljoonan asukkaan Pietari.

Moskovan taloudellinen kehitys on ylittänyt huomattavasti Venäjän muiden alueiden kehityksen. Väestön tulot Moskovassa ovat muuta Venäjää korkeammat. Kun eurooppalaisten laskentamenetelmien mukaan 9 % venäläisistä kuuluu ns. keskiluokkaan, niin Moskovassa vastaava luku on lähes 22 %. Moskovaan on keskittynyt runsaat 80 % kaikista Venäjän rahavaroista.

Viime vuosina ovat Pietarinkin asukkaiden tulot kasvaneet huomattavasti suhteessa Venäjän keskitasoon. Tämä johtuu pitkälti Pietarin, Venäjän nykyisen presidentin synnyinkaupungin, poliittisen merkityksen kasvamisesta koko maassa. Viime aikoina on jopa keskusteltu eräiden pääkaupungille kuuluvien ministeriöiden ja keskusvirastojen siirtämisestä Moskovasta Pietariin. Pietari on vahvistunut myös Luoteisen federaatiohallintopiirin poliittisena, rahoituksellisena ja liikennekeskuksena.

Pietarin kulutustavarakauppa kasvaa parhaillaan nopeammin kuin Moskovan, mutta kulutustavaramarkkinat ovat Pietarissa vielä huomattavasti pienemmät kuin Moskovassa. Venäjän kulutustavaroista 27,6 % hankitaan Moskovassa ja vain 3,7 % Pietarissa. Väestön tulot ovat Moskovassa korkeammat ja siellä käyvät ostoksilla myös kuluttajat laajasti muilta Venäjän alueilta. Yhtenä syynä on se, että Moskovassa varsinkin tuontitavaroiden hinnat ovat alemmat kuin muilla alueilla.

Asiantuntijat uskovat, että liittyminen WTO:hon lisää johtavien alueiden, kuten Moskovan ja Pietarin, sekä niiden alueiden, joilla on kansainvälisesti kilpailukykyistä tuotantoa, etumatkaa syrjäisempiin ja pienempiin alueisiin. Tämä tulee myös vaikuttamaan kulutustarvikemarkkinoihin.

1.3 Venäjän ulkomaankauppa

Venäjän ulkomaankaupan volyymit, kehitys ja rakenne

Venäjän ulkomaankaupan määrä on viime vuosina kasvanut (ks. taulukko 1.3). Pidemmän ajanjakson suhteelliset muutokset Venäjän viennissä ja tuonnissa on esitetty kuviossa 1.2.

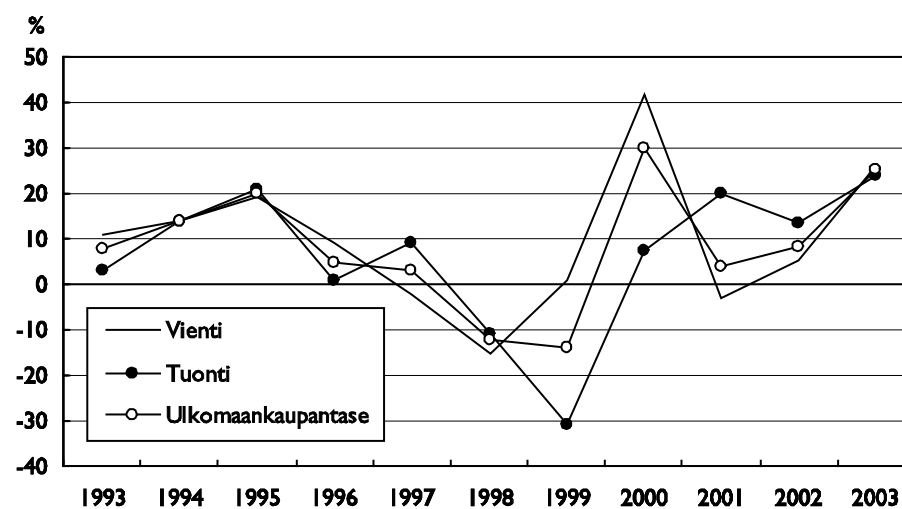
Viimeisen neljän vuoden aikana sekä Venäjän vienti että tuonti ovat voimakkaasti kasvaneet, viennin volyymi laski vain vuonna 2001. Ulkomaankaupan nousun syynä pidetään sitä, että reaalityulojen lisääntymisen ja ruplan vahvistumisen myötä tuontitavaroiden kysyntä on kasvanut sekä

Taulukko 1.3 Venäjän vienti, tuonti ja ulkomaankauppatase vv. 1995-2003, milj. USD

	Vienti	Tuonti	Tase
1995	78217	46709	31508
1996	85189	46458	38731
1997	85096	53123	31973
1998	71314	43579	27735
1999	72885	30278	42607
2000	103093	33879	69214
2001	99969	41881	58088
2002	106154	46153	60001
2003	133754	57230	76524

Lähde: Venäjän tilastovuosikirja 2003, Moskova.

Kuvio 1.2 Venäjän viennin, tuonnin ja ulkomaankaupan kehitys vv. 1993-2003



Lähde: Venäjän tilastovuosikirja, 2003, Moskova (Rossijskij statistitsheskij jezhegodnik).

sitä, että Venäjän viennin päätuotteiden eli maakaasun ja öljyn hinnat ovat nousseet.

Venäjän tilastot ovat epäluotettavia laajan harmaan talouden johdos-
ta. Erityisen vääristyneen kuvan saa tuonnista, koska todellinen tuonti on
suurempi kuin taulukossa 4 mainittu ja kulutustavaroiden osuus tuonnin
rakenteessa on virallisesti tilastoitua suurempi. Esimerkiksi elintarvikkei-

Taulukko 1.4 Venäjän ulkomaankaupan tuoterakenne v. 2003, prosenteissa

	Vienti	Tuonti
Elintarvikkeet ja maataloustuotteet	2,6	22,5
Mineraalituotteet (öljy, kaasu, kivihiili)	55,2	3,5
Kemialliset aineet ja tuotteet	7	16,7
Nahkat ja turkikset	0,3	0,5
Puu- ja paperiteollisuuden tuotteet	4,6	4,3
Tekstiilit ja jalkineet	0,8	5,3
Metallit ja jalokivet sekä niistä valmistetut tuotteet	18,6	6,4
Koneet, laitteet ja kuljetusvälineet	9,5	36,2
Muut tuotteet	1,4	4,4

Lähde: Venäjän tilastovuosikirja 2003, Moskova.

den ja maataloustuotteiden, koneiden, laitteiden ja kuljetusvälineiden, sekä tekstiilien ja jalkineiden tuonti on tilastoissa todellista oleellisesti alempi, sillä ilmoitettua tuontihintaa pyritään leikkaamaan ja tuotteita tuomaan pimeästi tullimaksujen minimoimiseksi. Harmaan tuonnin lisääntyminen ja väheneminen yhteiskunnallisten muutosten myötä voi merkittävästi vaikuttaa tilastoissa näkyvään tuonnin kehitystrendiin.

Mineraalituotteiden osuus Venäjän viennissä on selvästi suurin. Tähän tuoteryhmään kuuluvat tärkeimpinä tuotteina raakaöljy ja maakaasu. Metalleilla ja niistä valmistetuilla tuotteilla sekä kemiallisilla tuotteilla on myös hyvin suuri osuus Venäjän viennissä. Venäjän viennin volyymit riippuvat siis näiden tuotteiden maailmanmarkkinoiden suhdanteista. Viime vuosina suhdanteet ovat olleet venäläisten viejien kannalta hyvin suotuisia. Esimerkiksi vuoden 2003 Venäjän keskuspankin luvuista voidaan nähdä, että venäläisten vientituotteiden hintojen keskitaso oli 17,2 % korkeampi kuin vuonna 2002. Raakaöljyn hinnat nousivat 16,4 % saavuttaen Ural-laadussa 27,2 USD tynnyriltä ja Brant-laadussa 28,8 USD tynnyriltä.⁴ Öljytuotteiden hinnat kasvoivat keskimäärin 21,4 %, maakaasun hinnat 30,4 % ja värimetallien hinnat 12,6 %.

Lähes 70 % viennin lisäyksestä on tullut energiaraaka-aineiden viennin lisäämisen myötä. Raakaöljyn viennin arvo on kasvanut 34,4 %, öljytuotteiden viennin 26,4 % ja maakaasun viennin 28,2 %. Maailmanmarkkinahintojen kasvua seurasi myös vientimäärien lisääntyminen, esim. raakaöljyä

⁴ Venäläisen vientiöljyn laatuja ovat Urals (suurin osa) ja Siperian Light.

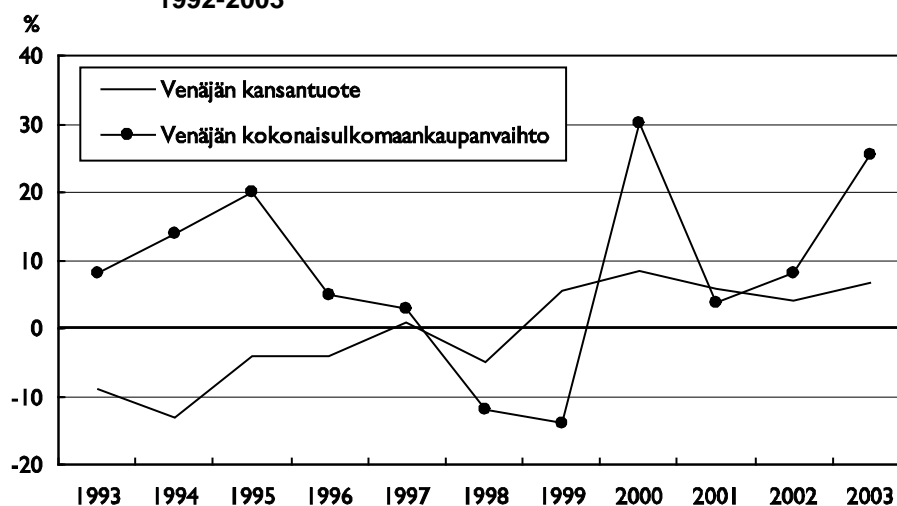
vietiin 17,9 % enemmän. Teräksen ja rauta-metallien viennin arvo on noussut 29,7 prosenttia Venäjän keskuspankin lukujen mukaan.

Koneiden ja laitteiden vienti on merkittävästi laskenut vuoteen 1990 verrattuna. Venäläisten tuotteiden käyttäjiä ovat tällä hetkellä pääosin kehitysmaat, mikä osoittaa, että venäläisten koneenrakentajien kilpailukyky on suhteellisen huono. Tämä koskee muitakin pitkälle jalostettuja tuoteryhmiä. Raakapuun sekä puu- ja paperiteollisuuden tuotteiden osuus viennistä on pysynyt lähes vakiona.

Tuonti lisääntyy pääosin koneiden, laitteiden ja kuljetusvälineiden tuonnin myötä, joka kattaa noin 40 prosenttia tuonnin kokonaiskasvusta. Myös raaka-aineiden ja teollisuuden puolivalmisteiden tuonti on lisääntynyt vauhdilla. Tämän tuoteryhmän tuonnin määrä nousi 43 % vuonna 2003, mikä johtuu Venäjän keskuspankin mukaan investointiaktiiviteetin ja teollisuuden tuotannon kasvusta. Useat yritykset eivät ilmeisesti löydä tarvitsemiaan raaka-aineita Venäjän markkinoilta ja tämä aiheuttaa kyseisen tuoteryhmän tuonnin kasvua. Tämä on ehdottomasti uusi kehitys Venäjän ulkomaankaupassa. Investointituotteiden tuonnin voimakkaampi kasvu kulutustuotteiden tuontiin verrattuna on myös olennainen suuntaus tänä päivänä, mikä kuvaa venäläisten yritysten investointiaktiiviteetin kasvua.

Viimeisen viiden vuoden aikana on tapahtunut muutos Venäjän ulkomaankaupan ja kansantuotteen kehityksen keskinäisessä suhteessa. Vuodesta 1998 alkaen Venäjän talouden ja ulkomaankaupan kehitys on ollut yleisesti ottaen saamansuuntainen (kuviot 1.3).

Kuvio 1.3 Venäjän kansantuote ja ulkomaankaupanvaihto vuosina 1992-2003

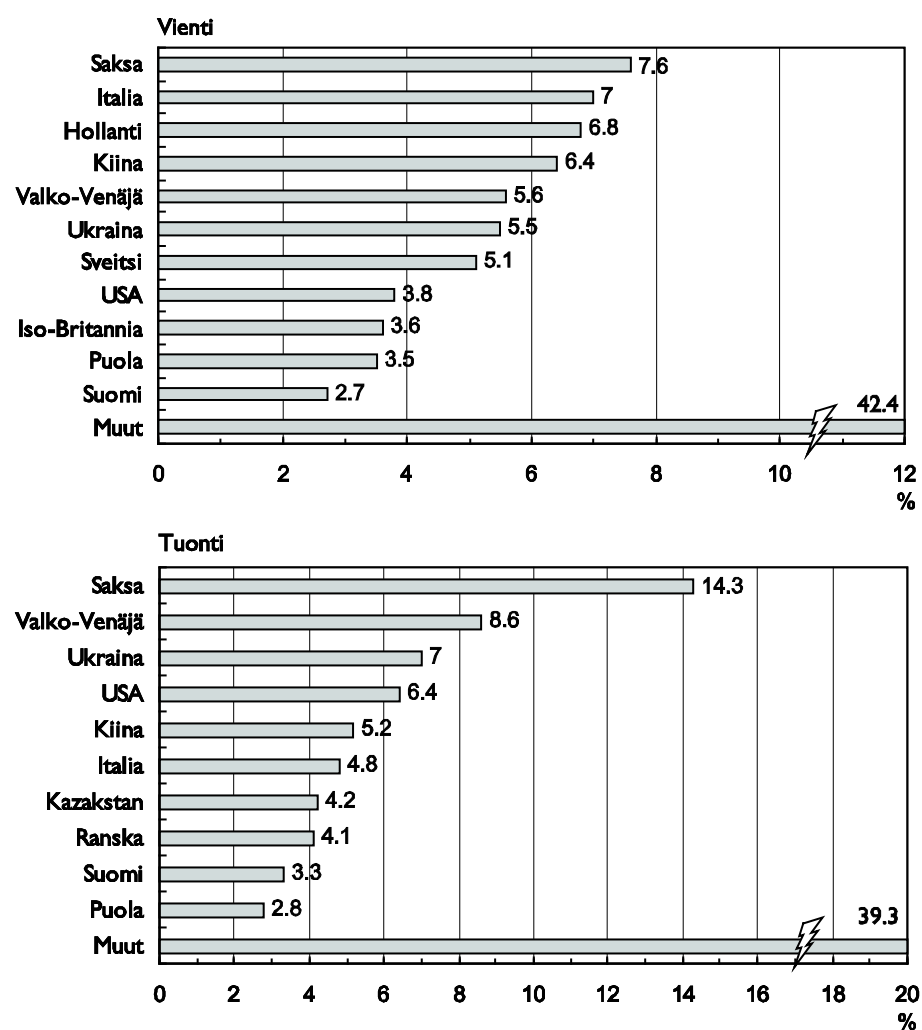


Lähde: Venäjän tilastovuosisikirja 2003, Moskova.

Venäjän tärkeimmät ulkomaankaupankumppanit

Neuvostoliiton hajoamisen jälkeen Venäjän ulkomaankaupan rakenne vientimaittain muuttui. Entisten neuvostotasavaltojen ja SEV-maiden tilalle tulivat teollisuusmaat. Entisten neuvostotasavaltojen (nykyään IVY-maiden) osuus Venäjän ulkomaankaupassa laski 1990-luvulla, ja sen jälkeenkin suuntaus on pysynyt samana. Poikkeuksena ovat Puola ja Valko-Venäjä, joiden kanssa kauppa on kasvanut lähinnä Venäjän energia-tuotteiden viennin myötä.

Kuvio 1.4 Venäjän vienti ja tuonti maittain vuonna 2003



Lähde: Venäjän tilastovuosikirja 2003, Moskova 2004.

Venäjän suurimmat ulkomaankauppakumppanit ovat Länsi-Euroopan maat – viennissä Saksa, Italia ja Hollanti ja tuonnissa Saksa. IVY-maista merkittäviä kauppakumppaneita ovat Valko-Venäjä ja Ukraina ja tuonnissa myös Kazakstan. Myös maailman talouden vetureilla, Yhdysvalloilla ja Kiinalla, on hyvin tärkeä rooli Venäjän ulkomaankaupassa. Jos katsotaan maiden osuuksien kehitystrendejä, niin yleistrendiä ei pystytä jäljittämään. Joidenkin maiden, kuten Saksan, osuus Venäjän ulkomaankaupasta viimeisten 11 vuoden aikana on ollut vakaa. Joidenkin maiden, kuten Yhdysvaltojen, osuus mainitulla ajanjaksolla on vaihdellut voimakkaasti. IVY-maiden joukossa Ukrainan osuus heikkenee vähitellen, vähän hitaammin laskee myös Kazakstanin osuus, sen sijaan Valko-Venäjän osuus Venäjän viennistä ja tuonnista on viime vuosina noussut. Kokonaisuudessaan integraatio IVY:n puitteissa on melko heikko, mistä osoituksena on niiden osuuden selkeä lasku Venäjän ulkomaankaupassa vuodesta 1992. Valko-Venäjän ja Venäjän taloudelliset suhteet ovat maiden poliittisen liittoutumisen myötä vahvistuneet merkittävästi.

Mielenkiintoista on se, että Venäjän vienti- ja tuontiluvut näyttävät erilaisilta maailman johtavan talouden eli Yhdysvaltojen kohdalla. Venäjän viennissä Yhdysvallat jäävät Länsi-Euroopan teollisuusmaista, Venäjän tuonnissa Yhdysvallat on teollisuusmaista toiseksi suurin Saksan jälkeen. Pääsyyinä siihen on Venäjän viennin erikoistuminen öljyyn ja kaasuun, joiden osuus USA:n markkinoille suuntautuvassa viennissä on varsin pieni. Venäjä myy Yhdysvaltoihin enimmäkseen metalleja ja metallituotteita. Tämä tuoteryhmä on merkittävästi pienempi tekijä venäläisen viennin kokonaisvolyymissä verrattuna öljyyn ja kaasuun, joita toimitetaan enimmäkseen Euroopan markkinoille. Sen sijaan Yhdysvaltojen osuus Venäjän tuonnista on hyvin suuri. USA:sta tulevan tuonnin kasvu on suorassa yhteydessä amerikkalaisyhtiöiden investointeihin. Suurin osa tuonnista onkin koneita ja laitteita sekä muita tuotantovälineitä. Länsi-Euroopan maista Venäjälle taas tuodaan lähinnä kulutustavaraa (kemikaaleja ja parfyymiä Ranskasta, matkapuhelimia Suomesta, jne.).

Venäjän ja Euroopan unionin kauppa

Venäjän EU-kaupan kehitys

Venäjän ja EU-maiden välisen kaupan perustavanlaatuinen asiakirja on heinäkuussa 1994 Korfulla allekirjoitettu Kumppanuus- ja yhteistyösopimus (PCA). PCA on antanut kauppasuhteiden kehittämiseksi tarvittavan juridisen perustan mm. julistamalla, että EU ja Venäjä myöntävät

toisilleen suosituimmuuden ja edistävät keskinäistä kauppaa, pääomien liikkumista ja ulkomaisia investointeja. Venäläiset kokevat myös tärkeäksi, että sopimuksessa todetaan Venäjän ulkomaan kaupan liberalisointikehitys.

PCA:n tavoitteita on kuitenkin pystytty toteuttamaan vai osittain. Syyt siihen löytyvät kahdenvälisen suhteiden taloudellisista ja poliittisista tekijöistä. Tilanne on viime vuosina parantunut, kun USA ja EU myönsivät Venäjälle markkinatalousaseman vuonna 2002.

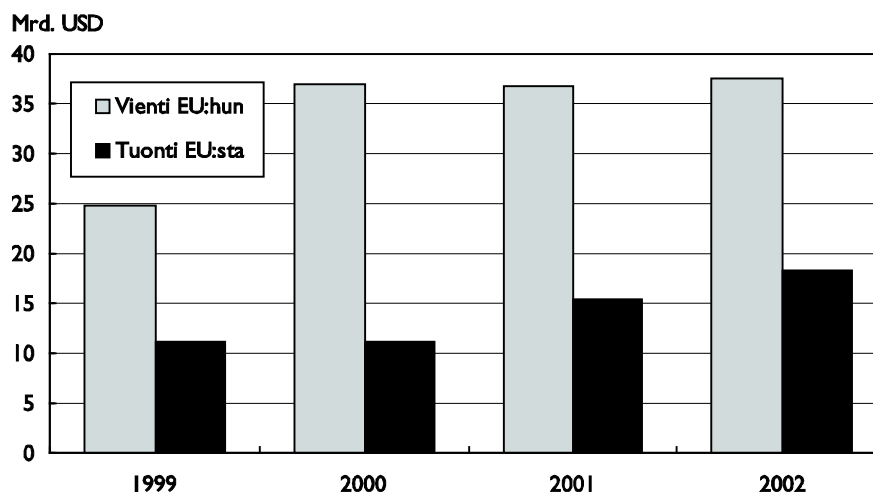
Venäjän ja EU:n ja yleensä Venäjän taloussuhteiden uusi tärkeä tekijä on Venäjän tuleva WTO-jäsenyys. Vuonna 2004 EU ja Venäjä sopivat keskenään EU:n tukevan omalta osaltaan Venäjän liittymistä WTO:hon, mikä tarkoittaa sitä, että Venäjä täyttää kaikki EU:n asettamat GATTin ja WTO:n sääntöjen mukaiset jäsenyys ehdot.

Venäläiset kokevat EU:n maatalous- ja elintarvikekaupan terveysmääräykset Venäjän ja EU:n keskinäistä kauppaa rajoittavista tekijöistä erittäin keskeisiksi. Nyt tälläkin alueella on saavutettu edistystä. Maataloustuotteiden ja elintarvikkeiden kaupan tärkeys alettiin EU:ssa ymmärtää Venäjän ruvettua vuodesta 1999 korvaamaan tämän alan tuontia kotimaisilla tuotteilla devalvaatiohyödyn avulla. Vuosien 1999-2003 investointibuumi johti Venäjällä kotimaisen elintarviketeollisuuden nopeaan kasvuun alan muuttuessa kasvutilastojen ehdottomaksi ykköseksi. Investointien ansiosta hintakilpailukyky on säilynyt ruplan arvon noususta huolimatta ja samalla tuotteiden laatu on muuttunut kilpailukykyiseksi.

EU:n ja Venäjän yhteistyöstä luonnonvarojen – ennen kaikkea energian – hyödyntämisessä, liikenneinfrastruktuurin kehittämisessä ja ympäristönsuojelussa on keskusteltu mm. EU:n Pohjoisen ulottuvuuden ohjelman puitteissa. Vaikka keskustelut eivät johtaneet huomattavien hankkeiden käynnistämiseen, Pohjoinen ulottuvuus vaikuttanee edelleen EU:n ja Venäjän tuleviin rajat ylittäviin suhteisiin.

EU:n ja Venäjän kaupan volyymimuutos EU:n tuoreimman laajentumisen myötä

EU:n ja Venäjän välinen kauppa on viime vuosina ollut kasvussa sekä EU:hun suuntautuvassa viennissä että EU:sta tulevassa tuonnissa, mikä vastaa Venäjän ulkomaankaupan yleistä kehitystä. Keskinäisen kaupan arvo on esitetty kuviossa 1.5. Todettakoon, että virallisissa tilastoissa ei ole mukana ns. harmaa tuonti, joten EU:sta Venäjälle tapahtuvan tuonnin tosiasiallinen määrä on eri arvioiden mukaan 10-30 % suurempi.

Kuvio 1.5 EU:n ja Venäjän kauppa vuosina 1999-2002

Lähde: Venäjän tilastovuosisikirja 2003, Moskova.

EU on Venäjän suurin ulkomaankauppakumppani. EU:n osuus oli vuonna 2002 viennin osalta noin 35 % ja tuonnin osalta noin 40 % (taulukko 1.5).

Venäjän vienti- ja tuontitilatostot näyttävät erilaisilta yksittäisten EU-maiden osalta. Venäjän tärkeimpiä vientimaita EU:ssa ovat Saksa, Italia, Hollanti, Iso-Britannia, Suomi ja Ranska. Merkittävimmät tuontimaat ovat taas Saksa, Italia, Ranska, Suomi, Iso-Britannia ja Hollanti. Nämä maat ovat tärkeimpiä kauppakumppaneita nimenomaan Venäjän kannalta ja niillä on Venäjään nähden erittäin tiiviit kauppasuhteet. Venäjän ja Suomen kauppa oli 4 440 miljoonaa USD vuonna 2002, kun Suomen talouteen kooltaan ja avoimuudeltaan verrattavissa olevan Tanskan Venäjänkauppa ei yltänyt kuin 928 miljoonaan USD, mikä on vain viidennes Suomen volyymista.

Taulukko 1.5 EU:n osuus Venäjän viennistä ja tuonnista, %

	Vienti EU:hun	Tuonti EU:sta
1999	34,1	36,9
2000	35,8	32,9
2001	36,7	36,9
2002	35,4	39,6

Lähde: Venäjän tilastovuosisikirja 2003, Moskova.

Toukokuussa 2004 toteutuneessa EU:n laajentumisessa oli mukana myös useita Venäjän ulkomaankauppakumppaneita, mm. Puola, Unkari, Tshekki, Slovakia ja Kypros. Vuonna 2002 näiden maiden osuus Venäjän viennistä oli 10,4 %, tuonnin ollessa vain puolet siitä, eli 5,5 %. Kyseiset maat siis tuovat paljon enemmän Venäjältä kuin vievät sinne. Tämä tosiasia näkyy vielä selvemmin absoluuttisina lukuina – Venäjän viennin arvo näihin uusiin EU-maihin oli 130 % suurempi kuin Venäjän tuonti kyseisistä maista.

Vuoden 2002 tilastojen mukaan laskettuna laajentuneen EU:n osuus Venäjän viennistä on nykyään 45,8 % ja tuonnista 45,1 % eli kyseessä on lähes puolet Venäjän ulkomaankaupasta. EU:n ja Venäjän välisillä kauppapöytäkirjoilla, hankkeilla ja yleisesti ottaen yhteistyöllä on todella suuri merkitys.

1.4 Venäjän vienti- ja tuontikuljetusten uusjako

Venäjän ulkomaankauppa tulee luultavasti muuttumaan EU:n laajentumisen myötä. Muutoksiin voitaisiin lukea mm. seuraavat ilmiöt:

- EU:n ulkomaankaupan säädökset saattavat olla vapaammat kuin tulokasmaiden säädökset suhteessa Venäjään. Hyödykkeiden ja palvelujen liikkuvuus molempiin suuntiin vapautuu ja helpottuu. Laajentunut EU vastaa lähes puolesta Venäjän ulkomaankaupasta. Uudet jäsenmaat saavat EU:ssa mukana ollessaan Venäjän suhteen paremman neuvottelu-aseman kuin aikaisemmin.

- Liittyminen EU:hun kiristää kilpailua tulokasmaiden kotimarkkinoilla kansainvälisten yritysten tullessa markkinoille. Tämä voi aiheuttaa sen, että huonomman kilpailukyvyn tuotteet hakeutuvat uusille markkinoille, mm. Venäjälle.

- Suomen ja Venäjän rajaseutuliikenneinfrastruktuurin ylikuormitus sekä Venäjän tullin ja rajaviranomaisten toiminnan tehottomuus ovat esteenä suomalaisille kuljetuksille Venäjälle. Uudet jäsenmaat, erityisesti Baltian maat ja Puola, voivat ottaa suuremman osan Venäjän ja EU:n välisistä kuljetuksista omaan hallintaansa. Mainittakoon, että maantieteellisesti Baltian maat ovat kilpailevia alueita, ei ainoastaan Suomelle, vaan myös toisilleen sekä Venäjän Kaliningradin alueelle.⁵ Tulokasmaiden kilpailu Venäjän liikenteestä voi laskea kuljetustariffeja Venäjälle Itämeren alueelta.

⁵ Monet Liettuan liikenne- ja logistiset mahdollisuudet liittyvät suoraan yhtenäisen talousalueen kehittämisen menestyksellisyyteen ja säilyvyyteen Venäjän ja Valko-Venäjän liiton puitteissa, koska Liettualla ei ole idässä yhteistä rajaa Venäjän kanssa.

- Venäläiset polttoaine- ja energiakuljetukset näiden uusien EU:n tulokasmaiden omille markkinoille voivat supistua, koska maat eivät halua olla liian riippuvaisia yhdestä energian toimittajasta.
- Vapautuneet pääomamarkkinat ja vanhoja EU-maita alempi kustannustaso tulevat lisäämään investointeja tulokasmaihin. Tämä saattaa lisätä tulokasmaiden tuotevalikoimia ja niiden vientimahdollisuuksia Venäjälle.

1.5 Venäjän federaatiopiirien talouskehitys

Venäjän federaatiopiirit kehittyvät epätasaisesti. Jokaisella niistä on tiettyjä erikoispiirteitä.

Keskustan federaatiopiiri

Keskustan federaatiopiirille luonteenomainen piirre on dynaaminen kehitys. Tällä alueella on havaittavissa Moskovan ja Moskovan ympäristön valta-asema. Ne saavat runsaat 50 % kaikista Venäjälle suuntautuvista ulkomaisista sijoituksista. Moskova on lisännyt vaikutustaan Venäjän rahoitus- ja kauppakeskuksena. Moskovan ja Moskovan alueen ohella Keskustan federaatiopiiriin kuuluu myös laman leimaamia alueita kuten Ivanovon ja Brjanskin alueet ja nopeasti kehittyviä alueita kuten Belgorodin ja Jaroslavl-in alueet.

Koneenrakennus, joka on yksi Moskovan alueen erikoistumisalueista, hidastaa alueen kokonaiskehitystä. Syynä tähän on Venäjän huono kilpailukyky konerakennuksessa. Kasvava elintarviketeollisuus korvaa muiden perinteisten teollisuudenalojen tuotannon vähenemistä.

Volgan federaatiopiiri

Tälle suuralueelle on luonteenomaista melko korkea asukastiheys. Federaatiopiirissä on muutama suurkaupunki, joiden asukkaat ovat tasaisesti jakaantunutta alueelle. Konerakennus sekä kemian- ja petrokemian teollisuus ovat alueelle tärkeitä. Näiden alojen tuotantovälineet ovat kuluneita, eikä tarvittavia investointeja ole tehty.

Luoteinen federaatiopiiri

Luoteisessa federaatiopiirissä metsätalouden, puunjalostuksen ja selluloosa- sekä paperiteollisuuden osuudet ovat melko suuret. Elintarviketeollisuudelle on riittänyt Luoteis-Venäjällä sekä kotimaista että ulkomaista rahoitusta. Tästä ovat hyötynneet varsinkin tupakan ja oluen tuotanto.

Alueella on suuri raaka-ainepotentiaali mm. raakaöljy- ja maakaasuvarannoissa sekä ylikapasiteettia sähköenergian tuotannossa.

Federaatiopiirissä on suuria tiede- ja sivistyskeskuksia, joista huomattavimpana on Pietari. Näiden keskuksien potentiaali on suurelta osin jäänyt viime aikoina käyttämättä.

Viime vuosina Luoteisen federaatiopiirin merkitys logistisena reittinä Venäjälle on kasvanut. Tämä on Venäjän ainoa alue, jolla on yhteistä rajaa viiden EU-maan (Suomen, Viron, Latvian, Liettuan ja Puolan) kanssa. Siellä sijaitsee satamia, joista osa on toiminut satamina jo pitkään kuten Pietarin, Kaliningradin, Murmanskin sekä Arkangelin satamat ja osa on rakennettu vasta viime vuosina kuten Koivisto (venäjäksi Primorsk) ja Ust-Luga⁶. Luoteis-Venäjällä on entuudestaan laaja maan sisäinen kuljetusverkosto, mutta se on päässyt huonoon kuntoon ja vaatii uudistamista. Esimerkki uudistamisesta on v. 2002 käyttöön otettu ns. Baltian öljyputki, joka on yhdistänyt Venäjän raakaöljyputkiston Koiviston satamaan.

Eteläinen federaatiopiiri

Eteläisen federaatiopiirin tärkeimmät tuotannon alat ovat maatalous ja virkistyspalvelut. Muut alat ovat selvästi näitä pienempiä.

Tšetšenian selkkaus on vaikeuttanut tämän alueen kehitystä. Eteläisessä federaatiopiirissä on kasvamassa eriarvoisuus aktiivisesti kehittyvän lännen eli Krasnodarin aluepiirin, passiivisen idän eli Kalmukian ja Astrahanin alueiden ja poliittisesti epävakaaan etelän eli Ingušetian, Tšetšenian ja Dagestanin välillä.

Uralin federaatiopiiri

Uralin federaatiopiirin talous on voimakkaasti erikoistunut alueittain. Uralilla hyvin kehittyneitä teollisuuden aloja ovat metalliteollisuus ja metallinjalostus sekä Länsi-Siperiassa puolestaan raakaöljy- ja luonnonkaasuteollisuus. Viime vuosina erilaistuminen on voimistunut myös talouskasvun suhteen. Korkeat raakaöljyn hinnat luovat lisäetuja Länsi-Siperian alueille, missä tulojen ja alueiden budjettien taso henkilöä kohti on Venäjän korkeimpia. Samaan aikaan Uralilla tuotantolaitokset rapistuvat ja alueen perinteiset teollisuudenalat kuten metalli- ja koneraken-

⁶ Ust-Lugan satama on vielä kesken. Tällä hetkellä neuvotellaan rahoituksen myöntämisestä valtion budjetista rakennustöiden loppuunsaattamiseksi sekä sataman kuljetusliikennemahdollisuuksien laajentamiseksi.

nusteollisuus kuihtuvat. Uudis- ja parannusinvestoinnit olisivat näille aloille välttämättömiä.

Jekaterinburgin merkitys on kasvamassa alueen poliittisena, taloudellisena sekä logistisena keskuksena. Jekaterinburgin merkitys myös valtakunnan tasolla on kasvanut.

Siperian federaatiopiiri

Siperian federaatiopiirin kehitys riippuu raaka-aineteollisuudesta, värimetalliteollisuudesta ja sähköenergiatuotannosta. Suuralueella sijaitsevat Venäjän suurimmat vesivoimalaitokset, siellä louhitaan värimetalleja ja jatkojalostetaan niitä mm. Norilskin teollisuuskombinaatissa sekä Krasnojarskin, Sajanin ja Bratskin alumiinitehtaissa. Viime vuosien aikana raakaöljyn ja maakaasun tuotanto on kasvanut. Kuitenkin alueen rikkaat luonnonvarat ovat vielä monessa suhteessa hyödyntämättä. Valtio ei enää – niin kuin Neuvostovallan vuosina – sijoita varoja Siperian luonnonrikkauksien hyödyntämiseen. Yksityiselle pääomalle Itä-Siperia on suurien riskien ja heikohkon hyödyntämistason aluetta. Lisäksi suurena ongelmana Siperian federaatiopiirille on Kuznetskin kivihiihialue. Nykyään hiilen louhintatoiminta saa valtionapua alennettujen rautatiekuljetusmaksujen kautta. Itse alueen hiilituotanto kaipaa uudelleenjärjestelyjä ja Kemeron alueen talous suurempaa monipuolistamista.

Kaukoidän federaatiopiiri

Kaukoidän federaatiopiiri on erityinen, vaikka sillä on yhtäläisyyksiä Siperian piiriin. Alueelle tunnusomaisia piirteitä ovat asutuksen harvalukuisuus ja kaukaisuus Venäjän talouskeskuksista. Tämän ohella alueella on valtavat luonnonvarat, jotka ovat suurimmalta osin vielä hyödyntämättä. Viimeisen kymmenen vuoden aikana alueen pääongelmana on ollut eristyisyys muusta Venäjästä. Aluetta ei ole liitetty Venäjän yleiseen sähköverkkoon, minkä johdosta siellä on toistuvia energiakatkoksia. Alue ei ole myöskään yhteydessä Venäjän yleiseen tieverkkoon, ja paikalliset tiet ovat huonossa kunnossa. Alueen toimintaedellytyksiä on parantanut Baikal-Amurin radan viimeisen osan käyttöönotto. Sahalinin öljy- ja kaasukentät omaavat suuren potentiaalin, mutta niiden hyödyntäminen vaatii suuria investointeja.

1.6 Globalisaatio ja Venäjän talous

Viimeisen 12 vuoden aikana Venäjän talous ja ulkomaankauppa ovat siirtyneet suljetusta taloudesta avoimeen.

Venäjän ulkomaankaupan vapauttaminen marraskuussa 1991 myötävaikuttanut ulkomaankaupan kehitykseen. Tämän luvun alussa mainittiin tekijöitä, jotka nopeuttivat Venäjän talouden avautumista ja maan sopeutumista maailmantalouden työnjakoon.

Samanaikaisesti Venäjän talouden muutoksen kanssa maailmantalouden globalisoituminen on vaikuttanut Venäjän talouden kehitykseen mm. seuraavilla tavoilla:

- Monikansalliset yritykset ovat tulleet Venäjän markkinoille. Ne olivat ensimmäisinä valtaamassa Venäjän markkinoita ja tekemässä suoria investointeja Venäjälle. Tämä perustuu kansainvälisten yritysten "globaaliin" strategiaan, jossa niiden päämääränä on markkinoiden "varaaminen". Tämän vuoksi ne olivat valmiita pitkäaikaisiin sijoituksiin, suuriin riskeihin ja jopa tappioihin.
- Venäläisten päävientitartikkeleiden hinta määräytyy maailmanmarkkinoilla. Esimerkiksi Venäjälle tärkeän öljyn hinnan vaihtelut voivat olla erittäin voimakkaita, mikä aiheuttaa riskejä talouskehitykselle.
- Venäjä liittyy yhä tiiviimmin kansainvälisiin finanssi- ja investointivirtoihin, jolloin niiden vaikutus ulottuu yhä enemmän Venäjän talouteen. Esimerkiksi kriisi elokuussa 1998 oli osaltaan seurausta Aasian talouskriisistä vuosina 1997-1998.
- Kansainvälisten yritysten mukanaan tuoma hallintokulttuuri ja tuotantoteknologiat tehostavat toimintoja Venäjällä.
- Venäläisten yritysten kansainvälistyminen on alkanut. Tämä koskee polttoaineiden ja energian tuotantoa sekä perusmetalliteollisuutta, mutta myös kuljetusalaa.⁷ Kansainvälistyminen on kiihtynyt viime vuosina.
- Pääomia on siirtynyt ulkomaille poliittisista ja taloudellisista syistä. Vuonna 2004 pääomia siirtyi pois Venäjältä huippumäärä eli yli 15 miljardia dollaria, mikä johtui Jukos-jutusta ja valtion yleisestä venäläisiin pääoman omistajiin kohdistuneesta painostuksesta.

Protektionismi, lainsäädännön kehittymättömyys sekä poliittinen valtiorakenne ovat kuitenkin rajoittaneet globalisaation vaikutuksia Venäjään.⁸

⁷ Esim. RAO Gazprom, RAO EES Rossija, NK Lukoil, NK Yukos, ZAO Rusal, ZAO Severstal, Novoship, Far Eastern Shipping yms.

⁸ Yksi tärkeimmistä syistä ulkomaalaisen investoinnin puutteeseen 1990-luvulla oli lahjottavuuden lisäksi monitasoinen valtionhallintojärjestelmä, jonka eri "tasot" usein vastustivat toisiaan ja joskus myös kilpailivat (esim. alueelliset ja liittovaltion viranomaiset). Tämä ongelma yritettiin ratkaista säätämällä vuonna 1995 laki tuotannonjakosopimuksista.

Viime vuodet on valmisteltu Venäjän liittymistä WTO:hon, mikä tulee oleman suuri askel Venäjän integraatiossa maailman talouteen. On ilmeistä, että globalisaatioprosessit vaikuttavat tehokkaammin Venäjän talouteen WTO:hon liittymisen jälkeen. WTO:n jäsenmaiden vaatimusten listalla on ennen liittymistä "suljettujen" talussektorien vapauttaminen, mm. pankki- ja vakuutustoiminnan sekä palvelumarkkinoiden (mm. viestintäpalvelut, kunnalliset palvelut) vapauttaminen ja maataloustuotteiden ja autojen tuontia estävien suojelutoimenpiteiden peruuttaminen.

WTO-jäsenyydestä katsotaan aiheutuvan Venäjälle sekä myönteisiä että kielteisiä seurauksia. Osa vaikutuksista tulee heti ja osa pidemmällä aikavälillä.

Venäjän WTO-jäsenyyden edut

Lyhyellä ajalla jäsenyys voi lisätä Venäjän vientiä. Eniten hyötyvät tuotteet ovat:

- valssituotteet sekä rauta- ja terästuotteet
- mineraalilannoitteet
- tekstiilit.

Näissä tuotteissa Venäjän kilpailukyky lisääntyy päämarkkina-alueiden polkumyöntimaksujen poistuessa. WTO:n asiantuntijoiden mukaan⁹ nämä maksut aiheuttavat venäläisille valmistajille vahinkoa lähes 2,5 miljardin dollarin edestä vuodessa.

Nopea vaikutus on myös tuontitariffien laskulla, joka mahdollistaa tuontihyödykkeiden halvemmat kuluttajahinnat.

Venäjän mahdollisuus vaikuttaa WTO:n päätöksentekoon ja mukaan pääsy pelisääntöjen luomiseen ovat esimerkkejä pitkäaikaisista vaikutuksista.

Kiristynyt kilpailu Venäjän markkinoilla vaikuttaa pitkällä aikavälillä positiivisesti paikallisten yritysten tehokkuuteen ja lisää niiden kilpailukykyä maailmanmarkkinoilla. Yritykset joutuvat pärjäämään omaa osaaamistaan kehittämällä eivätkä voi tukeutua vain valtion suojelutoimenpiteisiin.

⁹ Ks. esim. www.wto.org

Venäjän WTO-jäsenyyden haitat

Peräti 25 % Venäjän budjetin tuloista kertyy tullimaksuista, jotka laskevat huomattavasti WTO-jäsenyyden myötä.

Markkinoiden avaaminen tulee vaikeuttamaan mm. kuljetusvälinetuo-
tannon ja eräiden kevyen teollisuuden yritysten toimintaa, myös pankki-
ja vakuutusalan kilpailu tulee kiristymään. Aiemmin rekisteröimätön yksi-
tyshenkilönä tehty matkustaminen Kiinaan vähenee, kun vaatteiden ja
lelujen maahantuonti vapautuu.

Energiatariffien kasvu vaikeuttaa energiaintensiivisten alojen toi-
mintaa, mm. kemian- ja metalliteollisuutta.

WTO:hon liittyessään Venäjä sitoutuu TRIPSiin¹⁰, mikä nostaa
maahantuotujen ohjelmistojen ja AV-tuotteiden hintoja.

Yleisesti voidaan sanoa, että lähivuosiksi suunniteltu Venäjän liitty-
minen WTO:hon johtaa maahantuonnin ja erityisesti kulutustavaroiden
tuonnin kasvuun. Venäläisten yritysten markkinaosuudet tulevat laske-
maan kotimarkkinoilla. Venäläisten viejien saama hyöty on luultavasti
väliaikaista. Venäjän osallistuminen WTO:n päätöksentekoon ei ole help-
poa Venäjän nykyisellä hallintojärjestelmällä. WTO:n rooli pitäisi ottaa
huomioon Venäjän teollisuuspolitiikassa, mikä sinällään on vasta muo-
toutumassa. Myös Venäjän yksityisen sektorin tulisi tulevaisuudessa aktii-
visesti vaikuttaa WTO:n kautta.

Venäjän asema globalisaatiossa

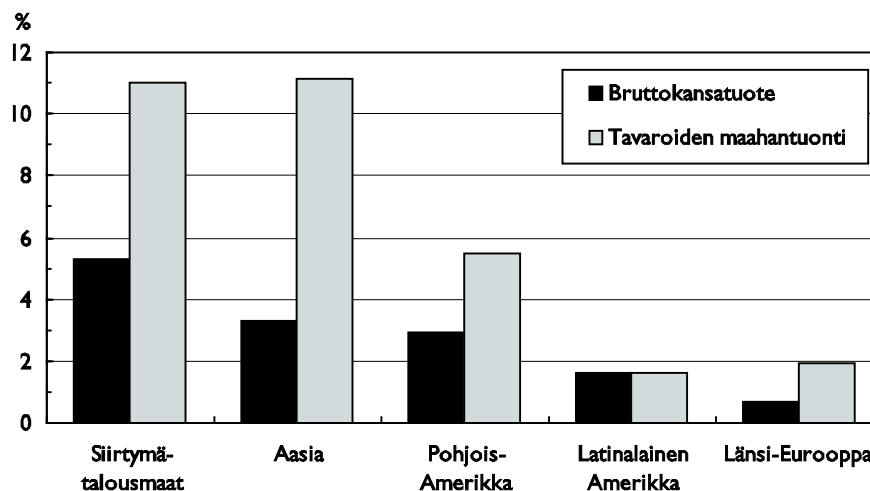
Kaksivuotisen taantumien jälkeen maailmantalous on lähtenyt kasvuun
USA:n ja Kiinan vetämänä. Vuonna 2003 maailman talous kasvoi 2,5 %,
mikä johti 4,5 %:n lisäykseen kauppavaihdossa.¹¹ WTO:n taloustieteilijät
pitävät näitä muutoksia globaalien talouden kasvun uuden vaiheen alkuna.
Heidän tekemänsä ennusteet vuodeksi 2004 ovat optimistisia. BKT:n us-
kotaan kasvavan 3,7 % ja maailmankaupan 7,5 %.

Nykyiselle kasvulle on ominaista siirtymätalousmaiden suuri vaiku-
tus. IVY-mailla ja keskisen Itä-Euroopan mailla on keskeinen merkitys
kokonaiskasvulle (ks. kuvio 1.6), ne ovat jatkaneet ennen sitä johtoase-
massa olleiden uusien teollisuusmaiden työtä. Kuviossa 1.6 Kiina ei
kuulu siirtymätalousmaihin, vaan lukeutuu Aasiaan.

¹⁰ TRIPS on lyhenne sanoista Trade Related Intellectual Property Aspects eli immate-
riaalioikeuksien kansainvälinen suoja.

¹¹ World Trade 2003 (www.wto.org).

Kuvio 1.6 Bruttokansatuotteen ja tavaroiden tuonnin kehitys maa-ryhmistä v. 2003



Lähde: WTO, analyttinen aineisto.

Mikäli vientiä ja tuontia kuvattaisiin nimellisin hinnoin, olisi siirtymätalouksien rooli vieläkin suurempi. Maailman viennin kasvu vuonna 2003 oli keskimäärin 16 %, siirtymätalouksissa vienti lisääntyi 28 % ja tuonti 27 %. Suurimpana vaikuttajana oli energiahintojen nousu.

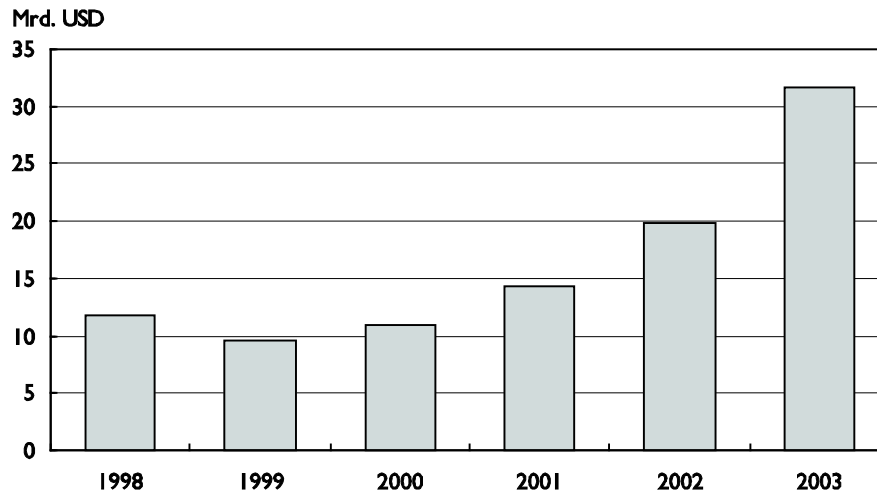
Sen ansiosta vuonna 2003 ulkomaista kauppavaihtoaan 25 % lisännyt Venäjä on tullut energian suhteen maailman yhdeksi johtavimmista maista. Suurista maista ainoastaan Kiina, jonka viennin kasvu oli 35 % ja tuonnin kasvu oli 40 %, on pystynyt parempaan tulokseen.¹² Myös öljynviestäjät, esimerkiksi Saudi Arabia, sekä keskisen Itä-Euroopan maat ovat lisänneet nimellisvientiään.

Useista syistä – kuten investointiin liittyvä negatiivinen ilmapiiri, byrokratia, hallinnolliset rajoitukset ja yritysten rakenteelliset ongelmat – johtuen Venäjän talous ei hyödy tärkeimmistä investointivirroista. 1990-luvulla ulkomaalaiset sijoittajat valitsivat joko vakaat Itä-Euroopan maat tai työvoiman hinnan ja muiden kustannusten näkökulmasta miellyttävämmät Kaakkois-Aasian maat. Esimerkiksi, vuonna 1996 Venäjälle investoitiin ulkomailta noin 7 miljardia dollaria. Tämä vastaa suunnilleen pienen Unkarin vastaavaa lukua. Viimeisen viiden vuoden aikana ulkomailta tulleet investoinnit ovat kolminkertaistuneet Venäjällä (ks.

¹² On todettava, että Kiinan ulkomaankaupan kasvun pohjalla olevat tekijät ovat ehdottomasti voimakkaammat kuin Venäjällä.

kuvio 1.7). Kasvuun on vaikuttanut alhainen lähtötaso. Absoluuttiset luvut ovat monta kertaa pienemmät kuin keskisen Itä-Euroopan mailla.

Kuvio 1.7 Ulkomaalaiset investoinnit Venäjän talouteen vuosina 1998-2003



Ulkomaalaiset investoinnit ovat vakauttaneet Venäjän taloutta ja vaikuttaneet siihen muutenkin.

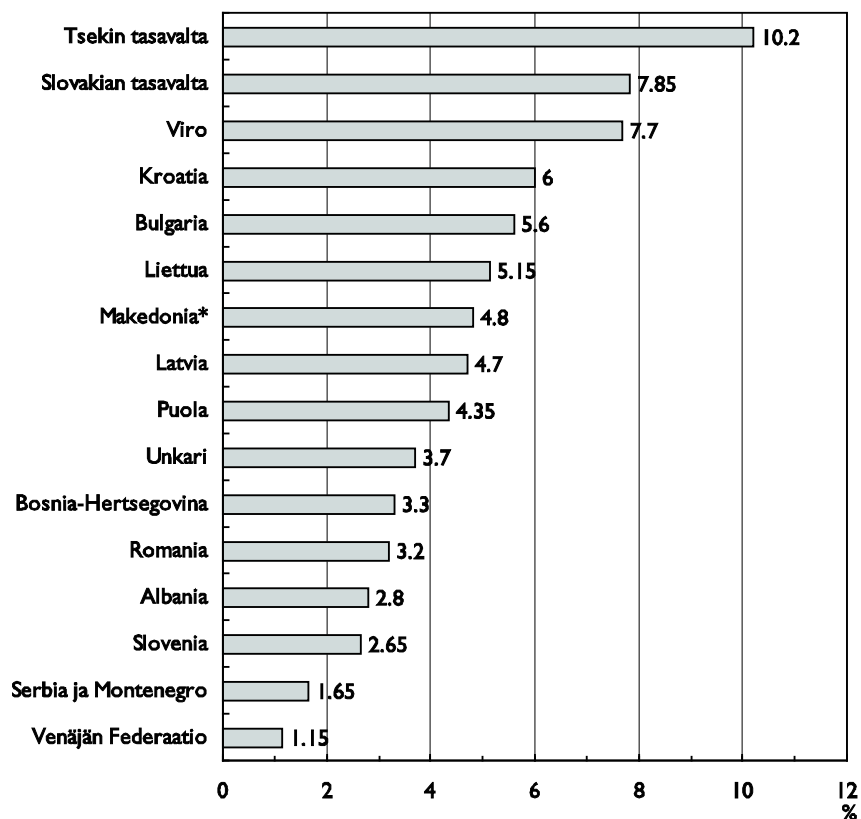
Väestön ja yritysten lisääntynyt kysyntä on kasvattanut Venäjän markkinoita. Kysyntä on pääasiassa rahoitettu Venäjän kasvaneilla vientituloilla. Venäläiset viejät ovat hyötäneet poikkeuksellisen hyvistä suhdanteista.

Viime vuosien taantuman seurauksena pääoman tuotto-odotukset ovat olleet alhaiset, jolloin Venäjän suhteellinen houkuttelevuus on lisääntynyt.

Poliittinen vakaus ja parantunut talouden tila lisäsivät mielenkiintoa Venäjää kohtaan sijoituskohteena. Jukos-vyyhti ja vuoden 2004 heinäkuun pankkikriisi ovat jälleen heikentäneet Venäjän houkuttelevuutta investointikohteena.

Pääosa ulkomaalaisista investoinneista Venäjälle on joko kotiin palautettua pääomaa tai Venäjän kasvavien kotimarkkinoiden takia tehtyjä investointeja. Nämä investoinnit ovat vaihtoehto maahantuonnille, mikä vähentää Venäjän tuontia ja muuttaa sen rakennetta. Siirrytään lopputuotteista puolivalmisteiden ja raaka-aineiden tuontiin. Vientimarkkinoille suuntautuvissa investoinneissa Venäjä häviää Kiinalle ja myös monille muille maille.

Kuvio 1.8 Suorien ulkomaalaisten investointien osuus BKT:sta, keskimäärin vuosina 1998-2002



* Entinen Jugoslavian Makedonia

Lähde: Maailman Pankki.

Taulukko 1.6 Venäjän väestön elintason mittarit vuonna 2002

Inhimillisen kehityksen indeksi, HDI (Human Development Index)	0,775
Koulutusindeksi (Suomi 1,0)	0,92
Odotetun elinajan indeksi, vuotta	69
Bruttokansatuotteen henkeä kohden indeksi (Luxemburg 1,0)	0,75
Tulojen keskeytymisen indeksi (Gini-kerroin)	39,6

Lähde: Venäjä ja maailman maat 2003, Moskova 2004.

Elintasomittarien perusteella Venäjä jää merkittävästi jälkeen kehittyneistä maista. Venäjälle on luonteenomaista väestön lyhyt elinikä ver-

rattuna mm. muihin IVY-maihin, matala bruttokansatuote henkeä kohden, huomattava epätasaisuus sosiaalirakenteessa (Gini-kerroin). Venäjän elintasomittarien tiivistelmä on taulukossa 1.6.

1.7 Johtopäätöksiä

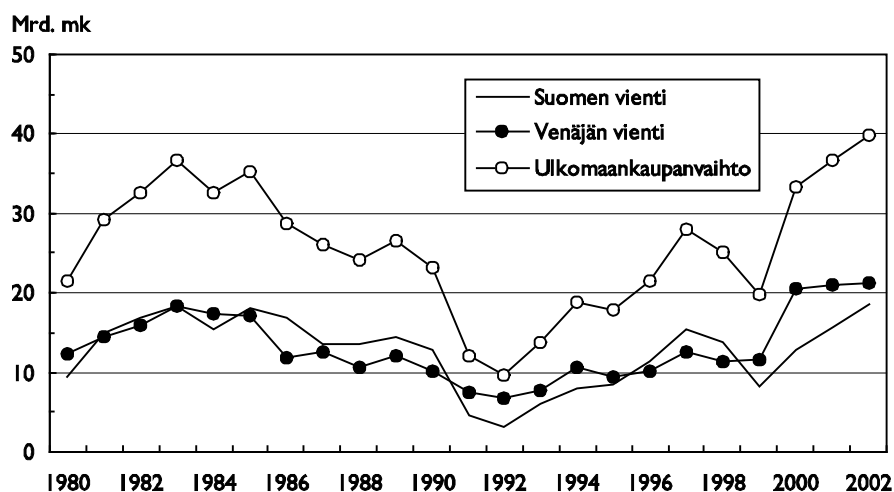
1. Viimeiset viisi vuotta Venäjällä, kuten muissakin siirtymätalouksissa, talous, kansan tulotaso ja kotimarkkinat ovat kasvaneet. Venäjällä tämä kasvu perustuu kuitenkin suurelta osin Venäjän päävientiartikkelien positiivisiin suhdanteisiin. Muut muutokset ovat olleet vähäisiä. Uhkana on maailmanmarkkinahintojen lasku. Valtion vahva ote lainsäädäntöön ja oikeuden käyttöön vaikuttaa kielteisesti investointeihin ja johtaa epäjohdonmukaisiin päätöksiin, jotka koskevat yksityisiä yrityksiä. Tämä hidastaa talouden uudistumista.
2. Venäjän viennistä valtaosa on raakaöljyä. Öljyn viennin reitit riippuvat kuljetus- ja logistiikkatekijöistä, mm. öljyputkien ja terminaalien sijainnista. Teollisuuden pidemmälle jalostetut hyödykkeet viehdään huonon kilpailukyvyn takia etupäässä kehitysmaihin ja entisen Neuvostoliiton maihin. Tuonnin maantieteellinen rakenne riippuu vähemmän liikenteestä, mutta kuljetusvirrat keskittyvät vain harvoihin kuljetusreitteihin, joista kuljetettujen tuotteiden arvolla mitattuna käytetyin reitti on EU – Suomi – Luoteis-Venäjä.
3. EU:n osuus Venäjän ulkomaankaupasta on puolet uusien jäsenmaiden liittymisen jälkeen. EU:n laajentumisella voi olla vaikutuksia myös Venäjän ja EU:n välisiin kaupan kuljetusreitteihin.
4. Venäjän ulkomaankauppaan ja talouteen vaikuttaa olennaisesti maan liittyminen WTO:hon. Liittymisestä seuraa välittömästi viennin kasvu Venäjälle. Venäjän oman viennin kasvu on paljolti riippuvaista venäläisten yritysten kilpailukyvystä, ja nähtäväksi jää miten se kehittyy.

2 Suomen ja Venäjän taloussuhteiden kehitys

2.1 Katsaus Venäjän ja Suomen taloudellisten suhteiden historiaan

Viime vuosisadan aikana Neuvostoliiton ja sittemmin Venäjän ja Suomen väliset taloudelliset suhteet kokivat useita nousuja ja romahduksia. Useimmiten syy oli poliittisen tilanteen muutoksissa. Vuodesta 1951 vuoteen 1991 Neuvostoliiton ja Suomen välinen kauppa perustui kahdenvälisiin clearing-sopimuksiin, eli yhteistyömaahan suuntautuvasta viennistä saadut varat olivat käytettävissä vain tästä maasta tulevaan tavaroiden tuontiin.

Kuvio 2.1 Suomen ja Venäjän (ennen v. 1992-Neuvostoliiton) tavara-vaihto, 1980-2002



Lähde: Ulkomaankauppa, 1980-2002.

Vuonna 1990 Venäjän alkaessa siirtyä markkinatalouteen, clearing-kauppa lopetettiin. Tästä syystä 90-luvulla Venäjän ja Suomen kaupan kehitykseen vaikuttivat markkinoiden suhdanteet ja kysyntätekijät määräten keskinäisen kaupan volyymeja, rakennetta ja osallistujia.

Suomen ja Venäjän välisen kaupan rakenne oli pääosin muokkautunut kuitenkin clearingin aikana eikä kokenut 90-luvulla merkittäviä muutoksia viennin osalta. Tuonnin osalta on kuitenkin ilmennyt eräitä muutoksia.¹³

¹³ Elintarvikkeiden ja kevyen teollisuuden tuotteiden osuudet ovat laskeneet Venäjälle Suomesta suuntautuvassa tuonnissa. Myös huipputekniikan ja teollisuuslaitteiden toimitukset supistuivat. Neuvostoliiton aikana nämä toimitukset toteutettiin Neuvostoliiton ja Suo-

90-luvulla Suomen ja Venäjän välisen kaupan osallistujajoukko on muuttunut. Molempien osapuolten kauppakumppanien lukumäärän kasvaessa kauppaan osallistuvien yritysten keskimääräinen koko on pienentynyt. Samalla on myös syntynyt ns. ”sukkuloivan kaupustelijan” ilmiö, kun luonnolliset (fyysiset) henkilöt – sekä venäläiset että suomalaiset – ryhtyivät käymään kauppaa. 1990-luvun loppuun mennessä suurten viejien ja tuojien osuuden jälleen kasvaessa kauppaan osallistuvien yritysten kokonaismäärä on taas laskenut. Syynä tähän pidetään kilpailun kiristymistä ja ”sukkuloivan” kaupankäynnin vähenemistä.

Suomen WTO-jäsenyys ei ole aiheuttanut suuria muutoksia Suomen ja Venäjän välisessä kaupassa. Eräät Suomen ja Venäjän välisen kaupan ehdot (esim. muut kuin tuontitulleihin liittyvät kaappaesteet) ovat kuitenkin riippuvaisia sekä kahdenvälisistä suhteista että nykyään myös Venäjän ja EU:n välisistä suhteista.

2.2 Suomen ja Venäjän välisen kaupan kehitys ja rakenne vuosina 2000-2002

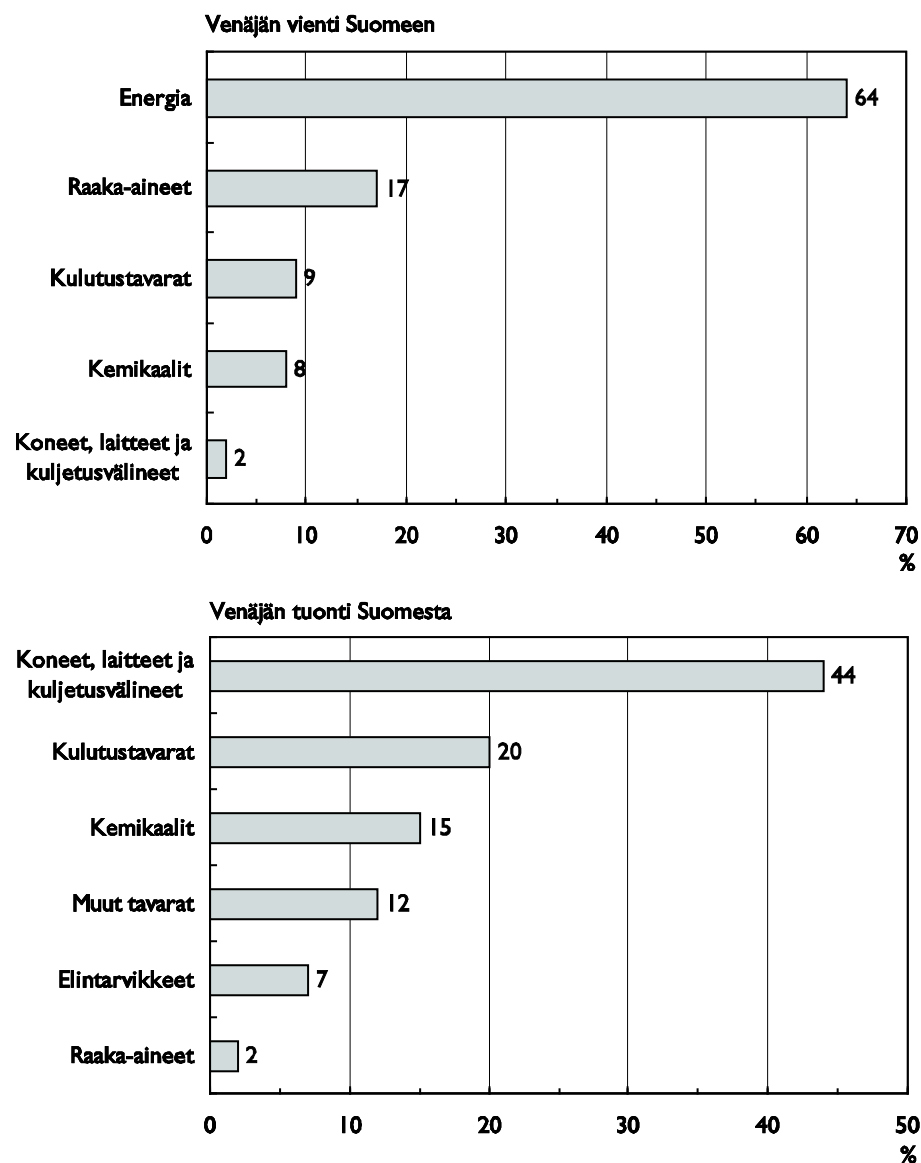
Vuosina 2002-2003 Suomen ja Venäjän kauppa on ollut nopeassa kasvussa. Suomen tullitilastojen mukaan vuonna 2000 Venäjältä tuleva tuonti kasvoi 61 % ja Suomen vienti Venäjälle 34 % verrattuna vuoteen 1999. Suomen ulkomaankauppa myös muiden suurten kauppakumppanien kanssa on kasvanut, ei kuitenkaan yhtä merkittävästi. Vuonna 2000 Venäjän osuus Suomen kokonaisviennistä saavutti 9,4 %, jolloin Venäjä sijoittui kolmannelle sijalle Saksan (14,3 %) ja Ruotsin (10,3 %) jälkeen Suomen kauppakumppanina.

Seuraavina vuosina Suomen ja Venäjän kaupan kasvuvauhti hidastui. Vuonna 2002 Venäjän vienti Suomeen kasvoi vain 5 % ja Suomen vienti Venäjälle 11 %. Tämä johtuu Venäjän talouden kasvuvauhdin hidastumisesta, ruplan vahvistumisesta ja Suomen talouden lamasta, joka oli seurausta suomalaisten tuotteiden heikosta kysynnästä maailmanmarkkinoilla. Vuonna 2003 kahdenvälisen kaupan kasvuvauhti kiihtyi jälleen. Samalla Venäjästä on tullut Suomen toiseksi tärkein kauppakumppani.

Venäjän viennin rakenteessa dominoiva asema on energiaraaka-aineilla. Myös muiden raaka-aineiden kuten pyöreän puun, malmien ja romun sekä metallien osuus on merkittävä. Vuonna 2002 raaka-aineiden osuus Venäjän kokonaisviennistä Suomeen oli kaikkiaan 80 %.

men välisen tuotannollisen yhteistyön puitteissa. Samalla kuitenkin kasvoi kulutustuotteiden osuus, ensisijaisesti radiopuhelinlaitteiden, viihde-elektronikan ja henkilöautojen osuus.

Kuvio 2.2 Venäjän kaupan rakenne Suomen kanssa käytävässä kaupassa vuonna 2002



Lähde: Ulkomaankauppa, 2002.

Suomesta tuleva tuonti Venäjälle on paljon monipuolisempaa ja koostuu pääosin pidemmälle jalostetuista tuotteista. Yli puolet Suomen toimituksista on kulutustuotteita.

Venäjä on nykyään Suomen toiseksi merkittävin vientimaa, Suomen ollessa taas Venäjän ulkomaankauppatilastoissa seitsemännellä sijalla.

Venäjän muiden maiden, kuten Saksan, Ranskan, Italian, Ison-Britannian ja Alankomaiden, kanssa käymän ulkomaankaupan rakenne ei eroa merkittävästi Suomen ja Venäjän välisen kaupan rakenteesta. Viime vuosikymmenen aikana Suomen ja Venäjän välisen kaupan kehitys on ollut kuitenkin erilainen verrattuna kummankin maan kaupan kehitykseen useimpien muiden kauppakumppanien kanssa. Venäjän ja Suomen välinen kauppa on nimittäin vaihdellut seuraten Venäjän ja Suomen ulkomaankaupan yleisiä muutoksia vaihtelun ollessa kuitenkin yleisiä muutoksia voimakkaampaa.

Taulukko 2.1 Venäjältä Suomeen viedyt tärkeimmät tuotteet

Tuotteet	Vienti v. 2002, milj. USD
Öljy	1129,1
Maakaasu	419,6
Pyöreä puu	398,8
Öljytuotteet	287,6
Sähkö	147,1
Nikkeli	99,1
Hiili	90,6
Ruostumaton teräsromu	87,9
Styreeni	64,7
Terästuotteet (puolivalmisteet)	50,8

Lähde: Suomen tilastokeskus, 2002.

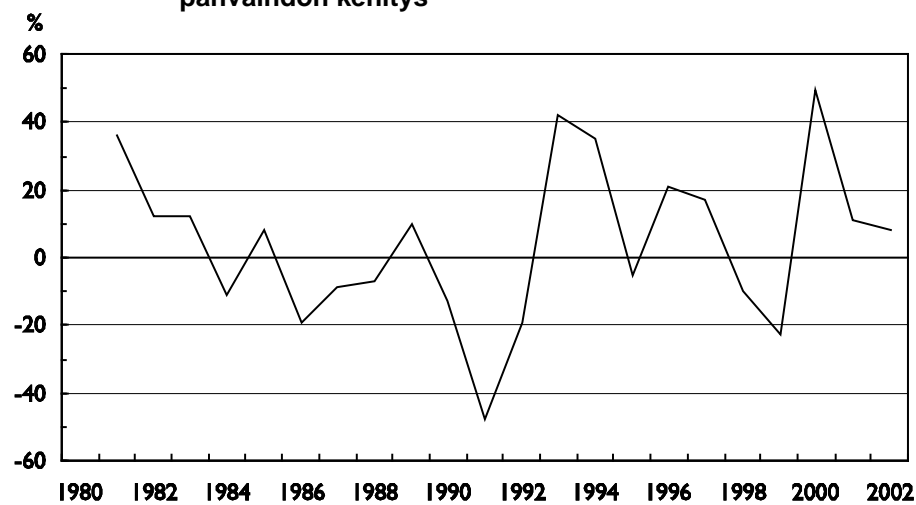
Taulukko 2.2 Venäjälle Suomesta tuodut tuonnin tärkeimmät tuotteet

Tuotteet	Tuonti v. 2002, milj. USD
Radiopuhelinlaitteet	275,1
Pesukoneet	88,0
Sanoma- ja kausilehdet	84,2
Digitaalisten suoritinten osia	50,9
Lääkkeet	47,5
Väritelevisiot	46,4
Bensiiniöljyt	46,2
Autonrenkaat	34,6
Meijerivoi	30,5
Autot	29,3

Lähde: Suomen tilastokeskus, 2002.

Kehityksen keskeinen piirre on kaupan epävakaisuus. Venäjän ja Suomen välinen kauppa näyttää olevan riippuvainen kummankin maan ulkomaankaupan yleiskehityksestä. Niinpä kahdenvälisen kaupan muutokset ovat melko luotettavasti ennustettavissa molempien maiden ulkomaankaupan kokonaiskehityksen pohjalta. Venäjän ja Suomen ulkomaankaupan kasvu johtaa siis Suomen ja Venäjän välisen kaupan kasvuun. Mahdollisena syynä tähän kasvuun on suomalaisyritysten Venäjälle suuntautuvien suorien sijoitusten aiheuttama tavaravaihto sekä suomalaisyritysten Venäjällä teettämät tilaukset. Toisena syynä voi olla Venäjän sisäisen kulutuksen kasvu ja sitä seuraava sekä Venäjän kokonaistuonnin että Suomesta tulevan tuonnin lisääntyminen.

Kuvio 2.3 Suomen ja Neuvostoliiton/Venäjän välisen ulkomaankaupanvaihdon kehitys



Lähde: Ulkomaankauppa, 1980-2002.

2.3 Suomen ja Luoteis-Venäjän kauppa

Neuvostoliiton aikana maan ulkomaankauppa oli keskitetty, mistä syystä suorat yhteydet suomalaisten tuojien ja venäläisten käyttäjien välillä puuttivat kokonaan. Kaikki tärkeimmät osto- ja myyntipäätökset tehtiin keskitetysti Moskovassa. Ulkomaan kaupan vapauttaminen ja rajamuodollisuuksien yksinkertaistaminen 1990-luvun alussa johti Venäjän Suomen kaupan nopeaan kasvuun, ennen kaikkea Suomen lähialueilla toimivien venäläisyritysten osalta. Eräiden lähellä Suomen rajaa sijaitsevien kaupunkien talous (esim. Leningradin alueen Viipurin ja Svetogorskin) tuli olennaisella tavalla riippuvaiseksi kauppa- ja muista taloussuhteista Suomeen.

Luoteis-Venäjän suuralueella Suomen kaupasta on eniten riippuvainen Karjalan tasavalta, jonka tuloista suurin osa koostuu metsäsektorin tuotteiden ja perusraaka-aineiden viennistä Suomeen.

Raaka puun vienti Suomeen on tärkeä myös Leningradin alueella. Alueen ulkomaankaupan tärkeimmän osan muodostavat kuitenkin öljytuotteiden ja lannoitteiden toimitukset sekä Suomeen muilta alueilta suuntautuvat öljyn, maakaasun, hiilen ja metalliromun kauttakulkutoimitukset. Myös Venäjälle Suomesta tuleva tuonti kulkee lähes kokonaan Leningradin alueen kautta. Pietarin ja Leningradin alueen merkitys kauttakulkureittinä johtuu siitä, että Venäjän ja Suomen talouskeskuksia yhdistävät pääkuljetusväylät johtavat Pietariin.

Kuvio 2.4 Rajan ylittävät liikenne- ja kuljetusreitit



Suomen tuotteiden päämarkkinat Luoteis-Venäjällä sijaitsevat Pietarissa. Pietarissa on suuri kysyntä suomalaisille paperi- ja painotuotteille, rakennustarvikkeille, hisseille, kännyköille jne. Pietari on myös Mosko-

van jälkeen Venäjän toiseksi suurin liikenne- ja logistiikkakeskus. Se on tärkeä kauttakuljetusten solmukohta Suomen ja Venäjän välisissä tavarakuljetuksissa. Suurin osa Suomen tuotteista toimitetaan Luoteis-Venäjän muille markkinoille nimenomaan Pietarin kautta.

Luoteis-Venäjällä myös Murmanskin alue käy vilkasta kauppaa Suomen kanssa. Sieltä toimitetaan pääosin värimetalleja. On täysin mahdollista, että Barentsin merellä sijaitsevan Stokmanovskojen kaasukentän hyödyntämisen myötä Murmanskin alueen kautta aloitetaan myös maakaasun toimituksia.

Luoteis-Venäjää ja Suomea yhdistää yhdeksän liikennereittiä, joista neljä kulkee Pietarin alueen kautta, kaksi Karjalan tasavallan kautta, kaksi Murmanskin alueen kautta ja yksi Suomenlahden kautta.

Kolme reittiä kuuluu liikenne- ja logistiikkakäytävään, joka yhdistää Pietarin, Viipurin ja Helsingin. Nämä ovat tieyhteydet *Pietari – Viipuri – Torfanovka – Vaalimaa – Hamina – Helsinki* ja *Pietari – Brusnitsbnoje – Nuijamaa – Lappeenranta – Helsinki* sekä rautatie *Pietari – Viipuri – Buslovska-ja – Vainikkala – Lahti – Riihimäki – Helsinki*.

Tämä eteläisin liikenne- ja logistiikkakäytävä on rahtikuljetusmäärin kannalta suurin.

Muiden maareittien merkitys Suomen ja Venäjän kaupassa on huomattavasti pienempi. Leningradin alueen kautta kulkee vielä yksi reitti *Sortavala – Imatra*. Karjalan tasavallan kautta kulkee kaksi reittiä eli *Sortavala – Värsilä – Niirala – Joensuu* ja *Kemi – Kostamus – Kivijärvi – Varti-us – Oulu*. Näillä reiteillä on sekä maantie- että rautatieyhteys, tosin jälkimmäistä rautatieyhteyttä ei liikennöidä rajan yli, koska Venäjän puolelta puuttuvat kulunvalvontalaitteet. Suomea ja Murmanskin aluetta yhdistää kaksi tietä: *Murmansk – Rajajooseppi – Ivalo* ja *Kandalaksha – Alakurtti – Salla – Kemijärvi*. Reittejä käytetään pääosin raakapuun ja rautamalmin ja muiden raaka-aineiden vientikuljetuksiin.

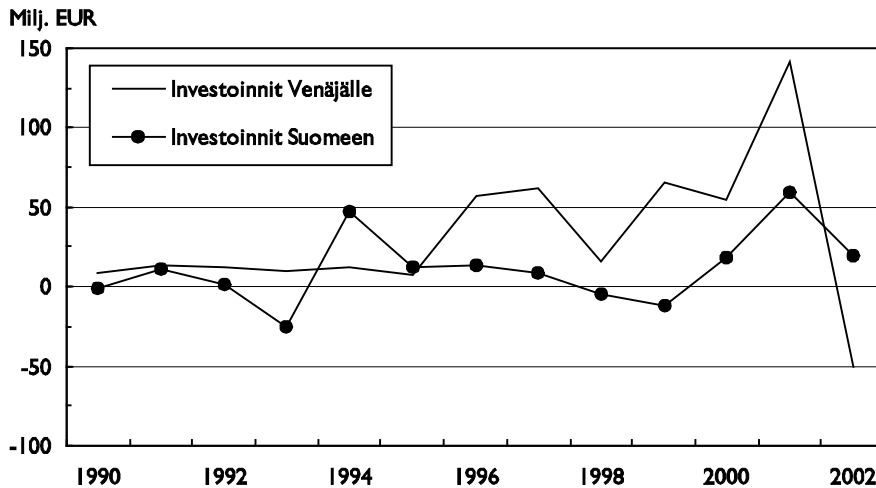
Kahdeksan maareitin lisäksi merireitti yhdistää Pietarin ja Helsingin sekä kaikki muut alueen satamat, tärkeimpänä Koivisto (Primorsk), Hamina ja Kotka.

2.4 Suomen ja Venäjän väliset suorat investoinnit ja niiden vaikutus tavaravirtoihin

Suomen ja Venäjän investointiyhteistyö on saanut alkuunsa jo Neuvostoliiton aikana. Yhteisiä hankkeita toteutettiin toisaalta Neuvostoliiton ulko- maankaupansuhteiden valtionkomitean (GKS) ja toisaalta johtavien suo-

malaisyrittysten voimin. Hyviä hanke-esimerkkejä ovat Karjalan Kos-tamuksen rikastamo ja kaupungin rakennustyö, Svetogorskin ja Ustj-Ilmskin sellu- ja paperitehtaat, Rautaruukin Raahen tehtaat sekä Loviisan ydinvoimalaitos. Neuvostoliiton ja Suomen investointiyhteistyöllä oli mer-kittävä vaikutus kahdenväliseen kauppaan. Se lisäsi koneiden ja laitteiden vientiä rakennuskohteisiin ja samalla edisti ulkomaankaupan kasvua yhteis-työssä valmistuneiden tuotantolaitosten tuottaessa tavaroita vientiin.

Kuvio 2.5 Venäjän ja Suomen väliset suorat investoinnit vv. 1990-2002, netto



Lähde: Suomen Pankin tilasto-osasto.

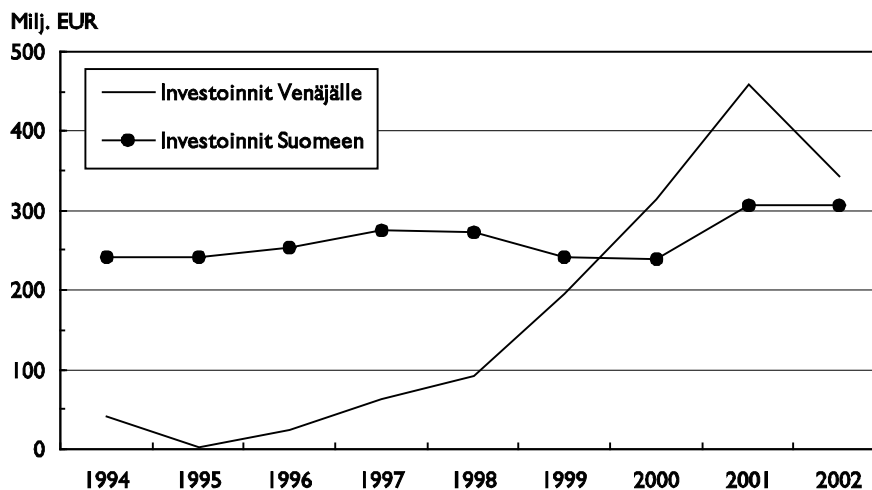
Suomalaista pääomaa alettiin sijoittaa Venäjän kanssa kehitettävään yhteistuotantoon 1980-luvun lopusta. Silti Suomen sijoitukset jäivät poliittisen epävakauden ja investoinnin kannalta hankalien olosuhteiden takia pieniksi. Vuosina 1999-2001 suomalaiset sijoitukset Venäjän talou-teen lisääntyivät, mutta suuria hankkeita ei vuoteen 2001 mennessä ole kuitenkaan toteutettu. Vuonna 2002 tapahtui suomalaisen pääoman osittainen pako Venäjältä, mikä johtui enemmän pääoman maailman-markkinoiden kehityksestä kuin Venäjän talouden tilasta.

Venäläisten suorien investointien luonne ei myöskään ollut vakaa viime vuosikymmenen aikana. Venäläisinvestoinnit Suomeen jäivät vielä vaatimattommiksi kuin suomalaisinvestoinnit Venäjälle.

Suomen ja Venäjän keskinäisten suorien sijoitusten kehityksen ollessa hyvin samanlaista viime vuosikymmenen aikana niiden kokonaisvolyymi näyttää erilaiselta. Suomalaispääoma kasvaa venäläispääoman jäädessä samalle tasolle. Tämä erikoispiirre johtuu ensisijaisesti suomalaisinves-

tointien suuremmasta määrästä venäläisinvestointeihin verrattuna ja toiseksi erilaisesta lähtötasosta: Neuvostoliiton jälkeisenä kautena Suomen investoinnit alkoivat kertyä melkein nollapisteestä, kun Venäjä taas peri Neuvostoliitolta kohtuullisen suuria Suomeen sijoitettuja pääomia.

Kuvio 2.6 Suomen ja Venäjän välisten suorien investointien kokonaismäärät, vv. 1994-2002



Lähde: Suomen Pankki Tilasto-osasto.

Keskinäisten investointien erot eivät johdu pelkästään niiden määrä- ja trendieroista, vaan vähintään yhtä paljon myös niiden rakenteesta. Suomen suorat sijoitukset kohdistuvat talouden eri aloille: metsäteollisuuteen, metallurgiaan ja metalliteollisuuteen, elintarviketeollisuuteen, rakentamiseen ja rakennustarviketuotantoon, IT-alalle jne. Nämä sijoitukset on tarkoitettu ensisijaisesti tuotteiden ja palveluiden tuottamiseen Venäjän sisämarkkinoille ja vientiin, mm. Suomeen.

Venäjän suorien investointien luonne on toisenlainen. Suuret yritykset, joihin on sijoitettu venäläispääomaa, kuten Teboil, Suomen Petroli, Gasum ja Crudex Oil Products ovat yhteydessä venäläiseen raaka-ainetai muiden alhaisen jalostusasteen tuotteiden vientiin. Nämä yritykset myyvät Suomen markkinoilla venäläistä polttoainetta, harjoittavat muuta myyntitoimintaa kuten tukku- ja vähittäiskauppaa sekä myös tarjoavat Suomen kautta kulkevalle Venäjän viennille palveluja. Suomessa toimii lisäksi suuri määrä pieniä ja keskisuuria yrityksiä (v. 2003 noin 1 500), joihin on kytketty venäläistä pääomaa, lähinnä metsäteollisuudessa, liikennepalvelujen alalla sekä muilla talouden sektoreilla.

2.5 Venäjän ja Suomen välisten investointi- ja tavara- virtojen kehitysnäkymät

Suomen ja Venäjän väliseen kaupan ja investointien odotetaan kasvavan keskipitkällä ajalla. Suomalaiset suunnittelevat useiden suurten investointihankkeiden käynnistämistä eri teollisuudenaloilla. Niiden tarkoituksena on ensisijaisesti vientituotannon perustaminen Länsi-Eurooppaan suuntautuvaa vientiä varten. Perusedellytyksinä hankkeiden toteuttamiseen on Venäjän investointi-ilmapäiirin paraneminen, raaka-aineiden välitön saataavuus ja Euroopan teollisuusmaihin verrattuna suhteellisen pienet tuotantokustannukset.

Parhaat edellytykset Suomen ja Venäjän välisen yhteistyön kehittämiseen on Luoteis-Venäjällä. Alueelle on keskittynyt suurin osa (yli 70 %) suomalaisinvestoinneista Venäjälle. Luoteis-Venäjän talouden rakenne on lähes samanlainen kuin Suomenkin. Tämä luo suotuisat mahdollisuudet rajaa ylittävien, Venäjän resursseja ja Suomen teknistä tietotaitoa, kapasiteettia ja kokemusta hyödyntävien klusterien muodostamiseen. Useat suomalaiset suuryritykset kuten UPM-Kymmene, Elcoteq ja Fortum ovat jo lähteneet mukaan tähän kehitykseen. Rajaa ylittävien klusterien kehityksellä on sitten todennäköisesti myönteistä vaikutusta kahdenväliseen kauppaan.

Uusien Venäjälle ja naapurimaihin suunniteltavien hankkeiden käynnistäminen energia-alalla voi toimia tärkeänä kannustimena Suomen ja Venäjän yhteistyön tehostamiselle. Kyseessä on mm. ns. Pohjoinen kaasuputki, joka kulkisi Barentsin mereltä Luoteis-Venäjälle ja haarautuisi Suomeen. Putki rakennetaan maailman suurimpien joukossa olevan *Stokmanovskoje*-kaasukentän hyödyntämisen yhteydessä. Projektin aloittaminen on kuitenkin siirretty toistaiseksi.

Öljyputkiverkostoa kehitetään Luoteis-Venäjällä jatkossakin, mikä johtuu uusien esiintymien hyödyntämisestä ja Siperian öljykuljetusten lisäämisestä. Myös tällä alalla suomalaisille yrityksille tarjoutuu hyviä mahdollisuuksia. Yksi yhteistyömahdollisuus voisi olla Venäjän sähkövienti Eurooppaan Venäjän ja Euroopan unionin energiaverkkojen integroitumisen tuloksena. Suomesta tulisi tällä sektorilla sekä kuluttaja että merkittävä välittäjä yhteysverkkojen keskinäisessä liittämässä ja sähkötoimituksissa muihin maihin.

EU-maiden riippuvuuden energiatuonnista on ennustettu kasvavan. Venäjän energiaviennin kasvu tarjoaa Suomelle uusia mahdollisuuksia, koska Suomen maantieteellinen sijainti on otollinen transitoinfrastruktuurin kehittämiseksi. Venäjän talouden kehittyessä myös muilla aloilla

lienee odotettavissa kahdenvälisen kaupan kasvua ja uusien venäläisiä investointeja Suomessa.

Johtopäätöksinä kuljetus- ja liikennesektorin kannalta merkittävistä Suomen ja Venäjän välisen kaupan kehitystrendeistä voidaan esittää seuraavaa:

- Lopputuotteiden ja puolivalmisteiden kaupan lisääntyminen auttaa tasapainottamaan Suomen ja Venäjän välisen kaupan vienti- ja tuontivirtoja kuljetusmuodoittain ja kuljetusvälineittäin.
- Venäjän kulutuksen sekä kone- ja laiteinvestointien kasvun, samoin kuin sisämarkkinoihin ja ulkomaille suuntautuvan kokoonpanotuotannon kehittämisen ansioista jo perinteisiksi muodostuneiden suomalais-tuotteiden tuonti lisääntyy edelleen. Tämä johtaa myös transiton kasvuun, mutta ei kuitenkaan merkittävästi, koska vaihtoehtoiset kuljetusreitit kehittyvät.
- Vaihtoehtoisten kauttakuljetusreittien kehittäminen johtaa tiukempiin haasteisiin toimitusajoissa ja kuljetuksiin liittyvän asiakirjamäärän supistamis-paineisiin Venäjällä.
- Suurten raaka-ainetuotannon investointihakkeiden toteuttaminen Luoteis-Venäjällä vaikuttanee myönteisesti sekä Suomeen suuntautuvan öljy- ja maakaasuviennin kasvuun että Eurooppaan suuntautuviin kauttakuljetuksiin. Samalla kehitetään tarvittavaa liikenneinfrastruktuuria, ensisijaisesti pääputkistoa.

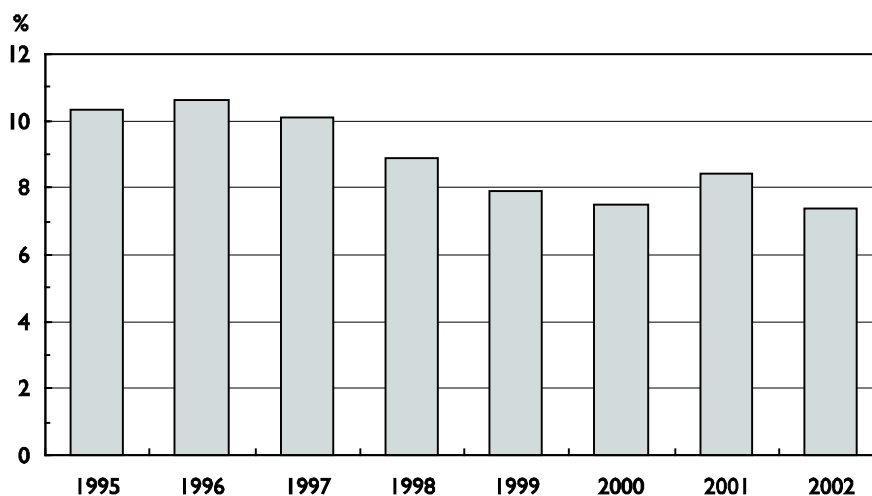
3 Venäjän ulkomaankaupan logistiset ketjut

3.1 Venäjän liikenneyhteydet ja liikenneinfrastruktuuri

Liikennesektorin kehitys on kiinteässä yhteydessä Venäjän koko talouselämään, eli Venäjän taloudellinen kasvu määrittää kuljetusten määrän kasvun. Tietyillä alueilla liikenneinfrastruktuurin hidas kehitys vaikeuttaa merkittävästi talouden kehitystä. Kuten edellä mainittiin, liikennepalvelujen yhä kasvavan kysynnän määrääviä perustekijöitä ovat:

- talouden yleinen kasvu Venäjällä
- jatkuvat rakenteelliset muutokset Venäjän talouselämässä
- muutokset taloudellisen toiminnan maantieteellisessä jakautumisessa Venäjällä, mm. talouskeskusten tärkeysasteen muuttuminen, uusien kasvukeskusten muodostuminen, eräiden vanhojen keskuksien merkityksen väheneminen
- ulkomaankaupan rakenteen ja kulkusuuntien muuttuminen
- Venäjän talouden asteittainen globalisointi ja venäläisten valmistajien liittyminen maailmantalouden verkostoihin

Kuvio 3.1 Liikenteen osuus Venäjän BKT:sta



Lähde: Venäjän liikenneministeriö, 2003.

Huolimatta eri kuljetusvaihtoehtojen kysynnän määrällisestä kasvusta, liikenteen osuus Venäjän kokonaiskansantuotosta on pienempää kuin 90-luvulla. Tämä johtuu siitä, että valtio määrää tariffit ja niiden

kasvu on hitaampaa, kuin talouden kasvu sekä ”harmaiden” kuljetusten määrän lisääntymisestä ennen kaikkea maantiekuljetuksissa.

Liikennesektorilla on merkittävä osuus Venäjän taloudessa. Keskipitkällä ajalla liikenteen osuus venäläisten valmistajien yleiskustannuksista tulee todennäköisesti kasvamaan hallituksen ilmoittamien liikenneinvestointien ja palkkakustannusten kasvun vaikutuksesta sekä energia-alan uudistuksen myötä ja odotettavien kuljetushintojen nousun johdosta. Tämä voi tulevaisuudessa johtaa liikenteen osuuden kasvuun kokonaiskansantuotosta.

Taulukko 3.1 Liikennesektorin kokonaistuotanto (miljoonia US-dollareita, vuoden 2000 hintataso)

	2000	2010	2025
Liikenne yhteensä:	35.7	57.1	91.1
- Henkilöliikenne	7.3	14.4	30.0
- Rahtiliikenne	28.4	42.7	63.0

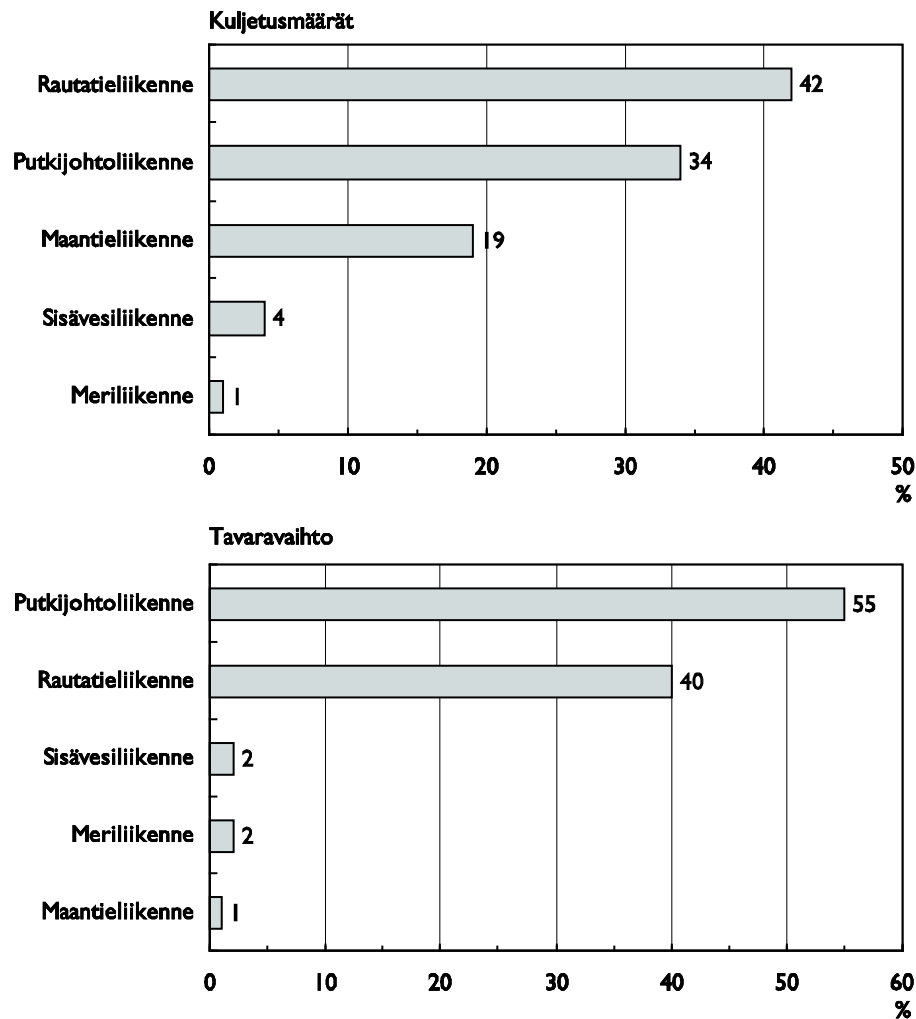
V:n 2000 dollarin kurssi = 28.15 rpl.

Lähde: Venäjän liikenneministeriö, 2003.

Eri liikennelajit eroavat kuljetusmäärien ja kuljetusetäisyyksien sekä kuljetettavien tavaralajien suhteen. Kuljetusmäärillä tarkoitetaan vain kuljetettujen kuormien painoa tonneina, etäisyyksiä ei oteta lukuun. Kuljetusetäisyys- ja tavaramäärä lasketaan tonnikilometreinä, tämä käsite kuvaa myös kuljetusetäisyyttä. Kuljetusparametrien laskentatavasta riippumatta vallitsevia ovat irtotavara- ja nestemäiset lastit, mikä johtuu siitä, että monien raaka-ainetuotteiden käyttö- ja jalostuspaikat sijaitsevat kaukana niiden louhinta- tai tuotantopaikoilta. Liikennepolttoaineiden hintojen nousu ja rautatieliikenteen toimintamallin muuttuminen markkinaehtoiseksi, jolloin subventoidut tariffit poistuvat, todennäköisesti johtavat massatavarakuljetusten osuuden laskuun.

Maan melko pitkään kestänyt sulkeutuneisuus 1900-luvulla on ennalta määrännyt sen, että Venäjän liikennesektorilla on orientoitu palvelemaan kansallisen talouselämän tarpeita eikä niinkään ulkomaankauppaa tai kauttakulkuliikennettä. Tämän tilanteen nopea muuttaminen on mahdotonta, koska liikennesektorilla on hidas luonteeltaan, mm. jo valmiiksi muodostuneitten liikenneketjujen muuttaminen ja uusien muodostaminen aiheuttaa huomattavia kustannuksia suurien kuljetusetäisyyksien ja ankarien ilmasto-olosuhteiden takia. Esimerkiksi Baikal-Amurin, Venäjän Kaukoidän toiseksi tärkeimmän radan rakentaminen, kesti runsaat 30 vuotta.

Kuvio 3.2 Kuljetusmäärien rakenne liikennelajeittain ja tavaravaihdon rakenne liikennelajeittain v. 2002



Valtion tilasto (Venäjän tilastokomitea), 2003.

Venäjän liikennesektorin hitaus on eräs avainongelmista. Päätöksiä liikennekeskusten perustamisesta, niissä käytettävistä teknologioista, investoinneista ja liikkuvasta kalustosta tehtiin Neuvostoliiton aikana, jolloin päähuomio kohdistui uusien alueiden valloittamiseen eikä taloudelliseen tarkoituksenmukaisuuteen. Nykyisin näistä teknologioista ja olemassa olevasta infrastruktuurista aiheutuu yrityksille vaikeita esteitä, koska kaikki tehokkuuteen ja uusien teknologioiden käyttöönottoon tähtäävät muutokset tarkoittavat laajamittaisia investointeja. Lopputulos on se, että kuljetusyhtiöt käyttävät olemassa olevaa infrastruktuuria, laivoja ja muita kuljetusvälineitä, eivätkä pysty reagoimaan riittävän nope-

asti koti- ja ulkomaankaupan tavaravirtojen muutoksiin, sopeutumaan niihin ja monipuolistamaan tarjottavia palveluja.

Ulkomaankauppaan liittyy seuraavia ajankohtaisia haasteita Venäjän liikennesektorille:

- Nykyaikaisten ja tehokkaiden rahtitavaroiden käsittely- ja kuljetusmenetelmien käyttöönoton tarpeellisuus (konttien käyttö, multimo- daaliset kuljetukset, lisäarvopalveluiden tarjoaminen, varastointi, pakkaus, jälleenmyynti, rahtikirjan laatiminen yms.)
- Toimitusaikojen merkittävä lyhentäminen
- Nykyaikaisten tullimuodollisuuksien ja rahtivirran ohjausjärjestelmi- en käyttöönotto
- Liikenneasiakirjojen yhdenmukaistaminen vastaamaan kansainväli- siä vaatimuksia
- Joustava reagointi eri venäläisten viejien vientitavaramäärien vaihte- luihin niiden tuotteiden sisämarkkinakysynnän kasvaessa ja maail- manmarkkinasuhdanteen muuttuessa
- Tuontimäärän yleiseen kasvuun (niin määrän kuin arvonkin osalta) liittyvän kysynnän tyydyttäminen
- Tuonnin rakenteen muutos – elintarvikkeiden ja valmiiden kulutus- tarvikkeiden osuus pienenee koneiden, laitteistojen ja erilaisten komponenttien ja varaosien hyväksi
- Venäläisten tavaravirtojen maantieteellisen suunnan ja hyödykeraken- teen muuttuminen ulkomaankaupan puitteissa EU:n laajentumisen, IVY:n sisällä tapahtuvan taloudellisen yhteistoiminnan kehittymisen ja Venäjän suunnitteilla olevan WTO:hon liittymisen yhteydessä

Jotta olisi mahdollista oikealla tavalla vastata näihin haasteisiin, on ratkaistava eräitä ajankohtaisia ongelmia, jotka koskevat Venäjän ulko- maankaupan tavarakuljetuksia. Vaikeimpien ongelmien joukossa ovat:

- Korkeamman jalostusasteen tuotteiden vientiin tarkoitetun liiken- neinfrastruktuurin puute tai sen riittämätön kapasiteetti
- Rahtitoimituksien riittämätön laatu ja käsittelyn hitaus, uusien kulje- tusratkaisujen, kuten blokkijunien, hidas käyttöönotto
- Tuontitavarat toimitetaan yleensä konteissa, joiden käsittelyyn ja vastaanottoon Venäjän terminaalien (kontti- ja ro-ro-terminaalien) kapasiteetti ei riitä.
- Liian monimutkaiset tullimuodollisuudet rajalla

3.2 Liikennepolitiikka ja liikennesektorin sääntely

Valtion vaikutusvalta venäläisessä liikennejärjestelmässä pysyy erittäin merkittävänä. Valtio omistaa kaikki Venäjän liikenneinfrastruktuurin pääosat ja merkittävän osan rautateiden, venäläisten lentoyhtiöiden ja merikuljetusyhtiöiden liikkuvasta kalustosta. Valtio myös säännöstelee hinnat ja myöntää lisenssit sekä infrastruktuurikohteiden käyttöluvat. Keskittäminen ja hitaus päätöksenteossa estävät vakavasti venäläisten kuljetusyhtiöiden kilpailukyvyn sekä koko logistiikka-alan kehittymistä. Yksityisyritysten omistuksessa on ainoastaan liikennejärjestelmän joitakin elementtejä – osa liikkuvasta kalustosta (rautatievaunut, laivat, autot ja lentokoneet) sekä jotkut terminaalelementit (varastot, lastausnosturit yms.). Tämän lisäksi valtio osallistuu aktiivisesti teknologisten ratkaisujen valintaan, eli se valitsee ja rahoittaa paikallisten valmistajien toteuttamia uusia liikennevälineitä (pikajunat, lentokoneet, rautatievaunut, laivat yms.) ja infrastruktuuriprojekteja sekä edesauttaa laitetuotanto- ja kuljetusmonopoliyritysten luomista tukemalla suoraan ja välillisesti mieheisiään toimijoita.

Rautatieliikenne: Pääradat, asemat, vaihtoraiteet sekä vastaava varustus ja liikkuvan kaluston suurin osa (veturit ja vaunut) ovat suurelta osin valtiollisen yhtiön, Venäjän rautatien ja sen alueellisten osastojen omistuksessa (Lokakuun rautatie Luoteis-Venäjällä, Moskovan rautatie Keskisellä suuralueella, Sverdlovskajan rautatie Uralin suuralueella jne.). Huolimatta siitä, että rautatiekuljetuksia hoitavat pääsääntöisesti yksityiset yritykset, kilpailu on vähäistä, koska valtio omistaa infrastruktuurin, säännöstelee tariffeja sekä osallistuu aktiivisesti kuljetusoperaattorien ja asiakkaiden valintaan käyttämällä hyväkseen esimerkiksi sitä, että se omistaa vetokaluston. Venäjän rautatiemonopolin purkamisesta ja kilpailun synnyttämisestä on paljon keskusteltu, mutta ratkaisua tuskin löytyy lähitulevaisuudessa.

Rautatietariffien sääntelyn perustana on vuonna 1992 hyväksytty tariffijärjestelmä. Sitä on muutettu monta kertaa, mutta pääpiirteet ovat kuitenkin säilyneet. Vuonna 2001 tariffijärjestelmään tehtiin merkittäviä muutoksia, joiden tavoitteena oli venäläisten viejien kannustaminen käyttämään ulkomaankauppatoimituksissaan etupäässä venäläisiä satalmia. Rautatietariffien säännöstelypolitiikka ottaa huomioon valtakunnallisten intressien lisäksi myös suurten valmistajien etuja. Alueellisten viranomaisten lobbauksen tuloksena tietyt viejäyritykset saavat väliaikaisia erikoisalennuksia yleisistä tariffeista, mikä on niiden tuotteiden hintakilpailukyvyllä tärkeä. Esimerkiksi Kuznetskij kivihiihtialueelta Etelä-Siperiasta rautatietariffit ovat niin alhaiset, että hiilen vienti maan Eu-

roopan puoleisen osan satamien kautta on kannattavaa. Tariffijärjestelmä on monessa suhteessa ristiriidassa markkinatalouden periaatteiden kanssa ja estää kilpailukykyisten yritysten muodostumista ja investointeja. Korvausinvestointeja ei tehdä, koska ei tiedetä tulevien tariffien kehitystä.

Maantieliikenne: Kaikki Venäjän maatieväylät ja niiden yhteydessä oleva infrastruktuuri ovat valtion omistuksessa. On olemassa lukuisia projekteja yksityisten teiden ja siltojen rakentamiseksi, mutta niitä ei vielä toteutettu. Puuttuu myös tarvittava lainsäädäntö ja valtion valmius edesauttaa asianmukaisten lakien ja menettelyjen kehittämistä ja hyväksymistä paikallisella ja liittovaltion tasolla.

Maantiekuljetukset ovat Venäjän vähiten läpinäkyvä liikennesektori. Pääsyy tähän on se, että liikennevälineverotus on erilaista riippuen siitä, onko kulkuneuvo fyysisen vai juridisen henkilön omistuksessa. Fyysisille henkilöille kulkuneuvoverot ovat monta kertaa pienemmät kuin yrityksille. Tämä johtaa tilanteeseen, jossa yritykset vuokraavat suurimman osan kulkuvälineistä fyysisiltä henkilöiltä kiertäen omaisuusveroa. Ne myös ilmoittavat merkittävästi todellista alhaisemman määrän kuljetuksia. Kuljetusliikkeet määrittelevät maantiekuljetusten tariffit kilpailun perusteella. Tämän sektorin pääongelmana on varasto- ja tukiliikenneinfrastruktuurin, kuten terminaalien, pysäköintipaikkojen, RO-RO kuljetuslauttojen ja tarvittavien lauttaterminaalien ja asutuskeskusten kierto-ten puute.

Meriliikenne: Huolimatta siitä, että on olemassa paljon yksityisiä laivanvarustamoja, ne ovat johtavassa asemassa ainoastaan yhdistetyissä joki- ja merikuljetuksissa sekä sisävesireiteillä. Sovkomflot-niminen valtionyritys on ehdottomasti johtavin pitkiä kuljetuksia tarjoava varustamo. Valtio omistaa enemmistön merisatamien osakkeista sekä satamien kiinteää omaisuutta kuten laitureita, kanavia, aallonmurtajia, satamaratoja ja teitä. Kaikkia näitä kohteita annetaan vuokralle sekä yksityisille ahtausliikkeille että osittain tai kokonaan valtion omistamille yrityksille.

Valtion heikko ohjaus on merkittävin puute venäläisten merisatamien toiminnassa. Eri operaattorien tariffipolitiikan ohjaus puuttuu satamissa, eri tahot saavat satamien infrastruktuuria käyttöönsä poikkeavin ehdoin; myös terminaalien kehityksen koordinointi puuttuu, mistä aiheutuu päällekkäisiä kapasiteetteja. Nykyään todellinen valtion rooli kohdistuu merikanavien purjehduskelpoisuuden kunnossapitoon ja maksujen perimiseen, esimerkiksi laivan tulosta satamaan, luotsauksesta jne.

Sisävesiliikenne: Jokilaivoista suuri osa on yksityisessä omistuksessa. Sisävesiliikenteen infrastruktuuri, kuten kanavat, sulut ja padot, on valtion omistuksessa. Kuljetusyrietykset määräävät tariffit sekä sisävesiliikenteen että merikuljetuksiin.

Jokiterminaalit ovat kunnostuksen tarpeessa. Ensisijaisesti ne kelpaavat nestemäisen lastin, bulkki- ja irtotavaralastin siirtoon. Tämä rajoittaa tuntuvasti vesiliikenteen käyttömahdollisuuksia lisäarvotuotteiden kuljetuksiin, ensisijaisesti konttikuljetuksiin.

Venäjän jokien ja kanavien purjehduskelpoiset väylät ovat hyvin pitkiä. Sisävesireittejä pitkin halvat kaukokuljetukset ovat mahdollisia, mutta infrastruktuurin kunnossapitoon ja sen kehitykseen tarvitaan suuria investointeja. Liiketoiminnasta saadut varat eivät kata kaikkia infrastruktuurin kustannuksia Venäjän nykyisin pienten sisävesiliikenteen rahtimäärien takia. Osittain ongelmaa voisi ratkaista kohdentamalla resursseja sisävesiliikenteen infrastruktuurin tärkeimpien osien kunnostukseen sen kokonaiskunnostuksen asemasta. On myös tärkeää kehittää valtion ja yksityissektorin kumppanuutta, jota nykyään ei juuri alalla esiinny.

Ilmailu: Lentokentät ja niihin kuuluva infrastruktuuri ovat valtion omistuksessa. Venäjän suurimman lentoyhtiön Aeroflotin osake-enemmistö on valtion hallussa. Toiseksi suurin lentoyhtiö Rossija, joka fuusioitui syyskuussa 2004 Pulkovskije avialiniä -yhtiön kanssa, on täysin valtion omistama. Valtiolla on hallussa myös suuria osuuksia useiden muiden lentoyhtiöiden osakkeista. Tämän lisäksi valtio pitää vieläkin yksinoikeutenaan kotimaan liikenteen lentokoneiden tyyppihyväksyntää.

Ilmakuljetuksiin on muodostunut tilanne, joka muistuttaa voimakkaasti keskitettyä suunnittelujärjestelmää. Valtion liian tiukasta ohjauksesta seuraa vähäiset mahdollisuudet kehittää kilpailukykyisiä toimintamuotoja. Valtion koordinoinnille on myös tyypillistä tehottomuus päätösten toteutuksessa ja täytäntöönpanossa.

Putkiliikenne: Kaikki Venäjän pääöljyputket ovat sataprosenttisesti valtiollisen Transneftj-yhtiön hallussa sekä muut öljyputket valtiollisen Transnefteprodukt-yhtiön hallussa. Öljy-yhtiöt hallitsevat pelkästään paikallisia öljyputkia – öljylöydöksestä pääputkeen. Kaasuputket ovat valtiollisen monopolin Gazprom-yhtiön omistamia. Tästä syystä valtio määrää Venäjän putkiliikenteen tariffit ml. vientitariffit.

Valtion monopoli rajoittaa putkiliikenteen kehitystä ja ehkäisee putkien kunnossapitoa. Putket ovat hyvin huonossa kunnossa, paitsi vasta rakennetuissa putkistoissa. Valtava valtiokoneisto reagoi liian hitaasti markkinatilanteen vaihteluun sekä öljy- ja maakaasuvaarojen saatavuuteen, mistä seuraa putkiliikenteen tehokkuuden lasku tulevaisuudessa.

Viime aikoina on ilmennyt lisäksi huolestuttava trendi - valtio rettelöi johtavien öljy-yhtiöiden kanssa (Jukosin juttu) ja pyrkii lisäämään vaikutusvaltaansa tällä sektorilla valtion ja yksityisen sektorin yhteistyön kehittämisen sijasta. Hyvänä esimerkkinä on äsken toteutettu valtion hallinnassa olevien Gazprom ja Rosneftj -yhtiöiden fuusio, joka johti Venäjän talouden oloissa uudelleenlaiseen öljykaasujätin syntyyn.

Mitä tärkeämpi kuljetusyhteys on maan taloudelle, sitä tiukempi on valtion sääntely kyseisellä sektorilla. Hallitus pelkää hintojen olennaista nousemista ja häiriöitä toimituksissa eikä tämän johdosta halua luopua sääntelystä. Tähän liittyvät myös kansallisen turvallisuuden kysymykset, joilla on suuri merkitys mm. sotilaallisen turvallisuuden kannalta. On kuitenkin myös todettava, että kyseessä on eräänlainen käsitteiden virheellinen korostaminen. Kokemus maailmalta osoittaa, että valtion turvallisuuteen voidaan vaikuttaa muutenkin kuin omistuksen kautta.

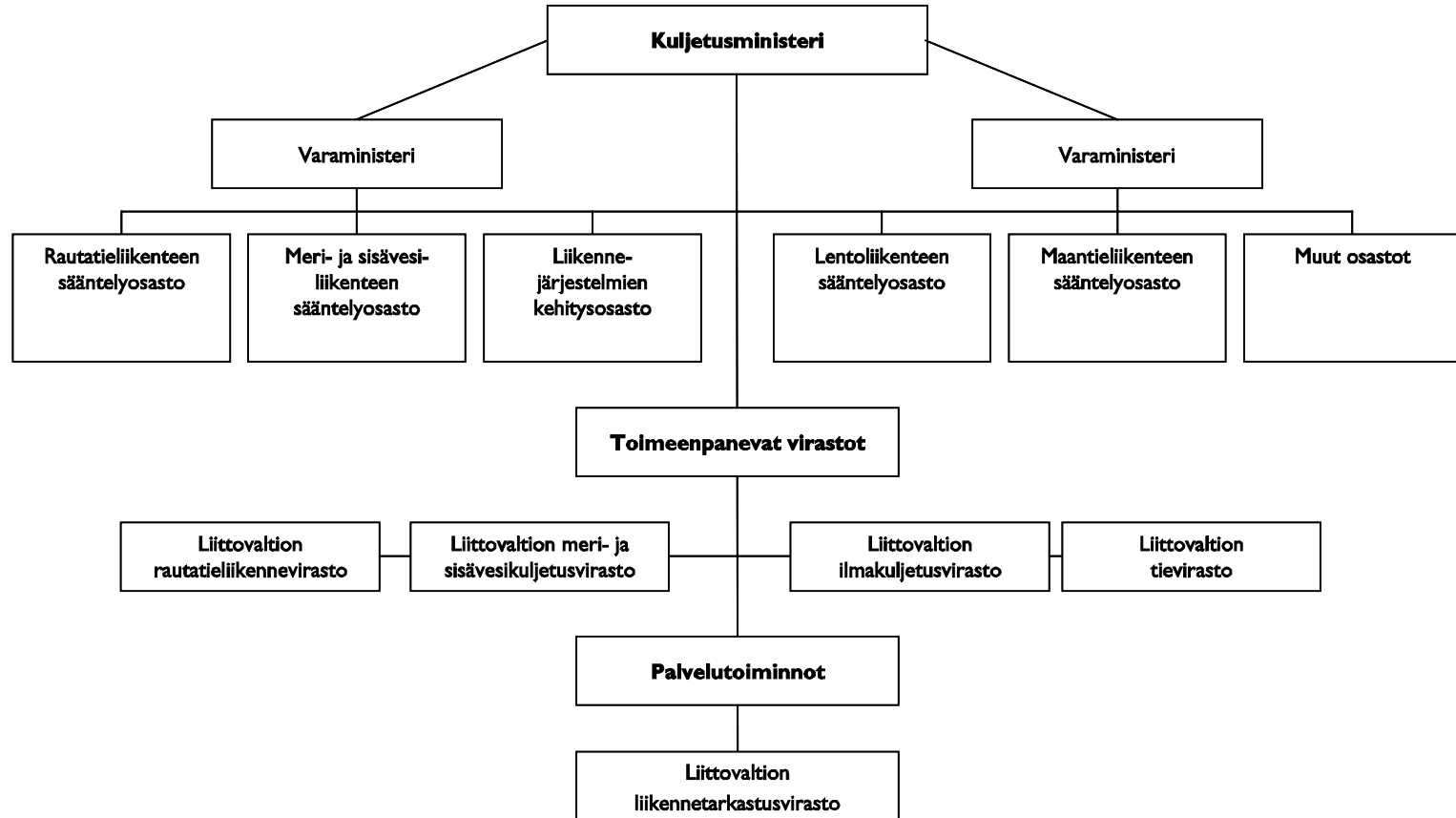
Intermodaalikuljetuksissa, joissa yhdistetään samaan kuljetukseen eri kuljetusmuotoja, on vaikeutena Venäjän lainsäädäntö, jonka mukaan toimitukset on tehtävä samalla kuljetusmuodolla. Näiden kuljetusten kehittäminen vaatii lakimuutoksia Venäjällä. Olemassa olevat oikeusnormit ovat voimassa vain tietyn kuljetusvälineen puitteissa ja ne eroavat selvästi toisistaan. Tästä johtuen intermodaalisissa kuljetuksissa ei riitä pelkästään yhden kuljetusasiakirjan käyttö, vaan tarvitaan kokonainen asiakirjapaketti reitin jokaiseen osaan. Muodollisuudet lastin siirtämisenä yhdestä kuljetusvälineestä toiseen vievät paljon aikaa.

Kaikki merkittävät päätökset liikennesektorin kehityksestä tehdään Moskovassa. Paikallisilla viranomaisilla on mahdollisuus toteuttaa vain paikallisia hankkeita.

Venäjän liikenneministeriö laati Venäjän liikenteen kehitysstrategian vuoteen 2025. Strategiaa voidaankin pitää suurena edistysaskeleena valtion prioriteettien asettamisessa liikenteen alalla. Valtion panostusten avulla pyritään poistamaan liikennesektorin vääristymiä ja ongelmia, jotka aiheutuvat Neuvostoliiton suunnitelmataloudesta ja sen hajoamisesta sekä siirtymäkauden rahoitusvajeesta.

Hallitus aikoo minimoida välittömän osallistumisensa liikennesektorin toimintaan ja siirtyä välilliseen sääntelyyn. Valtio tulee edistämään kilpailua niillä liikennemarkkinoilla, missä se on mahdollista, ensisijaisesti henkilö- ja lastikuljetuksissa. Infrastruktuuria aiotaan myös osittain yksityistää ja osittain vuokrata yksityisille käyttäjille sekä ottaa käyttöön muita valtion ja yksityissektorin yhteistyömuotoja. Toisaalta valtio säilyttää vastuunsa liikenneinfrastruktuurin kunnossapidosta ja sen kehittämisestä.

Kuvio 3.3 Liikenteen ja kuljetusten julkinen sääntely- ja ohjaus Venäjällä



Liikenneinfrastruktuuria edistetään kehittämällä kuljetuskäytäviä, jotka yhdistyvät kansainvälisiin kuljetuskäytäviin Venäjän eurooppalaisilla ja aasialaisilla alueilla. Erityistä huomiota kiinnitetään rajanylityspaikkojen kehittämiseen niiden läpäisykyvyn nostamiseksi ja tullimuo-
dellisuuden yksinkertaistamiseksi.

Kansainvälisessä toiminnassa Venäjä tavoittelee liikennejärjestelmän integroitumista maailman verkostoihin. Tarkoituksena on laaja osallistuminen kansainvälisiin ohjelmiin ja hankkeisiin. Venäjän hallituksen ilmoitetaan edistävän liikennepalveluiden vientiä, mm. kehittämällä Venäjän liikennejärjestelmän vientikapasiteettia.

Liikenneteknologian kehityslinja edellyttää kaluston, reittien, terminaalien, toimitusmenetelmien, lastin siirron ja varastoinnin uudistamista. Erityisesti panostetaan multimodaalisiin kuljetuksiin ja konttikuljetuksiin. Strategiassa korostetaan myös tarvetta kehittää venäläisiä liikennealan normeja ja sääntöjä vastaamaan kansainvälisiä standardeja sekä ympäristö- ja muiden turvallisuustekniikoiden kehittämistarpeita.

Liikenteen kehitysstrategian toteuttamisella pyritään saamaan aikaan seuraavia tuloksia:

- Poistetaan kaikki tulpat ja pullonkaulat liikenneinfrastruktuurissa
- Suurin osa asutuskeskuksista kytketään ympärivuotisesti perusliikenneyhteyksiin
- Bulkkilastien (puu, malmi, hiekka, vilja, lannoitteet) osuus rahtikuljetuksista laskee vähitellen, lisäarvotuotteiden kuljetusten kasvaessa
- Tavaratoimituksien nopeus kasvaa 15-20 %, kansainvälisillä kuljetuskäytävillä 20-30 %
- Liikennetariffien kasvu on 10-20 % inflaatiota pienempi
- Noin 85 % ulkomaankaupasta kulkee Venäjän omien satamien kautta (vuonna 2003 osuus oli 75 %)
- 85 % Venäjän kauppalaivaston hallitsemasta aluskannasta on rekisteröity Venäjälle (vuonna 2003 osuus oli 35 %)
- Kauttakulkukuljetukset Venäjän läpi kasvavat 150-200 % noin 60-70 milj. tonniin ja tuottavat yli 2 miljoonaa USD voittoa vuosittain.
- Kansalaisten liikkuvuus lisääntyy 50 % (vuonna 2003 se oli 4 100 km henkilöä kohti).
- Kahdeksan perhettä kymmenestä tulee käyttämään henkilöautoja.
- Liikenteen osuus ympäristön saasteista laskee 50 % ja tulee olemaan 22 % (vuonna 2003 vastaava osuus oli 33 %).

- Tieverkon turvallisuus paranee: liikenteessä menehtyneiden määrä 1000 henkilöautoa kohti laskee 50 % (vuonna 2003 menehtyneitä 1,2 henkeä 1000 henkilöautoa kohti)

Asetettujen tehtävien toteutuminen mainitulla ajanjaksolla näyttää epätodennäköiseltä niiden monimutkaisuudesta ja laajuudesta johtuen sekä rahoituspulan ja toteutuskeinojen tavoitehakuisuuden puutteen takia.

Nykyään valtion ohjauksen ja suunnitelmien välillä on paradoksi: yhtäältä valtio julistaa sitoutuvansa kilpailukykyisten markkinasuhteiden edistämiseen ja välillisten sääntelymenetelmien käyttöönottoon, toisaalta valtion todelliset toimet ovat päinvastaisia – suurimmassa osassa toimialoja valtion ote tiukkenee ja monopolien asema vahvistuu.

3.3 Liikenneinfrastruktuurin tila ja kehitys

Venäjän nykyinen infrastruktuuri on peritty Neuvostoliitolta. Rahoituksen puutteessa monet 1970 - 80 -luvulla käynnistetyt suuret hankkeet jäädytettiin 1990-luvulla. Niiden toteuttaminen on saanut jatkua vasta viime vuosina samalla kun maassa alkoi nopea talouden kasvu. Samanaikaisesti syntyivät uudet infrastruktuurin kehitykseen liittyvät suurhankkeet, joita toteutetaan sekä julkisilla että vahvistuneiden yksityisten yritysten varoilla.

Taulukko 3.2 Liikenneinfrastruktuurin yleinen kuvaus kuljetusvälineittäin

<i>Liikennelaji</i>	<i>Yleinen kuvaus</i>
Rautatieliikenne	Julkisen rautatieverkon pituus on 86 000 kilometriä. Rautatieverkon tiheys on 5 kilometriä per 1000 km ² . Vain 48,5 prosenttia rautateistä on sähköistetty, 42,2 % on kahden tai useamman raiteen rataa. Sen lisäksi 55 000 kilometriä rautateitä on yritysten omistuksessa. Yleensä niitä käytetään vain lyhyisiin kuljetuksiin: tehdas- ja varastoalueilta, kaivoksista jne. pääväylille ja takaisin.
Autoliikenne	Venäjän kestopäällysteisten teiden pituus on yhteensä 753 000 kilometriä, niistä 537 000 kilometriä on julkisessa käytössä. Julkisten autoteiden tiheys on noin 32 kilometriä per 1000 km ² . Autotieverkon huoltoinfrastruktuuri (terminaalit, polttoaine- ja huoltoasemat jne.) on heikko.
Meriliikenne	Vaikka Venäjällä on pitkä rantaviiva, vain 600 kilometriä rantaviivasta soveltuu satamien rakentamiseen. Nykyään Venäjällä toimii 44 siviilikäytössä olevaa kauppasatamaa,

	mutta useimmat niistä ovat pienikokoisia, vuosittaisilta tavaravolyymeiltään alle 2 miljoonaa tonnia. Venäjän suurimmat merisatamat sijaitsevat neljän meren äärellä: Mustanmeren ja Itämeren sekä Barentsin ja Japanin merten rannoilla, eli siellä missä meri pysyy jäätä vapaana tai on jäässä lyhytaikaisesti. On olemassa myös useita puolustusvoimien käytössä olevia terminaaleja, joihin siviililaitojen pääsy on kielletty.
Sisävesiliikenne	Venäjän sisävesiväylien arvioitu pituus on yhteensä 101 800 kilometriä. Niistä 42 400 kilometriä on kunnostettu kansalliseen julkiseen käyttöön, eli niillä on tarvittava infrastruktuuri. Viime vuosikymmenen aikana ruoppaus-, kunnostus- ja muiden ylläpitotöiden määrän laskiessa on kulkukelpoisten väylien pituus supistunut.
Ilmailu	Venäjällä on tällä hetkellä n. 450 siviililentoasemaa, joista 70 on kansainvälisiä. Viime vuosikymmenen aikana lentokenttien ja lentokoneiden määrä on merkittävästi laskenut. Lentokentät palvelevat pääosin matkustajaliikennettä, mutta niiden käytössä on myös rahtiterminaaleja. Joitakin rahdin ilmakuljetuksia, valtion tilaamia tai erikoiskuljetuksia, hoidetaan ilmavoimien lentokoneilla käyttäen ilmavoimien lentokenttien infrastruktuuria, joka on suljettu siviililentoyhtiöiltä.
Putkiliikenne	Venäjän pääputkiston pituus on 213 000 kilometriä, joista maakaasuputkien osuus on 152 000 kilometriä, öljyputkien osuus on 46 000 kilometriä, öljyntuoteputkien osuus on 15 000 kilometriä. Pääputkiston keskitiheys on 12,5 kilometriä per 1000 km ² .

Venäjän nykyisen infrastruktuurin erikoispiirteisiin kuuluvat seuraavat:

- **Liikenneverkkojen tiheyden äärimmäinen epätasaisuus sekä niiden katkonaisuus:** Tämä johtuu asutuksen epätasaisesta jakautumisesta ja vastaavasti taloudellisen aktiviteetin epätasaisuudesta Venäjän alueella. Kulkuyhteyksien verkosto on kehittyneimmillään Venäjän Euroopan puoleisessa osassa ja Etelä-Siperiassa, kun taas laajoilla pohjois- ja itä-alueilla sen tiheys on verraten pieni. Paikallisverkostot ovat tavallisesti vailla yhteyttä keskenään.
- **Suuret rahtikuljetusetäisyydet:** Keskimääräiset rahtikuljetusetäisyydet Venäjällä ovat useimmilla tavararyhmillä monin kerroin suurempia

kuin Euroopan maissa. Sen takia raaka-aineiden ja tuotteiden kuljetuskustannukset muodostavat huomattavan osan venäläisten tuottajien kustannuksista.

- **Venäjän liikenneverkkojen suhteellinen kaukaisuus ja eristyneisyys useimmilta maailman pääreiteiltä:** Tämä on selitettävissä maantieteen (Venäjän valtava alue sijaitsee suurimmalta osin harvaan asutussa Aasian pohjoisosassa) ja historian kannalta. Oman panoksensa on antanut taloudellisen eristäytyneisyyden politiikka, jota Venäjällä harrastettiin melkein koko 1900-luku.
- **Useimpien liikenneverkkojen huono kunto:** Viime vuosikymmenen aikana sijoitukset Venäjän liikenneinfrastruktuurin kunnossapitoon ja kehitykseen olivat riittämättömiä. Ei valtiolla eikä yksityisillä yhtiöillä ollut resursseja näihin tarkoituksiin.

Kuvio 3.4 Venäjän liikenneinfrastruktuuri



Neuvostoliiton liikenneinfrastruktuuri muodosti yhtenäisen järjestelmän maahan kuuluneiden erillisten tasavaltojen välisten rajojen ollessa suhteellisia. Neuvostoliiton hajottua monet tärkeät järjestelmän osat (merisatamat, pääputkijohtojen ja rautateiden lohkot), jotka olivat aiemmin kuuluneet yhtenäiseen liikenneinfrastruktuuriin, jäivät itsenäisiin maihin. Baltian maista sekä Valko-Venäjältä ja Ukrainasta, jotka olivat perineet Neuvostoliitolta melko hyvin kehittyneen liikennesektorin, tuli Venäjälle tärkeitä sen kansainvälisissä liikennelogistiikkaketjuissa.

Muutokset, jotka olivat tapahtuneet Venäjän ulkomaankauppajärjestelmässä ja kaupassa yleisesti ovat aiheuttaneet muutospaineita liikenneinfrastruktuuriin. Ulkomaankaupassa Neuvostoliiton perusyhteistyökumppaneita olivat olleet Itä-Euroopan maat, joihin suurin osa vientiä kulki rautateitse sekä putkien välityksellä. Nyt Euroopan unioni, ennen kaikkea Länsi-Euroopan maat, ovat suurimpia Venäjän ulkomaankauppakumppaneita, jolloin vientitavaravirta pääosin kulkee merisatamien kautta.

Venäjän hallitus pyrkii laajentamaan olemassa olevia vientiväyliä ja löytämään tai perustamaan uusia. Tämän politiikan puitteissa on alettu rakentaa uusia meriterminaaleja ja niille liikenneyhteyksiä (putkistoja, rautateitä ja maanteitä). Meriterminaaleja kehitetään kaikilla kolmella Venäjän ulkomaankauppasuunnalla, länteen, etelään ja itään päin. Länsisuunnalla kehitetään Suomenlahden rannikolla sijaitsevia satamia, Pietaria, Koivistioa (Primorsk), Uurasta (Vysotsk) ym. sekä Kaukasuksen Mustanmerenrannikon satamapasiteetteja (Novorossijsk, Tuapse ym.). Eteläsuunnalla kehitetään Kaspianmeren rannikon terminaaleja (Olja, Mahatškala ym.). Venäjän Kaukoidässä on laajennusvaiheessa Japaninmeren rannalla sijaitseva Nahodka-Itäsatama.

Muita, tärkeäksi luokiteltuja ja koko Venäjää koskevia kehityshankkeita, jotka on mainittu kansallisessa liikennestrategiassa, ovat muun muassa:

- Moskovan liikennesolmun kehitys, joka on suurimpia koko Venäjällä
- *Tšita – Habarovsk* -tien rakentaminen, joka yhdistää Venäjän Kaukoidän tieliikenneverkon muuhun maahan
- valtion pääteiden kunnon saattaminen vastaamaan kansainvälisiä standardeja
- uusien öljyputkien rakentaminen kuten yhteyden rakentaminen Pohjois-Kiinaan *Angarsk – Nahodka* -haaraumalla sekä *Länsi-Siperia – Murmansk* -putken rakentaminen, joita ei vielä ole aloitettu.
- lentoliikenneväylien turvallisuuden takaaminen ja pienlentoliikenteen kehitys
- meriliikenteen arktisten ja Kaukoidän merten rannikkojen puoleisen infrastruktuurin kehittäminen (tätä nykyä vielä suunnitteluvaiheessa)
- uusien suursiltojen, terminaalien liikenneyhteyksien ja suurkaupunkien ohi kulkevien moottoriteiden rakentaminen
- Jakutskiin asti vievän radan rakentaminen, joka antaa mahdollisuuden hyödyntää tehokkaammin Jakutian tasavaltaa, joka on suurimpia Venäjän osavaltioita luonnonvaroiltaan

Venäjän luoteisosassa, jolla on yhteisiä rajoja Euroopan unionin kanssa ja täten paremmat mahdollisuudet kehittää liikenneinfrastruktuuria Euroopan suunnalla, suunnitellaan mm. seuraavia pähankkeita:

- *Moskova – Pietari* -suurnopeusliikenneväylän rakentaminen, joka sisältää sekä maantien että rautatien
- kehätien rakentaminen Pietarin ympäri
- kuivalastien, konttien ja öljytuotteiden lastaus- ja purkauskäsittelyä hoitavan ison merisataman (n. 50 milj. tonnia vuodessa) rakentaminen Ust-Lugaan Leningradin alueelle
- suuren (n. 50-60 milj. tonnia vuodessa) öljysataman rakentaminen Murmanskiin, mitä ei ole vielä aloitettu
- laivaliikenteen kehittäminen Itämerellä
- laivaliikenneturvallisuuden tason kohottaminen Itämerellä

Strategiassa ei ole mainintaa edellä lueteltujen projektien toteuttamisen aikataulusta. Otaksutaan kuitenkin, että kaikki ne saadaan päätökseen vuoteen 2025 mennessä – ne, joiden toteuttaminen on jo alkanut aikaisemmin, toiset myöhemmin. Tämä epämääräisyys selittyy rahoitusmahdollisuuksilla. Tärkeänä lähteenä on valtion taholta myönnettävä rahoitus, joka on varojen päälähteenä kaikkien näitten hankkeitten toteuttamisessa. Lainavarojen ja yksityisiltä yrityksiltä hankittavan rahoituksen saantimahdollisuudet tuntuvat epämääräisiltä. Käytäntö on osoittanut, että suurten projektien toteuttamisajat Venäjällä ovat aina olleet pitempiä kuin ennalta on laskettu.

Alempana on esitetty tietoja venäläisen liikenneinfrastruktuurin kehittymisestä eräiden kulkuneuvojen osalta. Erikoista huomiota on kiinnitetty Venäjän Keskiseen ja Luoteiseen suuralueeseen, jotka ovat lähimpiä Euroopan unionin maiden naapureita.

Rautatieliikenne

Keskustan ja Luoteisen hallintopiirin hallintokeskukset, Moskovan ja Pietarin (jotka ovat samalla Venäjän suurimpia kaupunkeja) yhdistävä rautatie on nykyään teknisesti varustelluimpia ja mahdollistaa jopa 200 km tuntinopeuden. Yleinen rautatieinfrastruktuuri Luoteisen hallintopiirin alueella on Oktjabrskaja železnaja doroga -rautatiehallinnon hallinnassa ja suurimmassa osassa Keskustan hallintopiirin aluetta Moskovskaja železnaja doroga -rautatiehallinnon hallinnassa. Molemmat yhtiöt ovat Rossijskije železnye dorogi (RZD) -valtionyhtiön osastoja.

Taulukko 3.3 Yleisen rautatieverkoston tiheys Venäjällä federaatiopiireittäin v. 2002, kilometriä 10 000 alueen neliökilometriä kohti

Keskustan hallintopiiri	264
Etelä-Venäjän hallintopiiri	146
Volgan hallintopiiri	144
Luoteis-Venäjän hallintopiiri	77
Uralin hallintopiiri	48
Siperian hallintopiiri	29
Kaukoidän hallintopiiri	13

Lähde: Valtiontilastotieto (Goskomstat), 2003.

Keskustan hallintopiirin kautta Euroopan unionin maihin kulkee muutama sähköistetty valtarata, joista tärkeimmät radat ovat *Moskova – Smolensk – Orša – Minsk – Brest – Varsova – Berliini*, *Moskova – Kiova – Tšop – Budapest* ja *Moskova – Riiika*. Myös Luoteisen hallintopiirin alueen kautta kulkee EU:n suuntaan tärkeitä rautatieliikenneväyliä, mm.: *Moskova – Tallinna*, *Pietari – Tallinna* ja *Moskova – Pietari – Helsinki*. Huomattakoon, että erotukseksi muista yllämainituista radoista radalla *Moskova – Pietari – Helsinki* on pullonkaulana osuus Viipurin ja Suomen rajan (Buslovskaja-asema) välillä. (Myös Suomen puolella rata jatkuu yksiraiteisena Luumäelle asti.) Tälle radan osuudelle ei sotilaallisista syistä rakennettu kuin yksi raide ja sieltä puuttuu suurille rautatieliikenneväylille tarpeellinen infrastruktuuri. Suunnitelmissa on osuuden laajentaminen kaksiraiteiseksi ja uudenaikaistaminen, jotta *Moskova – Pietari – Helsinki* -radan kuljetuskapasiteetti lisääntyisi sekä sillä liikkuvien junien nopeus nousisi.

Viiime vuosien aikana valtio on ryhtynyt toimenpiteisiin eräiden Venäjän luoteisosan rautatieinfrastruktuurin kehittämishankkeiden toteuttamiseksi. Näistä huomattavimpia ovat *Moskova – Pietari* -junaradan rakentaminen ja Pietarin rautatieliikenteen solmukohdan uudenaikaistaminen.

Pikaliikenne radan rakennushanke on epäonnistunut, sen sijaan toteutettiin vähemmän varoja vaatinut jo valmiiden raiteiden uudistus. Tämä on tyypillinen esimerkki valtionvarojen tuhlaamisesta sekä eri valtionelimien välisestä heikosta yhteistyöstä suurilla ja tärkeillä infrastruktuurihankkeilla toteutettaessa.

Jälkimmäisen hankkeen toteuttaminen on vielä käynnissä. Tämä projekti edellyttää Pietarin sisällä olevien rautatiepääteasemien edelleen kehittämistä sekä niiden matkustaja- ja rahtikuljetusvirtojen suuntaamista toisiin.

Kyseisen hankkeen puitteissa on jo saatu rakennetuksi uusi Laatokan rautatieasema (Ladožski), minne aiotaan keskittää pohjoisen junaliikenteen (Helsinki, Murmansk) ja itäsuunnan (Jekaterinburg) rahti- ja matkustajaliikennevirrat. Samaan aikaan muuttuvat myös liikennevirrat muilla Pietarin rautatieterminaaleilla. Tämän uudistuksen tarve tuli eteen Neuvostoliiton hajoamisen jälkeen, kun Pietarin logistiikka-solmun kautta kulkevan liikenteen päävirroissa tapahtui monia muutoksia.

Tämän projektin puitteissa suunnitellaan myös, että rahtiliikenteen pääterminaalit siirretään Pietarin keskustasta ja länsiosasta sen etelä- ja itäliepeille sekä uudistetaan Nevan yli johtavat rautatiesillat.

Merkittävä infrastruktuurihanke on myös liikenneyhteyksien ja terminaalien järjestelmän kehittäminen Ust-Lugassa rakenteilla olevan merisataman ympäristössä. Tällä satama tulee erikoistumaan monenlaisten lastien käsittelyyn mukaan luettuna massakuormat (mm. hiili, lannoitteet, metallit), kontit ja öljytuotteet. Sataman eri terminaalien rakennusurakoiden toteutus on yksityisyhtiöiden käsissä valtion ottaessa hoitaakseen kaiken satamaa huoltavan infrastruktuurin, mukaan lukien myös rautatiekuljetuksien kehittämiseen liittyvät toimenpiteet.

Karjalan Tasavallassa Lokakuun rautatiet (Oktjabrskaja železnaja doroga) suunnittelee radan *Petroskoi – Värtsilä – Joensuu (Suomi)* nykyaikaistamista tulevan viiden vuoden kuluessa. Töiden piti alkaa vuoden 2004 lopussa. Noin 1 miljardilla ruplalla lisätään radan kuljetuskapasiteettia, rakennetaan asianmukainen infrastruktuuri ja avataan rajanylityspaikka matkustajille.

Venäläisen raiteen leveys on suurempi kuin raiteen leveys suurimassa osassa Euroopan maita ja Venäjällä on yhteisiä rajoja vain niiden EU-maiden kanssa, joissa raiteen leveys on samaa luokkaa (Suomi, Viro, Latvia). Poikkeuksen tekee vain Kaliningradin alue. Sen rajanaapurit ovat toisaalta Liettua, jossa raideleveys on sama, kuin Venäjällä, ja toisaalta Puola, jossa raideleveys on pienempi. Puolan rajalla täytyy vaihtaa vaunujen pyöräparit, joka hidastaa reittiä.

Hallitus on suunnitellut pitävänsä rautatieliikenteen yleisinfrastruktuurin omassa hallinnassaan 20 lähivuoden ajan. Kehityssuunnitelmat koskevat niin uusien rautatieliikenneväylien rakentamista kuin jo olemassa olevien modernisointia. Suunnitteilla ovat mm. nykyaikaisten atk-järjestelmien hyväksikäyttö rautateillä, sähköistyksen edelleen jatkaminen, pikaliikennelohkojen ja raja-asemien jatkuva nykyaikaistaminen. Venäjän liikennestrategian puitteissa on määrätty perusvaatimukseksi rautatieliikenteen turvallisuuden tason edelleen kohottaminen ja kuljetusnopeuksien suurentaminen.

Maantieliikenne

Venäjän maantieverkko on yleisesti ottaen puutteellista ja katkonaista. Kolmasosassa asutuskeskuksia tiet ovat vailla kestopäällystettä. Monilla suurkaupungeilla, kuten Pietarilla, ei ole vielääkään moottorikehäteitä. Venäläiset kestopäällysteiset maantiet ovat Euroopan maissa hyväksytyjen standardien mukaan teknisiltä ominaisuuksiltaan (leveys, sallittu kuormitus jne.) suurelta osin heikossa kunnossa. Lisäksi monilla teillä päällysteet ovat kuluneita ja ehdottomasti vaihtamisen tarpeessa.

Taulukko 3.4 Yleisen maantieverkoston tiheys Venäjällä federaatiopiireittäin v. 2002, kilometriä alueen 1000 neliökilometriä kohti

Keskustan hallintopiiri	186
Volgan hallintopiiri	123
Etelä-Venäjän hallintopiiri	110
Luoteis-Venäjän hallintopiiri	40
Uralin hallintopiiri	20
Siperian hallintopiiri	18
Kaukoidän hallintopiiri	5

Lähde: Valtiontilastotieto (Goskomstat), 2003.

Keskustan hallintopiirin ja Luoteisen hallintopiirin alueiden kautta rinnan rautatieliikenteen perusväylien kanssa vievät Venäjältä EU-maihin mm. seuraavat tiet: *Moskova – Pietari – Helsinki, Pietari – Tallinna, Moskova – Riika* ja *Moskova – Minsk – Brest – Varsova – Berliini*. Viimeksi mainittu on pääyhdystie EU:n maantieteellisen ”sydämen” ja Venäjän päätalouskeskuksen välillä.

Tärkeänä Luoteis-Venäjän maantieinfrastruktuurin kehittämishankkeena on Pietarin kehätien rakentaminen. Rakennustyöt ovat olleet käynnissä jo muutaman vuoden valtion rahoituksella. Eräiden tielohkojen käyttöönottomääräajat on jo muutaman kerran lykätty myöhempään ajankohtaan. Viimeisen tiedon mukaan kehätien itäisen osan käyttöönottilaisuus (tällä suunnalla liikennevirrat ohittavat Pietaria idästä) on määrätty tapahtuvaksi vuonna 2005.

Myös muiden kehätien lohkojen rakentaminen on käynnissä, mutta niiden käyttöönotto tapahtuu myöhemmin. Etelä- ja länsilohkojen rakentaminen liittyy kiinteästi Pietarin merisataman uusille terminaaleille ja Ust-Lugassa rakenteilla olevaan satamaan johtavan tieyhteysverkon kehittämiseen. Esimerkiksi nyt tilapäisessä käytössä olevaa suoajapadon

pohjoislohkon kautta kulkevaa tietä, joka on osa rakenteilla olevaa kehätietä, ei saa voimassaolevien teknisten normien mukaan käyttää sellaisten kuormien kuljettamiseen, jotka eivät liity suojaadon rakennustöiden jatkamiseen. Käytännössä tätä tietä käytetään säännöllisiin tavarakuljetuksiin Kronstadtin satamaterminalle ja takaisin.

10 lähivuoden aikana on tarkoitus uudistaa tärkeimmät maantieliikenneväylät Luoteis-Venäjällä – mm. tiet *Moskova – Pietari, Pietari – Helsinki, Pietari – Tallinna, Pietari – Murmansk* ym. Pyrkimyksenä on saada ne vastaamaan kansainvälisiä standardeja. Suunnitteilla on myös korkealaatuisten yksityisteiden rakentaminen, mutta tätä varten ei ole vielä lainsäädäntöä.

Venäjän liikennestrategian mukaan vuoteen 2025 mennessä toteutetaan muun muassa seuraavat toimenpiteet:

- yleisten kestopäällysteisten teiden verkoston lopullinen muotoutuminen yhdistämällä toisiinsa nykyään jo olemassa olevat, mutta toisistaan erillään olevat tienpätkät
- suurkaupungeille johtavien yhdysteiden edelleen kehittäminen ja kaupunkeja ohittavien kehäteiden rakentaminen
- meri-, joki-, rautatie- ja lentoliikenneterminalle johtavien yhdysteiden edelleen kehittäminen
- Venäjän tieverkoston integroiminen Euroopan ja Aasian kansainvälisiin tieverkostoihin
- valtion teiden uudenaikaistaminen osaksi kansainvälisiä liikenneväyliä mm. niiden kantokyvyn parantaminen ja lisäajokaistojen teko
- suurten liikenneterminalien rakentaminen kansainvälisten liikenneväylien varsille

Vuoteen 2010 mennessä kaikki 94:n valtakunnan rajalla olevaa auto liikenteen tarkastusasemaa saatetaan täysin valmiiksi ja suurikokoisten kuormien tarkastamista varten rakennetaan 11 asianmukaisesti varustettua tarkastuspaikkaa. Sähköinen kuormanvalvontajärjestelmä otetaan käyttöön pääteiden rajanylityspaikoilla, mukaan lukien Suomen rajalla sijaitsevat rajanylityspaikat Torfjanovka ja Brusnitšnoje. Myös vihreä linja otetaan laajemmin käyttöön.

Meriliikenne

Viimeisten 12 vuoden aikana Venäjän meriliikenteen infrastruktuuri on kärsinyt vakavasti. Lukuisat merisatamat jäivät Neuvostoliiton ha-

jottua muiden maiden alueille Virossa, Latviassa, Liettuassa, Ukrainassa ja Gruusiassa. Myös aluksien määrä on vähentynyt.

Venäjän Euroopan osassa meriliikenteen pääsatamat sijaitsevat Kaukasuksen Mustanmeren rannikolla, jossa tärkeimmät satamat ovat Novorossijsk ja Tuapse, sekä Itämeren Suomenlahdella, jossa Pietarin ja Koiviston (Primorsk) satamat ovat keskeisiä. Tärkeä satamakeskitymä sijaitsee Kaukoidässä Primorjen aluepiirin eteläosassa, missä ovat mm. Nahodkan, Vostotšnyin ja Vladivostokin satamat.

Taulukko 3.5 Venäjän suurimmat merisatamat

Satama	Meri	Kuljetettavat peruskuormat	Kuljetetut tavaramäärät v. 2002, milj. tonnia
Novorossijsk	Mustameri	raakaöljy, öljytuotteet, metallit, lannoitteet, kontit	56
Pietari	Itämeri	kontit, öljytuotteet, puutavara, metallit, lannoitteet	42 (2003)
Vostotšnyi	Japaninmeri	kontit, puutavara, hiili	18
Primorsk	Itämeri	raakaöljy	17.6 (2003)
Tuapse	Mustameri	raakaöljy, hiili, metallit, muut kuivalastit	17
Nahodka	Japaninmeri	raakaöljy, metallit, puutavara	10
Kaliningrad	Itämeri	kontit, kala, raakaöljy ja öljytuotteet, lannoitteet	10
Murmansk	Barentsinmeri	metallit, hiili, muut kuivalastit, kala, raakaöljy	9
Vladivostok	Japaninmeri	metallit, puutavara, hiili, muut kuivalastit	5
Mahatškala	Kaspianmeri	raakaöljy, kuivalastit	4

Lähde: yhtiöiden antamat tiedot.

Viime vuosina on kehittynyt melko nopeassa tahdissa satamakeskitymä Suomenlahdelle. Valtion ja yhtiöiden voimin laajennetaan tehokkaasti jo olemassa olevia ja rakennetaan uusia satamalaitteita. Parannuksia tehdään, jotta voitaisiin laskea vientikustannuksia ja venäläisten viendien riippuvaisuutta ulkomaisista välittäjistä.

Vauhdikkaalla satamien kehitymisellä on joukko negatiivisiakin puolia. Kapasiteetin lisääminen tapahtui ainoastaan Venäjän talouden kasvua kuvanneiden optimististen ennusteiden perusteella koko viennin kasvua ja eräiden tuotteiden vientiä silmälläpitäen huomioimatta lainkaan tariffien väijäämätöntä nousua. Tämä voi johtaa pian siihen, että osa

Taulukko 3.6 Venäjän satamat Suomenlahdella

Satama	Erikoistuminen	Tavaramäärät, milj. tonnia	Huomautuksia
Pietarin satama mukaan lukien:	Kontit, raakaöljy, öljytuotteet, puutavara, metallit, lannoitteet	42.0 (2003)	Satama käsittää muutaman terminaalin (18 stevedoring-yhtiötä), jotka sijaitsevat Pietarissa ja sen lähiympäristössä
- <i>Merikauppasatama</i>	Kontit, kylmäkuljetusvaunut, puutavaralastit, metallit, lannoitteet, muut kuivalastit	21.9	
- <i>Pietarin öljysatama</i>	Raakaöljy ja öljytuotteet	7.2	
- <i>Petrolsport-puutavarsatama</i>	Kontit, puutavaralastit, metalliromu	4.1	
- <i>Kronstadt</i>	Kontit, öljytuotteet, kuivalastit	3.5	Aktiivisesti kehittymässä uusi konttikäsittelyterminaali, jonka omistajana on suomalainen "Containerships"-yhtiö. V. 2006 mennessä sen kapasiteetti on suunnitelmien mukaan 500 000 TEU/v
- <i>"In-Transit"</i>	Öljytuotteet	1.4	
- <i>Merikala-satama</i>	Kala, muut elintarvikkeet, kontit	1.1	
- <i>"Terminal-Service"</i>	Kylmäkuljetusvaunut	1.0	
- <i>Bronka</i>	Öljytuotteet	0	Satama ei ole vielä toiminnassa. V. 2010 mennessä sen purkamis- ja lastauskapasiteetti on suunnitelmien mukaan 7 milj. /v
- <i>Lomonosov</i>	Puutavaralastit, kontit, metallit	0	Satama ei vielä käsittele siviililasteja. V:een 2009 mennessä täällä on suunniteltu purettavan ja lastattavan n. 6 milj. tonnia lasteja vuodessa.
Koivisto (Primorsk)	Raakaöljy	24.0 (tammielokuu 2004)	Lähivuosiksi on suunniteltu tavaramäärän kasvavan 60 milj. tonniin vuodessa ja erikoistuneisuuden lisääntyvän öljytuotteiden käsittelyn ansiosta.
Uuras (Vysotsk)	Hiili, metallit, öljytuotteet	3.1 (2003)	Vuoteen 2004 asti satama erikoistui kuivalastien käsittelyyn. V. 2004 otettiin käyttöön uusi öljytuoteterminaali ("Lukoil"-yhtiö). Sen kapasiteetti on 3 milj. tonnia vuodessa.
Viipuri	Puutavara, kontit, kuivalastit	1.3	Satama matalapohjainen, laivakulkuväylän syvennystöitä ei ole suunniteltu.
Ust-Luga	Hiili, metallit, lannoitteet, puutavaralastit, muut kuivalastit, öljytuotteet, kontit	1.0 (2003)	Suunnitelmien mukaan kapasiteetti tulee olemaan 50 milj. tonnia vuodessa. Tähän mennessä vain hiiliterminaali on otettu käyttöön. Suunniteltu hiiliterminaalin kapasiteetti on 8 milj. tonnia vuodessa, lannoiteterminaalin 5,5 milj. tonnia vuodessa, puutavaraterminaalin 1,1 milj.

			tonnia vuodessa, öljytuoteterminaliin 5 milj. tonnia vuodessa, metalli- ja muita yleislasteja käsittelevän terminaliin 2,6 milj. tonnia vuodessa, konttiterminaliin 1 milj. TEU:ta vuodessa, suunnitteilla on myös matkustajakuljetuslaivalinja Ust-Luga – Baltijsk – Sasnitz (Saksa)
Batareinaja	Öljytuotteet	0	Rakennustyön ovat vasta alkuvaiheessa

Lähde: yhtiöiden antamat tiedot.

rakennetusta infrastruktuurista jää tarpeettomaksi. Kuten edellä on jo tullut mainituksi, valtion ja yhtiöiden yhteistoiminta sujuu vielä melko huonosti, valtio ei esiinny tarpeellisella tavalla koordinoivana osapuolena. Tämä johtaa toisaalta rakennustöiden vauhdin hidastumiseen (esimerkkinä Ust-Lugan sataman rakennustyömaa) ja toisaalta rinnakkaisuuksien syntymiseen valtion ja yksityisten omistukseen.

Kuvio 3.5 Satamat Pietarin kaupungissa ja Leningradin alueella



Koiviston (Primorsk) öljysatama Leningradin alueella otettiin käyttöön v. 2002. Siitä alkaen sen kapasiteetti on lisääntynyt koko ajan ja saavutti v. 2004 42 milj. tonnia. Jo v. 2004 venäläinen ”Lukoil”-öljytuotantoyhtiö sai valmiiksi öljytuotteiden purkamis- ja lastausterminalin Viipurin lähellä sijaitsevassa Uuraassa (Vysotsk). Sataman kapasiteetti on 3 milj. tonnia vuodessa. Ust-Lugan Suomenlahden etelärannikolla sijaitsevan sataman rakentaminen jatkuu edelleen. Terminalien perustuksia rakennetaan parhaillaan, ja tämän sataman kehittämiseen Leningradin alueen hallitus kiinnittää suurta huomiota. Venäjän liiken-

neministeri Igor Levitinin antamien ennusteiden mukaan Suomenlahden kautta kulkee vuonna 2010 noin 185 miljoonaa tonnia Venäjän ulkomaankauppalasteja. Tätä varten olisi rakennettava uutta satamakapasiteettia, jonka vuotuinen läpäisykyky on 125 milj. tonnia.

Pietarin sataman laajennusta on myös suunniteltu. Tarkoitus on siirtää monia terminaaleja Suomenlahden kärjen sulkevalle padolle. Pato on rakennettu suojelemaan Pietaria Suomenlahden tulvia vastaan. Laajennusten myötä entistä suuremmilla laivoilla olisi mahdollista tulla Pietariin. Nämä muutokset tarvitsevat vielä paljon lisäinvestointeja ja niiden toteutuminen tulee todennäköisesti tapahtumaan asteittain.

Murmanskin alueelle suunnitellaan öljysatamaa, joka voisi ottaa vastaan jättitankkereita. Näillä tankkereilla voitaisiin viedä öljyä Yhdysvaltoihin. Sataman tueksi pitäisi rakentaa öljyputki Länsi-Siperiasta.

Venäjän luoteissuunnan satamat ja suuremmat Baltian merisatamat, Tallinna, Ventspils, Riika, Liepaja ja Klaipeda, kilpailevat ankarasti keskenään ja pyrkivät saamaan osansa Venäjän ulkomaankaupan kuljetuksista. Suomen ja Venäjän merisatamien keskinäinen kilpailu on huomattavasti vähäisempää, koska nykytilanteessa Suomen satamat ovat keskittyneet jalostetuimpiin hyödykkeisiin. Tilanne saattaa muuttua Pietarin sataman laajennuksen ja modernisoinnin myötä. Ust-Lugan satamasta ja konttiterminaalista aiotaan tehdä Itämeren suurin.

Venäjän liikenneministeriö valmistelee uutta lakia venäläisille satamille. Lailla pyritään nostamaan satamien kilpailukykyä sekä niiden kiinnostavuutta investointikohteina. Lakimuutos on määrä esitellä vuoden 2005 aikana.

Sisävesiliikenne

Sisävesiliikenteen infrastruktuuri (väylämerkit, kanavat, padot ja sulut) on rappeutunut. 1990-luvulla niiden kunnossapito on laiminlyöty. Viime vuosina valtio on lisännyt investointejaan sisävesiliikenteeseen 30 % vuosittain, mutta tämä ei vielä riitä. Yhteistyö julkisen vallan ja yksityisten yritysten välillä on alkanut, mutta yhteisprojektit ovat vielä pieniä ja paikallisia.

Venäjän liikennestrategian mukaan, valtio omistaa kaikki sisävesireitit infrastruktuureineen. Samanaikaisesti tutkitaan erilaisia osakkuus yms. vaihtoehtoja, joilla saataisiin myös ulkomaisia rahoittajia ja investointeja sisävesiliikenteeseen. Suunnitelmissa on myös sisävesiliikenteen vaiheittainen avaaminen ulkomaisille laivoille. Tätä varten väylät pitäisi modernisoida ja saattaa ne kansainvälisten normien mukaisiksi.

Sisävesireittien kehittämisessä ensisijaisia projekteja ovat:

- Kansainväliseen Pohjoinen – Etelä -liikennereittiin kuuluvien vesireittien ja terminaali-infrastruktuurin korjaaminen mukaan lukien Volgan-Itämeren vesitie, Volgan-Donin kanava, Volga ja sen tekoallas.
- Laivojen automaattisen satelliittiohjausjärjestelmän hyödyntäminen ja digitaalisten karttojen luominen Venäjän sisävesireiteistä.
- Vienanjoen ja sen suurimpien liikennöitävien sivuhaarojen ja Vienanmeri – Itämeri -kanavan ajanmukaistaminen on myös ensisijainen tehtävä Luoteis-Venäjällä.

Ilmaliikenne

Suurimmat lentoasemat Venäjällä ovat Moskassa ja Pietarissa. Niiden kautta kulkee vuosittain yli 10 miljoona matkustajaa. Näillä lentoasemilla on myös tavaraterminaaleja. Pulkovon kentälle rakennettiin vuonna 2003 uusi tavaraterminaali. Suurimpien lentokenttien matkustajamäärät on lueteltu taulukossa 3.7.

Taulukko 3.7 Venäjän suurimmat lentoasemat vuonna 1998

Lentoasema	Matkustajia (1000)
Moskova-Sheremetjevo	5 054
Moskova-Vnukovo	1 986
Moskova-Domodedovo	1 867
Pietari-Pulkovo	1 248
Novosibirsk	626
Jekaterinburg	436
Samara	421
Sotsi	392
Habarovsk	355
Ufa	324

Lähde: Valtion tilastokomitea, 1999.

Venäjän liikennestrategiassa korostetaan ilmakuljetusten turvallisuuden parantamista. Strategiassa huomioidaan tärkeimmät sisäisen ja kansainvälisen liikenteen kentät ja pyritään ensisijaisesti niiden ajanmukaistamiseen. Luoteis-Venäjällä näitä kenttiä ovat Pietarin, Kaliningradin, Murmanskin, Arkangelin, Petroskoin, Syktyvkarin ja Vorkutan lentokentät.

Kehittämisen muut tärkeät toimenpiteet:

- Uusien lentoliikenteen teknologioiden käyttöönotto

- Venäläisen ja ulkomaalaisten järjestelmien yhteistoiminnan korostaminen ilmailujärjestössä
- Uusien venäläisten ja ulkomaalaisten ilmareittien avaaminen, mm. Venäjän Aasian puoleisen osan ja Pohjois-Amerikan välillä toimivan ilmasillan kehittäminen
- Pienkoneilmailun kehittäminen sekä venäläisissä että kansainvälisissä ilmailujärjestöissä

Tulevaisuudessa pyritään muutoksiin Venäjän ilmailulainsäädännössä. Muutoksia tarvitaan mm. kansainvälisen liikenteen säännöksissä, jotta pienkoneet ja helikopterit voisivat toimia rajaseudulla. Tämän johdosta mm. Pietarin ja Lappeenrannan välistä kopteriyhteyttä on lykätty.

Putkiliikenne

Lisääntynyt öljyn vienti on edistänyt öljyputkien rakentamista. Öljy-yhtiöt haluaisivat rakentaa myös omia pitkänmatkan putkia, mutta valtio on halunnut pitää niissä monopoliasemansa.

Putkijärjestelmä kehittyi Luoteis-Venäjällä erittäin nopeasti. Koivistolle (Primorsk) rakennettiin uusi öljyputki, jonka kapasiteetti on 50 milj. tonnia vuodessa. Putken käyttö alkoi vuonna 2002. Muut Luoteis-Venäjän putket rakennettiin Komin tasavaltaan ja Nenetsian autonomiseen piirikuntaan. Valmisteilla on myös uusi putki Ust-Lugaan ja rinnakkaisputki Koivistolle.

Uusia putkia tarvitaan, jotta voitaisiin hyödyntää uudet öljy- ja kaasuesiintymät Barentsin merellä. Näiden hyödyntäminen pyritään aloittamaan vuoteen 2008 mennessä. Kaasun toimittamiseksi Eurooppaan on myös kehitteillä erilaisia putkivaihtoehtoja, joiden hyödyntämisessä Suomellakin voi olla oma roolinsa.

3.4 Venäläiset kulkureitit kansainvälisessä tavaraliikenteessä

Venäjän ulkomaankaupan pääsuunnat

Venäjän alueen ulottuminen Eurooppaan ja Aasiaan antaa sille hyvän mahdollisuuden tarjota transitokuljetuksia. Vasta viime aikoina tätä potentiaalia on hyödynnetty. Venäjän ulkomaankaupan pääsuuntina voidaan pitää länttä, itää ja etelää.

Länsi on nykyään vilkkain suunta. Tavaravirrat EU:n kanssa kulkevat tätä kautta. Venäjän viennistä suurin osa raaka-aineita, korkealle jalostettujen tuotteiden osuus on vielä pieni. Venäjän päävientitavartekninen, öljyn, vienti on riippuvaista sille rakennetusta infrastruktuurista, kuten putkista ja terminaaleista.

Venäjän tuonti lännestä on pääasiassa korkean jalostusasteen hyödykkeitä sekä koneita ja laitteita. Yhdysvaltain osuus läntisessä tavaraliikenteessä on vielä melko pieni, mutta suunniteltujen investointien myötä maan merkitys öljyn vientimaana voi nousta.

Taulukko 3.8 Venäjän ulkomaankaupan pääsuunnat

Tavara-liikenne suunnittain	Vienti	Tuonti	Pääkauppakumppanit
Läntinen	Öljy ja öljytuotteet, kaasu, rauta- ja väri-metallit, puutavarat, kemianteollisuuden tuotteet	Autot ja koneet, kulutustavarat, elintarvikkeet	EU, muut Euroopan maat, Yhdysvallat, Kanada, Latinalaisen Amerikan maat
Eteläinen	Autot ja koneet, puutavara, kemian tarvikkeet, kulutustavarat	Kaasu, metallit, puuvilla, tekstiilit	Keski-Aasia, Turkki, Pakistan, Intia, Iran, Lähi- ja Keski-idän maat
Itäinen	Öljy, kaasu, puutavara, autot ja koneet, metallit	Autot, elektroniikka, palveluteknikka, kulutustavarat	Kiina, Japani, Etelä-Korea, Aasian ja Tyynenmeren maat

Eteläisellä suunnalla Venäjä harjoittaa kauppaa vähemmän kehittyneiden maiden kanssa. Tämä näkyy myös viennin ja tuonnin rakenteessa. Etelään viedään enemmän valmiita tuotteita ja sieltä tuodaan enemmän raaka-aineita ja puolivalmisteita. Kauppamäärät ovat suhteellisen pieniä, mutta ne voivat kuitenkin kasvaa tulevaisuudessa. Kazakstanin, Uzbekistanin, Intian, Pakistanin, Iranin ja Turkin kaupalla on suuri potentiaali. Tällä suunnalla kuljetusinfrastruktuuri vaatii kehittämistä.

Itäinen suunta kasvaa nykyään nopeimmin. Suurimpana kumppanina tällä suunnalla on Kiina. Muita kauppakumppaneita ovat Japani, Etelä-Korea sekä vähemmän kehittyneet maat kuten Pohjois-Korea ja Vietnam. Kiinan kehittyvä talous kuluttaa yhä enemmän energiaa ja raaka-aineita. Kiinaan viedään myös venäläisiä konerakennustuotteita. Pohjois-Korealle ja Vietnamille kelpaavat raaka-aineiden lisäksi myös ve-

näläiset lopputuotteet. Etelä-Korea ja Japani ovat enemmänkin kiinnostuneita Venäjän raaka-aineista ja energiasta.

Kaukoidässä Venäjän huono kuljetusinfrastruktuuri vähentää vienti- ja tuontimahdollisuuksia. Tuonti tältä suunnalta on enimmäkseen huiputeknologista kulutustavaraa, autoja, palvelutekniikka sekä etupäässä Kiinasta tuotuja kulutustavaroita.

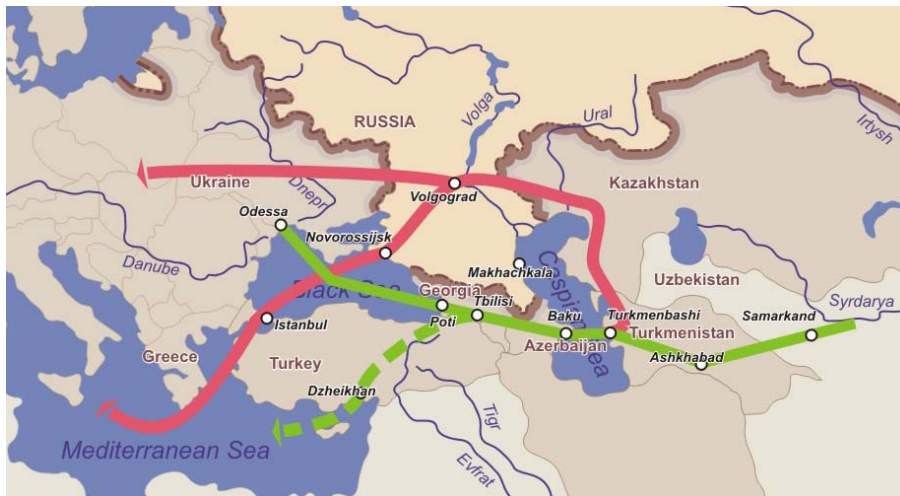
Transiton pääsuunnat Venäjän kautta

Transitoreitti voidaan jakaa kahteen ryhmään. Toiseen kuuluvat koko Venäjän läpi kulkevat reitit, joilla on maailmanlaajuista merkitystä. Toiset ovat alueellisia vain tietyn Venäjän osan läpi kulkevia.

Venäjällä on kaksi koko maan kattavaa transitoreittiä. Näistä Trans-Siperian rata yhdistää Euroopan ja Asian – Tyynenmeren alueen maat. Pohjoinen – Etelä -reitti yhdistää Euroopan ja Keski- ja Etelä-Asian maat. Nämä reitit käsitellään yksityiskohtaisesti seuraavassa luvussa.

Alueellisia transitoreittejä on Venäjällä enemmän. Pan-Eurooppalaisia reittejä 1, 2, 9 sekä Moskovan ja Itämeren maat yhdistäviä reittejä pidetään tärkeinä eurooppalaisina kauttakuljetusreitteinä. Seuraavassa näitä on tarkasteltu lähemmin.

Kuvio 3.6 Etelä-Venäjän suunnat



Voidaan erottaa kolme alueellista reittiä:

- *Turkmenistan – Kazakstan – Euroopan puoleinen Etelä-Venäjä – Välimeri.* Kaspianmeren itärannikon öljy ja kaasu tuodaan Euroopan maihin

Mustanmeren Novorossijskin sataman kautta. Valmisteilla on vaihtoehtoinen öljyputki Turkin Jeihaan Välimeren rannikolle. Tämä putki kulkisi Azerbaidzanin ja Georgian kautta. Reitin pullonkauloina pidetään Turkmenbashin ja Bakun välistä laivakuljetus-osuutta. Tämän johdosta Venäjän kautta kulkeva reitti on luotettavampi.

- *Turkmenistan – Kazakstan – Venäjän Etelä-Euroopan puoleinen osa – Ukraina* on myös öljyn putkikuljetusreitti.
- Sitä mukaan kun Keski-Aasian maiden rikkaat luonnonvarat otetaan käyttöön ja kehitetään alueiden infrastruktuuria, alueen transitoa pystytään laajentamaan öljyn ja kaasun kuljetuksesta myös kappale-tavaran kuljetukseen.

Vaihtoehtoisena pidetään TRACECA reittiä (Kazakstan – Turkmenistan – Kaspian meri – Azerbaidzan – Georgia – Turkin, Ukrainan, Romanian ja Bulgarian satamat Mustalla merellä – Eurooppa). Tällä reitillä on samoja puutteita kuin Jeihaan putkijohdolla. Reittiin kuuluu kolme huonosti toisiinsa yhteydessä olevaa maa-alueita (Keski-Aasia – Taka-Kaukasia – Eurooppa). Toisaalta, Venäjällä on kiinteät suhteet Keski-Aasian ja Itä-Euroopan maiden välillä, ja siksi Venäjältä voi tulla varteenotettavampi kuljetusreitti.

Kuvio 3.7 Kauko-Aasian suunnat



- *Koillis-Kiina (Heilundzjan, Girin, Ljaonin provinssit) – venäläiset merisatamat Kaukoidässä (Nabodka, Vostochny, Vladivostok, Vanino) on uusi kauttakulkureitti. Reitti kehittyi nopeasti Kiinan talouden kasvun myötä.*

Tätä reittiä pidetään lupaavana ja hyvänä esimerkkinä muiden Kaukoidän satamien kehittämiseksi. Reitti *Koillis-Kiina – Korean satamat* on monessa suhteessa vaihtoehtoinen, mutta mahdoton ennen Korean poliittisen tilanteen ratkaisua.

Mantereiden väliset läpikulkureitit Venäjän kautta

Tärkein mantereiden välinen läpikulkureitti Venäjän kautta on tällä hetkellä Trans-Siperian rata. Se yhdistää maaitse Euroopan unionin ja Aasian ja Tyynenmeren maat.

Reitin pääosa on rautatie:

Berliini (Saksa) – Varsova (Puola) – Minsk (Valko-Venäjä) – Smolensk – Moskova – Nizhni Novgorod/Kazan – Jekaterinburg – Tjumen/Kurgan – Omsk – Novosibirsk – Taiset – Ulan-Ude – Habarovsk – Vladivostok/Nabodka.

Kuvio 3.8 Trans-Siperian reitti



Tämä rautatie on sähköistetty koko pituudella, sillä on kaksi rataa ja sen kuljetuskyky on riittävän korkea. Lähes jokaisessa tämän rautatien osan vieressä kulkee vaihtoehtoisia reittejä, jotka kulkevat periaatteessa samaan suuntaan Trans-Siperian radan kanssa. Nämä vaihtoehtoiset rautatiet voivat tarpeen mukaan ottaa kuljetettavaksi osan tavaravirrasta. Venäjän länsiosassa tärkeimpiä vaihtoehtoisia rautateitä ovat *Moskova – Samara – Ufa – Tseljabinsk – Kurgan* ja *Nizhni Novgorod – Kirov –*

Perm – Jekaterinburg. Venäjän itäosassa tärkein vaihtoehtoinen rautatie on vähän aikaa sitten loppuun rakennettu Baikalin ja Amurin välinen rautatie (*Taiset – Bratsk – Tynda – Komsomolsk Amurilla – Vaino/Habarovsk*).

Päärautatiereitillä on muutama tärkeä haara, jotka vievät muihin maihin, isoihin merisatamiin ja muihin taloudellisiin keskuksiin:

- *Moskova – Pietari – Helsinki (Suomi),*
- *Moskova – Kiova (Ukraina),*
- *Moskova – Harkov (Ukraina),*
- *Moskova – Volgograd – Astrahan,*
- *Moskova – Jaroslavl – Arkangeli,*
- *Kazan – Saratov – Volgograd – Rostov Donilla,*
- *Tumen – Nizhnevartovsk,*
- *Kurgan – Samara – Novorossijsk,*
- *Kurgan – Astana (Kazakhstan)*
- *Ulan-Ude – Ulan-Bator (Mongolia),*
- *Tsita – Harbin (Kiina),*
- *Vladivostok – Tshodzjin (Pohjois-Korea).*

Jotkut näistä haaroista ovat osia muista isoista kansainvälisistä reiteistä, joista myöhemmin raportissa tarkemmin. Läpikulkuväylän lisäksi Trans-Siperialla on tärkeä rooli Venäjän sisäisissä kuljetuksissa. Tämä on maan tärkein kuljetusväylä, tavallaan kuljetusinfrastruktuurin akseli. Trans-Siperian kuljetusreitit, jotka muodostuvat rautatie-, maantie- ja vesiväylistä, yhdistävät lähes kaikki Venäjän tärkeät kaupungit.

Samaan suuntaan rautatien kanssa kulkee melkein sen koko pituudella myös maantie, mutta sen kuljetuskapasiteetti on pienempi kuin rautatien. Itse asiassa vain Venäjän länsirajalta alkaen Nizhni Novgorodiin tämä maantie vastaa eurooppalaisia standardeja. Nizhni Novgorodista itään päin sen laatu on huomattavasti alhaisempi. Sen lisäksi *Tsita – Habarovsk* -osasta tiestä edelleenkin puuttuu kestopäällyste. Tien rakennustyöt tällä osalla saadaan valmiiksi vasta vuoden 2004 lopussa tai vuoden 2005 alussa.

Trans-Siperian kansainvälinen merkitys johtuu siitä, että se on lyhyin kuljetusreitti Euroopan ja Kaukoidän välillä. Sen vaihtoehtoina käytetään kahta paljon pitempää merireittiä *Välimeri – Suezin kanava – Punainen meri – Intian valtameri – Malakan salmi – Tyynimeri ja Pohjanmeri –*

Englannin kanaali – Atlantin valtameri – Hyväntoivonniemi – Intian valtameri – Malakan salmi – Tyynimeri. Nyt näitä reittejä käyttäen kuljetetaan suurin osa Euroopan ja Aasian ja Tyynenmeren maiden välisestä tavaravaihdosta.

Trans-Siperian radan aktiivinen käyttö kansainvälisten tavaravirtojen transitokuljetuksiin on vasta aloitettu. Tämä on 1990-luvulla tapahtuneen Venäjän talouden avautumisen tulos. Reitti on taloudellisesti merkityksellisin Aasian ja Tyynenmeren maiden kaupalle Venäjällä ja Itämeren rannoilla sijaitsevien maiden kanssa. Länsi-Euroopan länsipuolella sijaitsevat maat kuten Alankomaat, Ranska, Iso-Britannia yms. eivät pysty tällä hetkellä käyttämään Trans-Siperian reittiä korkean kuljetustariffin takia. Merikuljetus Rotterdamin, Antwerpenin ja Lontoon satamien kautta on edullisempi.

Lähitulevaisuudessa Venäjän hallitus aikoo perustaa liikenneministeriön johdolla yhtiön, joka toimii ulkomaankaupan yhdistettyjen eli intermodaalikuljetusten kansallisena operaattorina. Tämän yhtiön tarkoituksena on tavarakuljetuksen järjestäminen koko Trans-Siperian reitillä ja kilpailla näin ulkomaalaisten kuljetusyhtiöiden kanssa. Tämä on jälleen yksi esimerkki Venäjän hallituksen noudattamasta monopolisoinnin politiikasta, joka voi johtaa päinvastaiseen tulokseen kuin on odotettu.

Trans-Siperian hyvät puolet	Trans-Siperian huonot puolet
Nopeus. Kuljetukset Trans-Siperialla toteutetaan paljon nopeammin kuin laivareittejä käyttäen	Rajanylityspaikat ja raideleveys eri maissa
Rautatiellä on koko tarvittava infrastruktuuri ja samansuuntaisia vaihtoehtoisia reittejä	Pullonkaulat. Trans-Siperian reitillä on joitakin osia, joissa kuljetuskyky on rajoitettu ja pääsy vaihtoehtoiselle tielle on vaikea
On olemassa sivurautateitä, minkä vuoksi tavarat voidaan kuljettaa suurimpaan osaan määränpäistä pelkästään rautatietä pitkin käyttämättä muita kuljetusneuvoja. Toisaalta Trans-Siperian rata on yhdistetty moniin terminaaleihin, joten tarpeen mukaan tavarat voidaan siirtää muihin kuljetusvälineisiin.	Valtion monopoli venäläisillä rautateillä estää kehittämästä kilpailua kuljetusalalla.
Hinta. Tavarankuljetus Trans-Siperian reitillä on tällä hetkellä edullisempi tavallisiin merireitteihin verrattuna.	Puuttuvat kuljetusyhtiöt, jotka voivat järjestää kuljetuksia koko reitin pituudella käyttäen sekä rauta- että maanteitä eli intermodaaleja kuljetuksia.

Paljon on keskusteltu myös mahdollisuudesta käyttää Pohjoista meriväylää Euroopan ja Aasian sekä Tyynenmeren välisessä liikenteessä. Venäjän aluevesillä se kulkee Murmanskista Barentsinmereltä Japaninmeren rannalla oleviin satamiin Nahodkaan, Vostotsnyihin, Vladivostokiin Jäämeren ja Tyynenmeren kautta. Tällä hetkellä reittiä ei käytetä kansainväliseen liikenteeseen ankaran jäätilanteen sekä paikallisten satamien huonon infrastruktuurin takia. Lähitulevaisuudessa Pohjoinen meriväylä ei vaikuta houkuttelevalta vaihtoehdolta suuren investointitarpeen ja muiden riskien johdosta.

Toinen mantereiden välinen läpikulkureitti Venäjän kautta on Pohjoinen - etelä -reitti. Sitä käytetään Euroopan ja Keski- ja Etelä-Aasian maiden välillä. Tämä reitti on seuraava: *Itämeren rannalla sijaitsevat Euroopan maat – Pietari – Moskova – Volgograd – Astrahan – Kaspianmeri – Iran – Persiansalmen maat / Intia.*

Kuvio 3.9 Pohjoinen – etelä -käytävä



Pohjoinen – etelä -reitti koostuu rautatiestä, maantiestä ja sisäises-tä vesitiereitistä. Päärautatiereitti muodostuu kolmesta osasta *Helsinki/Tallinna – Pietari, Pietari – Moskova ja Moskova – Astrahan*. Samaan suuntaan rautatien kanssa kulkee maantie. Sen kuljetuskapasiteetti on suurempi ja laatu parempi kuin Siperian halki kulkevan tien laatu. Venäläisissä Kaspianmeren rannalla sijaitsevilla Olja-, Astrahan- ja Mahatskala -satamissa tavarat siirretään laivoihin, jotka kuljettavat ne meritse Kazahstaniin, Turkmenistaniin ja Iraniin.

Pohjoinen – etelä -reitti leikkaa Trans-Siperian reitin Moskovassa. Tämän lisäksi, Trans-Siperian läntiset haarat ovat samanaikaisesti Pohjoinen – etelä -reitin haaroja. Tärkeimmistä Pohjoinen – etelä -reitin rautatiehaaroista, jotka ovat samanaikaisesti myös maantiehaaroja, voidaan mainita seuraavat:

- *Pietari – Petroskoi – Murmansk,*
- *Pietari – Vilna (Liettua) – Varsova (Puola),*
- *Moskova – Minsk (Valko-Venäjä),*
- *Moskova – Kiova/Harkov (Ukraina),*
- *Moskova – Nizhni Novgorod/Kazan,*
- *Voronezh – Rostov Donilla – Novorossijsk,*
- *Volgograd – Novorossijsk,*
- *Astrahan – Gurjev (Kazahstan),*
- *Astrahan – Mahatskala – Baku (Azerbaidzhan).*

Pohjoinen – etelä -läpikulkureitin ominaisuutena on pitkä sisäinen vesireitti *Itämeri – Neva-joki – Volgan ja Itämeren vesitie – Volga-joki – Kaspianmeri*. Tämä on Venäjän päävesitie. Volga-joki on yhdistetty tekoal-taiden järjestelmään koko reitin pituudelta. Tällä vesireitillä on neljä isoa haaraa. Kaksi niistä on yhdistetty runsasvetisiin Volgan sivujokiin, Kama- ja Oka-jokiin. Kaksi haaraa yhdistää reitin kanavien avulla Vien-nanmeren ja Itämeren kanavan kautta sekä Asovanmereen ja Mustaan- mereen Volgan ja Donin kanavan kautta. Näin ollen tätä reittiä pitkin voi kuljettaa tavaraa viiden meren välissä. Sen huono puoli on suuri määrä sulkua, jotka on korjattava ja sopeutettava kansainvälisiin stan-dardeihin. Lisäksi talvella reitti on osittain suljettu jäiden takia.

Tällä hetkellä kansainvälinen Pohjoinen – etelä -läpikulkureitti on vasta kehittymässä perinteisen Välimeren ja Suezin kanavan kautta kulkevan merireitin vaihtoehdoksi. Osallistujavaltioiden hallitukset ja etupäässä Venäjän hallitus ovat kiinnostuneita tämän reitin kehittä-misestä. Venäjän liikenneministeriön ennusteen mukaan vuoteen 2010

mennessä tavaravirrat Pohjoinen – etelä -reitit kautta nousevat 15-20 miljoonaan tonniin. Tämä kuitenkin vaatii lähes kaikkien kuljetus- ja logistiikkaketjun osien uusimista ja läpikulkukapasiteetin lisäämistä. Vakavimmiksi pullonkauloiksi jäävät puutteellisesti varustetut Kaspianmeren satamat sekä Venäjällä että muissakin maissa ja Iranin rauta- ja maanteiden riittämätön infrastruktuuri. Moninkertainen tavarantoimituksen siirtokuormaus ja pääasiassa pienten laivojen käyttö nostaa reitit käyttökustannuksia.

Venäjä on tehnyt viime vuosina paljon työtä Kaspianmeren satamien kehittämiseksi. Öljyterminaali Mahatskalassa on saneerattu ja otettiin käyttöön Astrahanin lähellä Oljassa uusi satama, johon vuonna 2003 rakennettiin ensimmäinen Kaspianmeren konttiterminaali. Tämän lisäksi suunnitellaan Azerbaidžhanin ja Iranin rautatieverkkojen yhdistämistä Venäjän avulla. Tämän projektin toteuttaminen on kyseenalaista, koska rautatiekuljetuksen hinta Kaspianmeren ympäri on merikuljetusta huomattavasti korkeampi.

Mantereiden välisen läpikulkureitin toteutuminen Venäjän kautta saattaa viedä aikaa. Reitit ovat olemassa, mutta niiden käyttöönotto vaatii:

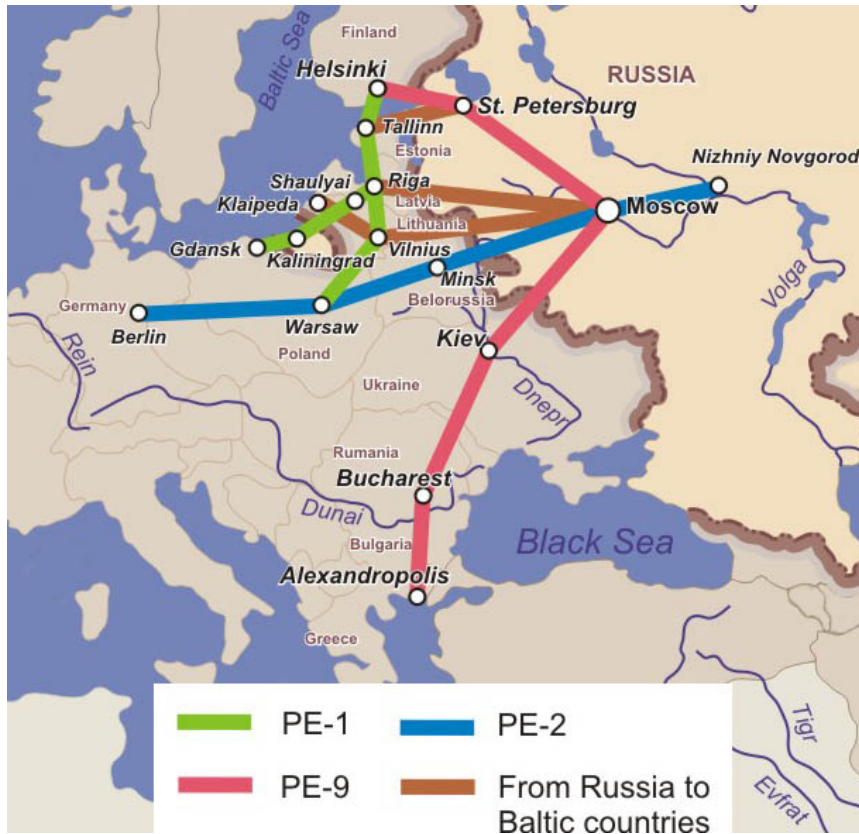
- infrastruktuurin uusimista ja
- venäläisten kuljetusta koskevien normien ja sääntöjen sopeuttamista kansainvälisiin standardeihin.

Eurooppalaiset läpikulkureitit Venäjän kautta

Suurin osa kuljetusreitistä Venäjän länsiosassa, Keskeisen federaatiopiirin ja Luoteisen federaatiopiirin alueilla tavalla tai toisella liittyvät joko kauppaan Euroopan unionin maiden kanssa tai tavarantoimitukseen. Venäjän länsiosissa kulkee kolme yleiseurooppalaista kuljetus- ja logistiikkakäytävää:

- **Käytävä nro 1 (PE1)** – «Via Baltica»: *Helsinki (Suomi) – Tallinna (Viro) – Riika (Latvia) – Vilna (Liettua) – Varsova (Puola)*,
- **Käytävä nro 2 (PE2)**: *Berliini (Saksa) – Minsk (Valko-Venäjä) – Moskova – Nizhni Novgorod*,
- **Käytävä nro 9 (PE9)**: *Helsinki (Suomi) – Pietari – Moskova – Kiiova (Ukraina) – Bukarest (Romania) – Aleksandropolis (Kreikka)*.

Kuvio 3.10 Eurooppalaiset käytävät Venäjän kautta



1. Yleiseurooppalainen käytävä yhdistää Itämeren itärannikon maat. Se kiertää Pietarin, (Helsinki ja Tallinna on yhdistetty merireitillä), mutta sen päähaara Riiika – Saulai (Liettua) – Kaliningrad – Gdansk (Puola) kulkee Kaliningradin alueen kautta. Tämän käytävän kautta venäläiset tavaravirrat kulkevat vain pienissä määrin. Sen pullonkaula on rautatieraitteen leveyden vaihtuminen Puolan rajalla.

2. Yleiseurooppalainen käytävä on osa Trans-Siperian mantereiden välisestä läpikulkureitistä. Eniten tavaraa kulkee käytävän länsiosan kautta eli Moskova – Minsk – Varsova – Berlin. Käytävä koostuu rautaja maantieosista. Se kulkee Venäjän ja Valko-Venäjän kautta (mailla on yhteinen tullialue) sekä Euroopan unioniin kuuluvien Saksan ja Puolan kautta. Tavaravirta hidastuu huomattavasti Valko-Venäjän ja Puolan välisellä rajalla Brestissä. Kahdesta vaihtoehtoisesta rajanylityspaikasta huolimatta tämä tavarakäytävän osa on sen oleellisin pullonkaula. Sen lisäksi rajan-ylityspaikalla raideleveys muuttuu, mikä alentaa junien kulkunopeutta huomattavasti.

9. Eurooppalaisen käytävän osa *Helsinki (Suomi) – Pietari – Moskova* kuuluu aikaisemmin mainittuun mantereiden väliseen Pohjoinen – Etelä -läpikulkureittiin, minkä jälkeen se jatkuu Ukrainaan. Suomi ei ole tässä tapauksessa ainoastaan lähtö- ja pääte piste vaan myös läpikulkumaa, koska Haminan, Kotkan ja Helsingin satamien kautta kulkee huomattava osa Venäjän tuonnista ja pienemmässä määrin viennistä. Käytävään kuuluu rauta- ja maantie ja se on varustettu muutamalla rajanylityspaikalla (ks. luku 2). Rautatiekuljetuksen ongelma on pieni kuljetuskapasiteetti *Viipurista Venäjältä Suomeen Laumäelle*, koska tällä välillä käytössä on vain yksi rata.

Tällä hetkellä Pietarin satama ei voi kilpailla suomalaisten satamien kanssa, erityisesti logistiikkapalveluissa. Venäjän viranomaiset aikovat uusia ja laajentaa Pietarin satamaa ja saada suurimman osan kuljetuksista omiin satamiinsa ja rakennettaviin terminaaleihinsa. Tehtävä ei ole helppo, sillä Pietarin satamassa on muutamia suuria toimijoita, ja jokaisella on omia strategisia suunnitelmiaan ja intressejään.

Suomen ja Venäjän välinen tavaravirta on viime vuosina kasvanut nopeammin kuin Venäjän kuljetusjärjestelmää on ollut mahdollista kehittää ja uudistaa. Sen lisäksi tarjolla ei ole logistisia palveluja siinä määrin kuin kansainväliset kuljetukset vaativat. Venäjällä ei esimerkiksi voi vielä perustaa tullivapaita varastoja. Suomella on siis vielä pitkään tärkeä rooli Venäjän transitoliikenteessä.

Muita tärkeitä Venäjän ja Euroopan unionin maat yhdistäviä kuljetuskäytäviä ovat Baltian maiden reitit eli *Moskova – Riika (Latvia), Moskova – Vilna (Liettua) – Klaipeda (Liettua)* ja *Pietari – Tallinna*. Kaikkiin näihin reitteihin kuuluu samansuuntaisia rauta- ja maanteitä ja ne kaikki päättyvät satamiin Itämeren rannalla. Samaan suuntaan *Moskova – Riika* -reitit kanssa kulkee myös öljyputki latvialaisen Ventspilsin sataman öljyterminaaliin asti. Terminaalin kautta kulki jokin aikaa sitten huomattava osa venäläisestä öljynviennistä.

Kaikki nämä reitit antavat suurimmalle osalle venäläisistä valmistajista lyhimmän pääsyn Itämerelle, jos ei oteta tarkasteluun mukaan Pietarin ja Leningradin alueen satamia. Baltian maiden isot satamat olivat aktiivisessa käytössä Neuvostoliiton aikana, ja niiden infrastruktuuri sopii entuudestaan hyvin Venäjän nykyisten vientiartikkeleiden kauttakuljetukseen.

Suurin osa Baltian maiden tavarakuljetuksista koostuu Venäjän kaupasta. Paikalliset viranomaiset pitävät ko. tavaravirtoja omissa maissaan käyttämällä edullista tariffipolitiikkaa. Baltian maiden lisäetu on myös parempi kuljetus- ja logistiikkapalvelujen laatu Venäjään verrattuna, koska Baltian maiden satamia on saneerattu 90-luvulla.

Baltian kautta kulkevien reittien huonoja puolia ovat:

- puutteellinen infrastruktuuri Venäjän rajalla
- puutteellisesti kehitetyt paikalliset kuljetusyhtiöt
- rajoitetut mahdollisuudet kehittää läpikulkua, mikä rajoittaa investointeja

Reittien kehitysmahdollisuudet liittyvät kiinteästi Venäjän omien Itämeren rannalla sijaitsevien satamien kehittämiseen. Venäjän hallituksen nykypolitiikan mukaan Venäjän ulkokaupan tavaravirrat on mahdollisimman paljon kytkettävä kotimaisiin terminaaleihin. Hallitus onkin ryhtynyt toimenpiteisiin ja asettanut esim. edullisia tariffeja kotimaisiin merisatamiin vieville rautateille. Tämän takia Baltian maiden satamat ovat joutuneet vakavaan tilanteeseen: ne häviävät toisaalta venäläisille satamille hinnassa ja toisaalta suomalaisille satamille palvelun laadussa. Tämä saattaa vähentää kiinnostusta Baltian reittejä kohtaan lähitulevaisuudessa sekä nopeuttaa niiden erikoistumista.

3.5 Venäjän liikenneyritykset

Viime vuosikymmeninä liikennesektori on kokenut merkittäviä muutoksia. Muutosprosessi käynnistyi, kun alettiin siirtyä pois neuvostoaikaisesta järjestelmästä, jossa palveluiden tuottajien keskinäinen kilpailu puuttui ja jokaisella yrityksellä oli monopoliasema tietyllä alalla sekä kaikki liikenneyritykset olivat valtion omistuksessa. 1990-luvulla toimintaehdot muuttuivat kilpailullisiksi, vaikkakaan ei kaikilla talouden aloilla. Osa valtion laitoksista on yhtiöitetty ja yksityistetty, osa on edelleen valtion omistuksessa. Maantiekuljetukset, varastointi- ja huolintapalvelut kilpailevat vapailla markkinoilla kun taas ilma-, rautatie- ja merikuljetukset ovat esimerkkejä aloista, jotka on vapautettu vain osittain. Vapautetuille aloille on tullut paljon uusia yrittäjiä.

Henkilöliikenteessä valtiolliset ja kunnalliset yhtiöt ovat määräävässä asemassa. Vuoden 2002 virallisten tietojen mukaan nämä yhtiöt suorittivat 88 % kaupungin ja maaseudun henkilökuljetuksista. Suurimmalla osalla Venäjän väestöä ei ole varaa hankkia autoa, joten julkiset liikennepalvelut ovat elintärkeitä monilla Venäjän alueilla. Valtio pyrkii omalla omistuksellaan pitämään henkilöliikenteen hinnat alhaisina ja ottaa aiheutuvat tappiot kantaakseen. Valtion liikennelaitoksissa on laajasti otettu käyttöön niin sanottu ristiinrahoitus, jossa tappiota kärsivät sektorit saavat tukea kannattavimmilta sektoreilta.

Taulukko 3.9 Tavarakuljetukset liikenneyrityksittäin omistuspohjan mukaan v. 2002, prosenteissa yritysten kokonaismäärästä

Liikennelaji	Omistusmuoto	
	Valtio tai kunta	Puhtaasti yksityinen tai sekaomistuksessa oleva
rautatieliikenne	14,4	85,6
autoliikenne	13,5	86,5
meriliikenne	14,3	85,7
sisävesiliikenne	6,5	93,5
ilmaliikenne	18,6	81,4

Lähde: Venäjän tilastokomitea (Goskomstat), 2003.

Tavarakuljetuksissa esiintyy valtion sääntelyä vähemmän. Kaikissa liikennelajeissa hallitsevat yksityiset liikennöitsijät. On myös paljon julkisen vallan ja yksityisten yritysten yhteisomistuksessa olevia yrityksiä. Valtion tai kunnan osuus niistä vaihtelee vähäisestä omistuksesta aina osake-enemmistöön asti.

Sataprosenttisesti valtion omistuksessa olevat liikenneyritykset ovat Venäjän liikenneministeriön alaisia. Ne kuuluvat valtakunnallisiin holding-yhtiöihin: *Rosavtotrans* (autoliikenne), *Rosmorflot* (meriliikenne), *Rosretshflot* (sisävesiliikenne), *Rosaviatsija* (ilmaliikenne). Yksityistäminen näillä liikenteen aloilla jatkuu edelleen. Vuonna 2004 oli tavoitteena yksityistää 87 valtiollista liikenneyritystä ja myydä 59 yhteisomistusmuotoisen liikenneyrityksen valtion omistamat osakkeet yksityisille yrityksille.

Tilanne on erilainen rautatieliikenteessä ja putkistojen kohdalla. RZD-rautatieholding-yhtiön monopolin purkamista ja sen yksityistämistä on jatkuvasti siirretty, vaikka hallitus on moneen otteeseen ilmoittanut tämän liikennelajin kilpailuttamisen tarpeesta. Putkistojen yksityistäminen ei ole edes suunnitteilla. Putkistot ovat valtion *Transneftj*- (öljyputket), *Transnefteprodukt*- (öljyputkituotteet) ja (kaasuputket) *Gasprom* -yritysten hallussa.

Yksityiset liikenneyritykset voidaan jakaa kolmeen ryhmään:

- Yritykset, jotka syntyivät entisten valtion yritysten yksityistämisestä ja uudelleenjärjestelystä kuten Sovatransavto, Luoteis-varustamo (Severo-Zapadnoje Parahodstvo) ja Volgan jokivarustamo (Volzhskoje retshnoje parahodstvo).

- Uudet viimeisen viidentoista vuoden aikana syntyneet yritykset. Nämä ovat yleensä pieniä tai keskisuuria kuljetusyrityksiä, joissa henkilöstön määrä on alle sata. Erityisen paljon niitä on autokuljetusalalla.
- Itsenäistyneet entiset suurten teollisuustuottajien liikenneyksiköt (yleensä emoholding-yhtiön puitteissa). Tyypillisenä esimerkkinä on suuri itsenäinen liikenneyritys *Severstaltrans*, entinen *Severstal*-teräsyhtiön yksikkö.

Venäläisten liikenneyritysten keskuudessa erottuu muutama liikenneoperaattori, jotka toimivat useammassa liikennelajissa (rautatie-, maantie- ja vesiliikenne) ja tarjoavat kokonaisvaltaisia liikenne- ja logistiikkapalveluita: kuljetusta, huolintapalveluita, siirtoa, varastointia jne. Tällaiset yritykset – mm. *Severstaltrans* ja *Eurosib* – suorittavat myös intermodaalisia kuljetuksia, siis käyttävät yhden reitin puitteissa eri kuljetusvälineitä.

Useimmat yritykset erikoistuvat kuitenkin tiettyihin kuljetusmuotoihin ja logistiikkatoimintoihin. Terminaalien puitteissa toimivat myös pelkästään siirtoa ja varastointia suorittavat yritykset.

Eri kuljetusvälineiden kuljetusyritysten keskinäinen kilpailu on kaikkiaan vähäistä. Se kasvaa kuitenkin vähitellen, erityisesti rautatie- ja maantieliikenteen välisen kilpailun osalta (moottoritiet seuraavat noin 70 prosenttisesti rautatiereittejä).

Venäjän liikennesektorilla vähiten kilpailua on ehkä juuri rautatiekuljetuksissa. Sataprosenttisesti valtion omistama *RZD*-yhtiö (*Rossijskije žbeleznyje dorogi*) on markkinoiden päätoimija. Yhtiö omistaa ja hallitsee rautatiekiskoja, liikenneyhteyksiä, terminaaleja ja muuta rautatieinfrastruktuuria sekä suurimman osan kalustoa (veturit ja vaunut).

Yhtiö on valtakunnallinen ja sijaitsee Moskovassa. Jokaisella suurella alueella yhtiöllä on alueyksikkönsä. Nykyään *RZD* suorittaa 80 prosenttia rahdinkuljetuksista ja 100 prosenttia henkilökuljetuksista Venäjän rautateilla. Yhtiön monopoliasemaa alalla vahvistaa se, että yhtiö tarjoaa infrastruktuurinsa muiden kuljetusyritysten käyttöön vaikuttaen sitä kautta merkittävästi niiden kilpailukykyyn.

Kuljetuksia rautateitse suorittavien vaihtoehtoisten liikennöitsijöiden määrä kuitenkin lisääntyy. Kilpailu kiristyy myös tällä sektorilla, vaikkakin hitaasti. Vuosittain kasvaa myös kilpailevien yritysten osuus kuljetusten volyymissa. Vuonna 2002 niiden osuus rahdin kokonaiskuljetuksista rautateitse oli 14,1 %, vuonna 2003 16,2 %, v. 2004 23 % (arvio). *Severstaltrans*-yhtiö on Venäjän suurin vaihtoehtoinen rautatiekuljetusyritys. Se toimii monilla Venäjän alueilla.

Case Severstaltrans: teollisuusjättiläisen liikenneyhtiöstä itsenäiseksi toimijaksi

Severstaltrans-liikenneyhtiö on suuren Luoteis-Venäjän alueella toimivan Severstal-teräsyhtiön perustama. Tämän yrityksen perustaminen kuvaa Venäjän liikennesektorin yleistä trendiä 1990-luvulla. Suurimmat rahtia omistavat yritykset joutuivat perustamaan liikenneyhtiöitä suoriutuakseen omien rahtiensa kuljetuksista. Ulkopuolisia palveluntarjoajia ei ollut saatavilla. Ajan kuluessa eräät näistä yksiköistä itsenäistyivät ja alkoivat tarjota liikennepalveluita sekä emoyhtiölle että myös muille rahtinomistajille. Nykyään *Severstal Group* -emoholding-yhtiön hallussa on puolet *Severstaltransin* osakkeista, loput 50 prosenttia on yhtiön johtohenkilöiden hallussa.

Tultuaan liikennemarkkinoiden merkittäväksi pelaajaksi *Severstaltrans* aloitti yritystoimintansa segmentoinnin. Alussa yritys suoritti pääosin merikuljetuksia. Nykyään *Severstaltrans* käyttää kuljetustoiminnassaan eri liikennelajeja: rautatie-, meri- ja sisävesiliikennettä. Yhtiö pyrkii johtavaan asemaan rautatiekuljetusalalla ja on hankkinut tämän johdosta rautatievaunukaluston. Viimeaikoina yhtiö on hankkinut myös vetureita. Venäjän rautatieinfrastruktuurin ollessa valtion omistuksessa nimenomaan rautatiekaluston hankinta on merkittävin ehto markkinoiden valloittamiseen.

Nykyään *Severstaltrans* on yksi erittäin tehokkaasti kehittyvistä liikennetoimijoista Venäjällä. Severstalin resurssit antavat yhtiölle mahdollisuuden käyttää hyväksi liikenneinfrastruktuurin yleisesti heikkoa tilaa ja vallata markkinoita. Yhtiö omistaa esimerkiksi Pietarin merisatamaan kuuluvan suurimman konttiterminalin (*Pervyj kontejnernyj terminal*). *Severstaltrans*-yhtiö suunnittelee suuren, 40 000 – 50 000 TEUta vuodessa käsittelevän konttiterminalin perustamista. Konttijunat yhdistävät uuden terminalin Pietarin *Pervyj konteinernyj* -terminaliin. Yhtiö on myös ostanut moottorivetureita valmistavan tehtaan Kolomnankaupungista Moskovan alueelta.

Severstaltrans tähtää Venäjän merisatamien omistussuosuuksien hankkimiseen. Yhtiö hallitsee mm. Vostotshnyj ja Taganrog -satamia sekä omistaa kemiallisille tuotteille tarkoitettua terminalia Uuraan (Vysotsk) satamassa Leningradin alueella. *Severstaltrans* yrittää myös saada haltuunsa Venäjän suurimman Novorossijskin merisataman ja on kiinnostunut Luoteis-Venäjän markkinoilla pääkilpailijansa pietarilaisen *Evrosib*-liikenneyhtiön ostamisesta.

Tulevaisuudessa *Severstaltrans* aikoo jopa valtion rautateiden, RZD:n, kilpailijaksi.

Case *Eurosib*: valtion monopolin syvyydestä

Eurosib on Lokakuun ja Länsi-Siperian-rautatiet yritysten entisten johtajien vuonna 1992 perustama liikenneyritys. Yhtiö erikoistuu nykyään rautatiekuljetuksiin ja siihen liittyviin logistiikkapalveluihin (82 prosenttia yhtiön liikevaihdosta), autokauppaan (16 %) ja kiinteistösiin (2 %).

Nykyään *Eurosib* toimii Trans-Siperian rautatiellä, Venäjän, Valkovenäjän, Ukrainan, Suomen, Kiinan, Kazakstanin alueilla sekä Keski-Aasian maiden alueilla. Perinteisesti *Eurosib* on osallistunut Suomen ja Venäjän välisiin kauppasuhteisiin. Tämän yrityksen osuus Venäjän viennin rautatiekuljetuksista Suomeen on 30 % (mm. noin kolmas osa kaikesta kuljettavasta puusta) ja noin 15 % Suomen tuonnista Venäjälle.

Syyskuun 2004 virallisten tietojen mukaan yrityksellä on oma rautatievaunukanta, joka on 3 000 vaunua, ja sen lisäksi vuokralla Venäjän rautatieyhtiöltä 9 000 vaunua. Tulevaisuudessa suunnitellaan sekä oman rautatievaunukannan lisäämistä että sen nykyaikaistamista erikoiskuljetuksiin tarkoitettujen vaunujen hankkimisen myötä. *Eurosib* kehittää myös liikenteenvalvontaa ja rahdin omistajien rahdinhallinta- ja seurantarjestelmää.

Case *Sovavto*: entinen monopoli vaikeuksissa kasvavan kilpailun olosuhteissa

Sovavto-Sankt-Peterburg -yhtiö kuuluu *Sovtransavto*-liikenneholdingiin, joka perustettiin neuvostoajana ainoana kansainvälisiä kuljetuksia suorittaneen, valtiollisen autoliikenneyrityksen pohjalle. Kuitenkin 1990-luvusta alkaen *Sovavto-Sankt-Peterburg* on toiminut melkein itsenäisenä yhtiönä. Yhtiö on harvoja todella suuria venäläisiä autoliikennöitsijöitä. Luoteis-Venäjän autoliikennöitsijöistä *Sovavto-Sankt-Peterburg* -yrityksellä on suurin eri kuljetuksiin sopiva kuorma-autokanta. Yhtiö omistaa 360 Volvo-kuorma-autoa ja niihin saman verran perävaunuja. Yhtiö omistaa myös Volvo-kuorma-autoille tarkoitettua huoltokeskuksen sekä muutaman huoltokentän, motellin ja tulliterminaalin Pietarissa.

Sovavto-Sankt-Peterburg osallistuu tehokkaasti Suomen ja Venäjän välisiin kauppasuhteisiin. Yli 60 prosenttia yrityksen kuljetuksista suuntautuu Pohjoismaihin. Yrityksen pääkuljetusreitit ovat Moskova – Pietari – Helsinki ja Moskova – Pietari – suomalaiset satamat (Kotka ja Hamina).

Nykyään *Sovavto-Sankt-Peterburg* kokee vaikeuksia autokuljetusalan kasvavan kilpailun takia. Nämä vaikeudet johtuvat puutteellisista kilpailuvalmiuksista, koska yhtiö oli pitkään toiminut käytännössä monopolina. Yhtiön merkittävimmät kilpailijat ovat:

- Nykyaikaisia autoja ja huoltokeskuksia omistavat ulkomaiset kuljetusyhtiöt Suomesta, Baltian maista ja Itä-Euroopasta, joilla on riittävät rahoitusresurssit.
 - Venäläiset alan pk-yritykset. Viime vuosina tapahtunut leasing-käytännön laajeneminen on mahdollistanut kuorma-autojen hankinnan suurelle määrälle venäläisiä pk-yrityksiä. Pienet liikennöitsijät käyttävät usein hyväkseen ns. harmaan talouden ratkaisuja välttääkseen veroja, minkä ansiosta kustannukset pidetään alhaalla ja asiakkaille tarjotaan edullisempia hintoja.
 - Suurten rahtien omistajat. Suuret valmistajat ovat yhä useammin mieluummin turvautuneet omien yksiköiden palveluihin kuin ostaneet niitä markkinoilta. Kuten on jo todettu, tällainen ratkaisu johtuu Venäjän liikennemarkkinoiden puutteellisesta kehityksestä sekä rahdin omistajien pyrkimyksestä välttää veroja harmaan talouden keinoin.
- Oman kilpailukyvyyn palauttamiseen *Sovavto-Sankt-Peterburgilla* on seuraavia keinoja:
- Pyrkii suhteita käyttäen vaikeuttamaan paikallisten PK-yritysten ja ulkomaisten kilpailijoiden pääsyä markkinoille. Tämä tarkoittaa lobbaimista mm. lisenssi- ja lupakysymyksissä.
 - Pyrkimys erikoistumiseen, esimerkiksi autojunakuljetusten kehittämisen kautta.

Case Petrolesport ja Containerships: Satamayhtiöiden kilpailua Pietarissa

Ahtaus- ja satamayritys Petrolesport perustettiin 1990-luvun alussa Pietarin Suursataman osittaisen yksityistämisen tuloksena. Yritys on täysin yksityisessä omistuksessa. Petrolesport aloitti pelkästään metsärahdin ahtaamisella, siirtyen myöhemmin käsittelemään lisäksi kontteja, romua ja Ro-Ro-laivoja. Tällä hetkellä se on jo Pietarin sataman toiseksi suurimman konttiterminaalin omistaja ja omistaa toisen Pietarin sataman Ro-Ro terminaaleista. Petrolesport käsittelee 47 % kaikesta Suomenlahden venäläissatamien kautta kuljetettavasta puutavarasta, ja yrityksen osuus Pietarin Suursataman kokonaisvolyymistä on 9,8 %.

Suomalainen Containerships-yhtiö avasi v. 2002 uuden konttiterminaalin Kronstadtin, joka on osa Pietarin Suursatamaa. Tie Kronstadtista Pietariin kulkee keskeneräistä patoa pitkin. Terminaalista on nyt tullut Pietarin sataman kolmanneksi suurin. Yrityksen tulo venäläismarkkinoille on johtunut viime vuosien voimakkaasta konttikuljetusten kasvusta ja yrityksen asiakkaiden, lähinnä Venäjällä toimivien kansainvälisten yhtiöiden, intresseistä. Containerships omistaa Kronstadtissa laiturirakenteita, ahtauskalustoa ja avoimen konttivaraston.

Containershipsin terminaali alkoi heti alusta kilpailla Petrolesportin terminaalin kanssa. Kilpailu ei tällä hetkellä ole vielä kireää, sillä yritysten asiakaskanta on erilainen. Kilpailu alkaa kuitenkin kiristyä, kun kyseeseen tulee uusia tavaravirtoja. Molemmat yritykset aikovat kasvattaa konttivolyymiään merkittävästi.

Yhtiöt	Edut	Puutteet	Konttien käsittely v. 2003	Volyymin kasvutavoite
Petrolesport	Omistaa tontteja, satamarakenteita ja hyvän infrastruktuurin (rautatiet). Sijaitsee kaupungin keskustan lähellä tulevan uuden moottoritien varrella (ns. Läntinen nopea akselitie). Yrityksellä on hyvät lobbausmahdollisuudet.	Puuttuu kokemus pidemmälle jalostettujen tuotteiden käsittelyssä. Selkeä kehitysstrategia puuttuu. Liiketoimien huono läpinäkyvyys.	93 000 TEU	120 000 – 140 000 TEU v. 2004 -2006
Containerships	Kansainvälisen liiketoiminnan vahva kokemus. Hyvä maine ja laaja asiakaskunta Venäjällä toimivista länsimaaisista yrityksistä. Mahdollisuus käyttää emoyhtiön rahoitus- ym. resursseja Venäjän-toimintojen kehittämiseen.	Suuret etäisyydet Pietarin tärkeimmistä kuljetusreiteistä ja siksi riippuvainen kuljetusliitännöiden kehittämisestä.	75 000 TEU	jopa 500 000 TEU v. 2007

Case Luoteis-varustamo: Luoteis-Venäjän sisävesiliikenteen johtaja

Luoteis-varustamo (Severo-Zapadnoje Parohodstvo) perustettiin Neuvostoliiton aikana. Yritys vastaa tällä hetkellä öljyn, puun ja tavaralastien meri- ja sisävesikuljetuksista, logistiikkapalveluista ja matkustajaliikenteestä. Luoteis-varustamo on Luoteis-Venäjän sisävesikuljetusten suurin operaattori. Koko Venäjän mittasuhteessa yrityksen osuus alan kuljetuksista oli vuonna 2003 yli 6 %. Yritys omistaa 170 rahtialusta ja 52 matkustajalaivaa, alusten iän ollessa keskimäärin 25 vuotta. Valtio omistaa 25,5 % yhtiön osakkeista.

Luoteis-varustamo on viimeisen 15 vuoden aikana kokenut suuria vaikeuksia:

- Venäjän talouslaman takia 1990-luvulla tilauskanta on jatkuvasti supistunut.
- Rahoitusvaikeuksista johtuen aluskanta on vanhentunut.
- Sisävesistöjen infrastruktuuri rappeutuu.

Luoteis-varustamo on osittain korvannut sisävesiliikenteen supistumisen lähinnä kansainvälisillä merirannikkokuljetuksilla joki-merialuksia käyttäen. Tämä kuljetusten osa-alue jäi osittain vaajaksi venäläisten merikuljetusten romahdettua 1990-luvulla. Yritys on viime vuosina kasvattanut jonkin verran myös sisävesikuljetuksia Venäjällä. Yhtiön johdon mukaan tämä osa-alue alkaa kehittyä nopeasti, sillä keskipitkällä aikavälillä odotettavissa oleva polttoaineen kallistuminen saa rahdinomistajat käyttämään kustannustehokkaampana vaihtoehtona nimenomaan vesiliikennettä.

Kilpailukykyä lisäämiseksi Luoteis-varustamo on ryhtynyt seuraaviin toimiin:

- Yhtiö on 2003 fuusioitunut yhdeksi holding-yhtiöksi toisen sisävesiliikenteen suuroperaattorin, Volgan varustamon kanssa (Volzhskoje parohodstvo), minkä ansiosta kummankin liikennöitsijän rahoitus- ja muut toimintaedellytykset Pohjoinen – Etelä -liikennekäytävässä ovat tuntuvasti parantuneet.
- Kansainvälisiltä rahoituslaitoksilta on saatu pitkäaikaisia lainoja uusia alushankintoja varten.
- Yhtiö on lisäämässä kv-toimintojaan. Saimaan liikenteessä sen osuus on noin 30 %. Yhtiö on lisäksi ostanut 35 % suomalaisen Finncarrierin osakkeista.

Case Pulkovo-lentoyhtiö: kehitys jatkuu...

Pulkovo-lentoyhtiö (*Pulkovskije avialinii*) oli syyskuuhun 2004 Luoteis-Venäjän suurin lentoyhtiö. Se omisti Pietarin päälentokentän *Pulkovon*, jossa on kaksi terminaalialue – kotimaan ja ulkomaan – sekä 42 venäläisvalmisteista lentokonetta. Pulkovo, toisin kuin useimmat muut lentoyhtiöt, on edelleen sataprosenttisesti valtion omistama, mikä ei suinkaan ole auttanut uusien toimintastrategioiden kehittämässä.

Venäjän hallitus päätti syyskuussa 2004 Pulkovon yhdistämisestä Rossija-nimiseen toiseen valtion omistamaan lentoyhtiöön, jota hallinnoi Venäjän Presidentin kanslia ja joka vastaa valtion korkeimman johdon kuljettamisesta. Uuden yhtiön päämaja sijoitetaan Pietariin. Pulkovon lentokenttä on samalla eriytetty omaksi liikennöitsijästä riippumattomaksi yhtiöksi.

Luoteis-Venäjän lentokuljetusten, myös rahtiliikenteen, markkinoiden kasvua jarruttavat Venäjän koko lentoliikenteessä vaikuttavat tekijät, joista merkittävin on valtion tiukka sääntely ja vähäisten investointien takia jälkeenyäännyt infrastruktuuri. Pulkovon kentälle valmistunut uusi kansainvälinen lentorahtiterminaali modernisoi lentokentän kapasiteettia vain osittain.

4 Venäjän ulkomaankaupan kehitysskenaariot

Useimpien asiantuntijoiden ja analyytikoiden mukaan Venäjän talous ja ulkomaankauppa kehittyvät nopeasti lähivuosina. Arviot kehitysvauhdista sekä mahdollisista riskeistä ja uhkista ovat kuitenkin erilaisia.

Taloudellisen kehityksen ja kaupan ministeriö on tehnyt Venäjän talouden kehitysarvion vuosiksi 2005-2007. Arviossa esitetään talouden ja ulkomaankaupan kolme perusskenaariota:

1. skenaario on kohtuullisen pessimistinen ja pitää lähtökohtana kansainvälisten raaka-aine- ja energiemarkkinoiden suhdanteen mahdollista romahdusta, jota ei pystytä korvaamaan sisäisillä kehitysresursseilla.

2. skenaario on konservatiivinen ja edellyttää myös maailman öljyhintojen merkittävää laskua (ei kuitenkaan yhtä jyrkkää kuin 1. skenaariossa), jota korvataan kansantalouden tehokkuuden kasvulla.

3. skenaario on optimistinen ja pitää lähtökohtana sitä, että maailman öljyhinnat pysyvät OPECin asettamissa puitteissa ja Venäjän elinkeinoelämän investointikapasiteetti ennallaan, siis vuosien 2002-2003 tasolla.

Venäjän taloudellisen kehityksen ja kaupan ministeriön mukaan 1. skenaario on epätodennäköisin ja 3. skenaario todennäköisin.

Ministeriön asiantuntijat luettelevat vuosiksi 2005-2007 tekemissään talouden kehitysarvioissa seuraavia kaikille skenaarioille yleisiä kehitystrendejä:

- Ulkomaankaupan osuus BKT:n kasvussa vähenee maailman öljyhintojen odotetun laskun ja viennin volyymikasvun hidastumisen takia (9,5 prosentista vuonna 2004 5-6 prosenttiin vuosina 2005-2007).
- Kotimaisten tuottajien kilpailukyvyyn vahvistuessa tuonnin volyymikasvu hidastuu (19,4 prosentista vuonna 2004 9-9,5 prosenttiin vuosina 2006-2007), ylittäen kuitenkin edelleen viennin vuotuisen kasvuvauhdin.
- Tuontia ja vientiä nopeammin kasvavasta sisäisestä kysynnästä tulee Venäjän talouden kehityksen merkittävin tekijä.
- Väestön reaalityulojen kasvu ylittää BKT:n kasvun inflaation jäädessä 5,5-6,5 prosentin tasolle vuoteen 2007 mennessä.
- Venäjän taloudellisen kehityksen ja kaupan ministeriö on myös antanut skenaariokohtaisen ennakoarvion Venäjän talouden ja ulkomaankaupan kehityksen tärkeimmistä tilastoarvoista.

Taulukko 4.1 Eräiden Venäjän talouden kehityksen tilastoarvojen arvio vuosiksi 2005-2007

Kehitys- skenaariot	Öljyn vuotuinen keskihinta, USD tynnyriltä (Urals-laatu)			BKT:n kasvu, %			Viennin volyymikasvu, %			Tuonnin volyymikasvu,%		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007
Kohtuullisen pessimistinen	22,5	20	20	5,0	4,8	4,9	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Konservatiivinen	25- 26	25- 26	25- 26	6,0	6,0	6,3	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Optimistinen	28- 35	28- 29	28	6,3	6,1	6,5	5,1	5,3	6,2	10,1	9,3	9,7

Lähde: Venäjän talouskehityksen ja kaupan ministeriö, *Venäjän sosiaalis-taloudellisen kehityksen ennakoarvot vuosiksi 2005-2007, esitys*.

Venäjän vuosien 2005-2007 ulkomaankaupan kehitykseen vaikuttaviin tekijöihin kuuluvat seuraavat: maailman öljyhinnat, Venäjän BKT:n kehitystrendi, viennin ja tuonnin volyyminmuutokset, ulkomaankaupan tavararakenteen ja rakenteen vientimaittain.

Öljyhintojen kehitystrendi maailmanmarkkinoilla on tärkein ulkoinen vaikuttajana. Ensimmäinen kehitysskenaario edellyttää öljyhintojen romahdusta tasolle 22,5 dollaria tynnyriltä vuonna 2005. Tämä tilanne tulee todennäköiseksi siinä tapauksessa, jos OPEC menettää öljymarkkinoiden hallinnan tai öljyn kysyntä teollisuusmaissa laskee nopeasti. Vuosina 2005-2007 Ural-laatuisten öljyn vuotuisten keskihintojen ennakoidaan olevan 20 dollaria tynnyriltä. Toinen, konservatiivinen skenaario pitää lähtökohtana öljyhintojen laskua 25-26 dollarin tasolle tynnyriltä (Ural-laatu), mikä tulee todennäköiseksi maailmanlaajuisen kysynnän laskettua merkittävästi tai öljyn tuotannon lisääntyneenä liikaa, mikä myös lisää öljyn tarjontaa. Kolmas, optimistinen, skenaario edellyttää öljyhinnan pysyvän korkeana ja vakaana vuosina 2005-2007, eli noin 28-29 dollarissa tynnyriltä (Ural-laatu).

Optimistinen skenaario pohjautuu maailman öljyhintojen aliarviointiin. Useampien kansainvälisten asiantuntijoiden mukaan (mm. londonilainen Economist Intelligence Unit) nykyiset öljyhinnat voivat merkittävästi kasvaa. Öljyn hinta oli yli 50 dollaria Brent-tynnyriltä lokakuussa 2004 ja vuoden 2004 lopulla kohosi jopa 60 dollariin tynnyriltä. Eräiden näkemysten mukaan (esimerkiksi investointiyhtiö Euro Pacific Capitalin mielestä) öljyhinnat kallistuvat lähivuosina 100 dollariin tynnyriltä ja jopa ylikin kysynnän jatkuvan kasvun sekä Yhdysvaltojen dollarin vähittäisen devalvaation takia. Syynä Venäjän talouskehityksen merkittävimm-

män vaikuttajan aliarviointiin on hallituksen pyrkimys kirjoittaa valtion budjetti mahdollisimman alhaisen öljyhinnan perusteella. Tämä antaa valtiolle enemmän liikkumavaraa vientitulojen käyttämisen suhteen.

BKT:n kasvuvauhti ei vaihtele skenaariokohtaisesti kovinkaan paljon pysyen 4,8 % ja 6,5 % puitteissa. Kohtuullisen pessimistisen skenaarion lähtökohtana ei ole pelkästään raaka-aine- ja energiaviennin tulojen lasku, vaan myös sellaisten sisäisten tekijöiden, kuten väestön tulojen, investointien ja työn tuottavuuden, taloutta kasvattavan vaikutuksen heikkeneminen.

Tämän skenaarion puitteissa kansantalouden tehokkuustarve (mikä on yhteydessä jatkuvaan rakennemuutokseen) on suurempi kuin muissa myönteisempiä ulkoisia vaikutustekijöitä edellyttävissä skenaarioissa. Toisaalta kyvyttömyys vastata näihin haasteisiin johtaa jyrkempään BKT:n kasvuvauhdin laskuun. Konservatiivisen skenaarion mukainen maailman öljyhintojen lasku vähentää ulkoisten tekijöiden vaikutusta BKT:n kasvuun. Tätä korvaa sisäisen kysynnän ja investointien kasvu. Optimistisen skenaarion puitteissa korkeampaan öljyhintojen tasoon on sidottu suurempi öljytekijän osuus Venäjän BKT:ssä vuosina 2005-2007. Optimistisen skenaarion mukaisten sisäisten BKT:n kasvutekijöiden osuus on taas suunnilleen sama kuin kakkosskenaarion edellyttämä.

Taloudellisen kehityksen ja kaupan ministeriön esittämät skenaariot eivät huomioi ns. Hollannin taudin riskiä. Venäjän hallitus uskoo jalostusalojen osuuden kasvavan teollisuuden rakenteessa. Nämä arviot perustuvat kuitenkin maailman öljyhinnan kasvunäkymien aliarvioimiseen. Korkea öljyhintojen taso uhkana on kasvun hidastuminen talouden edelleen ollessa energiavientiveton. Hollannin taudin esimerkkinä on Norjan talous. Öljyn hinnan kasvu on viime vuosina johtanut Norjassa BKT:n kasvuvauhdin hidastumiseen aina 0,5 % saakka vuonna 2003.

Sitä paitsi ensimmäisen ja toisen skenaarion mukaan BKT:n kasvun ennakoarviot ovat sidoksissa odotettuun investointien kasvuun. Taloudellisen kehityksen ja kaupan ministeriön asiantuntijoiden mielestä nimellisyolyymi investoinneissa kiinteään pääomaan kasvaa 100-120% vuosina 2004-2007 konservatiivisen ja optimistisen skenaarioiden mukaan. Tämä vastaisi 50 % kumulatiivista kasvua reaaliarvossa neljän vuoden aikana, ja investointien vuotuinen kasvuvauhti olisi 10 %. Ns. Jukos-jutun aiheuttama investointi-ilmaston huononeminen sekä viime aikojen terrori-iskut saattavat johtaa laajempaan pääomapakoon Venäjältä ja vastaavasti investointien supistumiseen. Kesällä 2004 lisäksi taas ilmeni Venäjän pankkijärjestelmän heikko ja epävaaka tila. Pankkijärjestelmän puutteista saattaa jatkossa tulla este usean investointihankkeen toteutumiselle.

Melkein kaikki BKT:n kasvuennusteet edellyttävät parempaa tuotantotehtävien tehokkuutta. Viime aikoina ilmentynyt valtion sääntelyn tiukentuminen monilla Venäjän talouden aloilla saattaa kuitenkin vaikuttaa kehitykseen kielteisesti.

Taloudellisen kehityksen ja kaupan ministeriön laatima Venäjän ulkomaankaupan kehityksen ennakoarvio vuosiksi 2005-2007 toisen skenaarion mukaan edellyttää vuonna 2005 viennin kasvavan 16 % ja tuonnin 40 % dollarissa mitattuna verrattuna vuoteen 2003, vuonna 2007 vienti kasvaisi noin 30 % (myös vuoteen 2003 nähden) ja tuonnin kasvu olisi noin 70 %. Kolmosskenaarion mukaan vuonna 2005 vienti kasvaisi 20 % ja tuonti 40 % verrattuna vuoteen 2003; vuonna 2007 vienti kasvaisi yli kolmanneksella vuoteen 2003 verrattuna ja tuonti 70 %.

Hallituksen ennusteen mukaan vuosina 2005-2007 Venäjän viennin tärkeimmät tuoteryhmät ovat edelleen polttoaine- ja energiatuotteet, kemialliset tuotteet ja lannoitteet, rauta- ja teräs sekä värimetallit, puu- ja paperiteollisuuden tuotteet, sekä koneet ja laitteet lähinnä sotilaalliseen käyttöön. Pessimistisen skenaarion puitteissa energiatuotteiden maailmanhintojen ollessa kohtuullisen alhaisia jalostettujen tuotteiden osuus Venäjän viennin rakenteessa kasvaa. Mm. koneiden ja laitteiden osuus lisääntyy. Kahden muun skenaarion mukaan energiatuotteiden osuuden Venäjän viennin rakenteessa edelleen kasvaessa lisääntyy myös koneiden ja laitteiden osuus. Muiden kuin energiavarojen raaka-aineiden ja kemiallisten tuotteiden osuus saattaa taas vastaavasti laskea. Kaikkien skenaarioiden mukaan vuosien 2005-2007 viennin rakenne vientimaittain pysyy lähes ennallaan: suuntautuminen Eurooppaan on edelleen määräävä.

Venäjän tuonnin kehitystrendiä vuosina 2005-2007 määräävät asteittainen kansallisen valuutan vahvistuminen, kasvava tuotannon teknologisen modernisoinnin tarve sekä yritysten ja väestön käytettävissä olevien tulojen kasvu. Kakkos- ja kolmosskenaarion mukaan ruplan reaaliarvon vahvistuminen tapahtuu nopeammalla vauhdilla kuin kohtuullisen pessimistisen skenaarion mukaan. Kallistunut rupla takaa kysynnän kasvaessa tuonnin nopeamman kasvun. Sekä konservatiivinen että optimistinen skenario edellyttävät myös investointituotteiden osuuden kasvua Venäjän tuonnin rakenteessa kuluttajatuotteiden osuuden jonkin verran laskiessa. Eräiden tuoteryhmien tuonti Venäjälle kasvaisi erittäin nopeasti. Esimerkiksi vuonna 2007 kone- ja laitetuonnin kasvu saattaa olla 100-150 % verrattuna vuoteen 2003.

Ulkomaankaupan kasvuennusteet eivät kuitenkaan toteudu ilman kuljetusinfrastruktuurin ja etenkin energiavarojen kuljetusjärjestelmien

merkittävää kehittämistä. Venäjän putkistojen kapasiteetti on jo tässä vaiheessa saavuttanut ylärajansa. Siksi energiavarojen viennin nopea lisääminen vaikuttaa keskipitkällä aikavälillä epätodennäköiseltä. Sitä paitsi taloudellisen kehityksen ja kaupan ministeriön asiantuntijat eivät huomioi riittävällä tavalla Venäjän vuodelle 2005 suunniteltua WTO-jäsenyyttä. Jäsenyys saattaa johtaa paitsi tuonnin nopeaan kasvuun myös tuonnin rakennemuutokseen kuluttajatuotteiden hyväksi.

Mainitut skenaariot perustuvat yleisestikin ottaen pelkästään nykyisiin Venäjän talouden trendeihin. Nykyisen kehitysmallin puitteita ei edes yritetä ylittää. Tämä osoittaa huolellisesti laaditun keskipitkän aikavälin kehitysstrategian puuttumista, mikä suuressa määrin johtuu poliittisesta epävakaudesta. Venäjän perustuslain mukaan vuonna 2008 tapahtuu valtion presidentin vaihto. On yleisesti tunnettu, että Venäjän kehitys on aivan liian paljon riippuvainen valtion johdosta ja sen taustalla vaikuttavista voimista.

Liite 2.

Venäjän-kaupan ja transitoliikenteen merkitys tuotannolle ja työllisyydelle koko maassa ja Kaakkois-Suomessa

Olavi Rantala

Sisällys

1	Venäjän-viennin vaikutus Suomen kansantaloudessa	171
2	Venäjän-viennin ja transitoliikenteen vaikutus Kaakkois-Suomessa	174
3	Venäjän-tuonnin merkitys	176
4	Venäjän-viennin merkitys tuotannon ja työllisyyden tulevassa kehityksessä	177
5	Venäjän-kaupan vaikutusarvioissa käytetyt mallit	178

1 Venäjän-viennin vaikutus Suomen kansantaloudessa

Venäjän-kaupan merkitystä Suomen kuljetustoimialalle ja koko kansantaloudelle voidaan arvioida panos-tuotosmallilla. Seuraavassa vertaillaan kaupan nykyistä vaikutusta sellaiseen tilanteeseen, jossa Suomen ja Venäjän välistä kauppaa ei olisi lainkaan. Ensimmäisessä laskelmassa Tilastokeskuksen vuoden 2000 panos-tuotosaineistoon pohjautuvaan panos-tuotosmalliin on syötetty vientiluvut, joissa toimialojen vuoden 2003 viennistä on vähennetty kaikki Venäjälle suuntautunut vienti. Tällä tavoin panos-tuotosmallilla laskettuja toimialojen tuotantolukuja verrataan vuonna 2003 toteutuneeseen tuotannon tasoon, jolloin saadaan arvio Venäjän-viennin merkityksestä toimialojen tuotannolle ja kansantalouden kokonaistuotannolle. Toimialakohtaisten tuotantovaikutusten perusteella arvioidaan Venäjän-viennin merkitystä toimialojen ja koko kansantalouden työllisyydelle. Analyysivälineenä sovellettavaa panos-tuotosmallia ja muuta selvityksessä käytettävää mallivälineistöä kuvataan jäljempänä jaksossa 5.

Vuonna 2003 Suomen viennistä suuntautui Venäjälle noin 7 prosenttia. Venäjän-viennillä on suuri merkitys etenkin elintarviketeollisuudelle, tevanake-teollisuudelle, paperiteollisuudelle, graafiselle teollisuudelle, kemikaaliteollisuudelle, rakennusaineteollisuudelle, metallituoteteollisuudelle, koneteollisuudelle ja elektroniikkateollisuudelle. Tämä voidaan todeta taulukoiden 1.1 ja 1.2 vasemmanpuoleisista lukusarakkeista, jotka kuvaavat Venäjän-viennin suoraa vaikutusta toimialojen ja koko kansantalouden vientiin. Taulukoissa verrataan vuonna 2003 toteutunutta viennin ja tuotannon volyyymiä sellaiseen laskennalliseen viennin volyyymiin ja tämän perusteella panos-tuotosmallilla arvioituun tuotannon volyyymiin, joka vuonna 2003 olisi toteutunut ilman Venäjän-vientiä. Kun Venäjän-vienti edusti vuonna 2003 kansantalouden tasolla noin 7 prosenttia vuoden 2000 hinnoin lasketusta kokonaisviennistä, tämä merkisi panos-tuotosmallilla arvioituna runsaan 2 prosentin osuutta vuoden 2000 hinnoin lasketusta bruttokansantuotteesta.

Venäjän-viennillä on luonnollisesti suurin merkitys sellaisten toimialojen tuotannolle, joiden vientiin Venäjän-kaupalla on suurin välitön vaikutus. Taulukosta 1.2 havaitaan, että Venäjän-viennillä on vuoden 2000 hinnoin lasketun tuotoksen mielessä suurin vaikutus elektroniikkateollisuuden, koneteollisuuden, kemikaaliteollisuuden, elintarviketeollisuuden ja paperiteollisuuden tuotannon volyyymiin.

Taulukko 1.1 Venäjän-viennin merkitys toimialojen ja kansantalouden kokonaisviennin ja tuotannon volyymille vuonna 2003

	Vienti %	Tuotanto (arvonlisäys) %
Maatalous; riista- ja kalatalous	6.3	5.2
Metsätalous	0.1	2.2
Kaivannaistoiminta	6.0	2.8
Elintarviketeollisuus	24.2	6.1
Tevanake-teollisuus	12.3	7.9
Puutavateollisuus	1.8	1.8
Paperiteollisuus	3.1	3.2
Graafinen teollisuus	31.7	5.6
Öljynjalostusteollisuus	4.6	3.8
Kemikaaliteollisuus	16.1	12.3
Muovi- ja kumiteollisuus	12.8	8.5
Rakennusaineteollisuus	13.3	4.9
Metallinjalostusteollisuus	2.7	4.5
Metallituoteteollisuus	12.7	5.3
Koneteollisuus	12.0	8.5
Elektroniikkateollisuus	7.9	6.6
Kulkuneuvoteollisuus	3.8	3.4
Muu teollisuus	10.2	5.0
Kuljetus ja varastointi	2.0	1.9
Koko kansantalous	7.4	2.2

Toimialojen välituotekauppa levittää tuotantovaikutuksia laajalti myös muualle kansantalouteen, ennen kaikkea Venäjän-vientiä harjoittaville teollisuustoimialoille välituotteita valmistavaan teollisuuteen ja alkutuotantoon. Tämä näkyy taulukon 1.2 luvuissa sellaisten toimialojen kohdalla, joilla tuotosvaikutus on merkittävästi suurempi kuin vientivaikutus. Tällaisia toimialoja ovat esimerkiksi maatalous, metsätalous, energia- ja vesihuolto sekä eräät palvelutoimialat. Palvelutoimialoilla Venäjän-viennin välillinen tuotantovaikutus näkyy ennen kaikkea kuljetuksen ja varastoinnin, kaupan sekä liike-elämän palveluiden toimialoilla. Taulukon 1.2 mukaan Venäjän-viennin suora vienti- ja tuotosvaikutus oli vuonna 2003 vuoden 2000 hinnoin arvioituna kaikkiaan 4.3 miljardia euroa. Panos-tuotusmallilla arvioitu vaikutus kansantalouden kokonaistuotokseen oli 7.6 miljardia euroa, eli lähes kaksinkertainen suoraan vienti- ja tuotosvaikutukseen verrattuna.

Taulukko 1.2 Venäjän-viennin merkitys toimialojen ja kansantalouden kokonaisviennin ja tuotannon volyymille sekä työllisyydelle vuonna 2003

	Vienti	Tuotos	Työllisyys, henkeä
	milj. € v. 2000 hinnoin		
Maatalous; riista- ja kalatalous	30	240	5290
Metsätalous	0	70	460
Kaivannaistoiminta	10	30	170
Elintarviketeollisuus	350	520	2540
Tevanake-teollisuus	90	110	1340
Puutavateollisuus	60	100	550
Paperiteollisuus	300	510	1200
Graafinen teollisuus	130	220	1830
Öljynjalostusteollisuus	100	160	130
Kemikaaliteollisuus	530	650	2270
Muovi- ja kumiteollisuus	130	200	1480
Rakennusaineteollisuus	80	110	810
Metallinjalostusteollisuus	100	300	720
Metallituoteteollisuus	140	260	2310
Koneteollisuus	690	880	5170
Elektroniikkateollisuus	1370	1730	4170
Kulkuneuvoteollisuus	80	90	800
Muu teollisuus	60	80	910
Energia- ja vesihuolto	0	90	290
Talonrakentaminen, rakennus- palvelutoiminta	0	10	140
Maa- ja vesirakentaminen	0	10	120
Tukku- ja vähittäiskauppa	0	220	2930
Majoitus- ja ravitsemistoiminta	0	20	370
Kuljetus ja varastointi	40	290	2450
Tietoliikenne	10	100	690
Rahoitus- ja vakuutustoiminta	0	50	270
Asuntojen omistus ja vuokraus	0	0	0
Muu kiinteistötoiminta	0	70	470
Liike-elämää palveleva toiminta	30	390	5340
Muut yksityiset palvelut ja muu toi- minta	0	40	640
Julkinen hallinto; pakollinen sosiaali- vakuutus	0	40	670
Koulutus; terveydenhuolto- ja sosiaalipalvelut	0	10	260
Koko kansantalous	4330	7600	46790

Venäjän-viennin toimialakohtaisia työllisyysvaikutuksia arvioidaan panos-tuotosmallilla laskettujen toimialakohtaisten tuotantovaikutusten perusteella. Aluksi tarkastellaan tuotannon staattisia työllisyysvaikutuksia, jolloin tuotannon dynaamisia työllisyysvaikutuksia määrittävä työn tuottavuuden kasvu voidaan sivuuttaa. Tuottavuuden kasvun merkitys Venäjän-viennin työllisyysvaikutuksissa otetaan huomioon jakson 4 mallisimu-loinnissa.

Venäjän-viennin työllisyysvaikutus on suurin työvaltaisilla viennistä suoraan tai välillisesti hyötyvillä toimialoilla. Taulukon 1.2 mukaan työllisyysvaikutus on suurin koneeteollisuudessa, liike-elämän palveluissa ja maataloudessa, kullakin toimialalla yli 5 000 henkeä. Kuljetuksen ja varastoinnin toimialalla Venäjän-viennin työllisyysvaikutus on arvion mukaan noin 2 500 henkeä. Koko kansantaloudessa Venäjän-vienti merkitsi arvion mukaan 47 000 hengen, eli noin 2 prosentin työllisyysvaikutusta vuonna 2003.

Jos tarkastelussa otettaisiin huomioon se, että vienti vaikuttaa tuotannon ja työllisyyden kautta myös tulonmuodostukseen ja kulutukseen sekä investointiaktiiviteettiin, Venäjän-viennin vaikutusten voitaisiin todeta leviävän kotitalouksien kulutuksen sekä investointien kautta esimerkiksi rakentamiseen ja palvelualoille vielä selvemmin kuin taulukon 1.2 kuvaama tavallisella panos-tuotosmallilla tehty arvio osoittaa. Koska kulusvaikutukset kohdistuvat paljolti työvaltaisten palvelualojen tuotantoon, tuotannon kerrannaisvaikutuksista seuraisi myös suurempia työllisyysvaikutuksia kuin taulukon 1.2 esittämä laskelma osoittaa.

2 Venäjän-viennin ja transitoliikenteen vaikutus Kaakkois-Suomessa

Venäjän-viennin ohella transitokuljetuksina Suomen kautta kulkevalla Venäjän ulkomaankaupalla on suuri merkitys erityisesti Kaakkois-Suomessa. Taulukon 2.1 esittämä laskelma lähtee edellä taulukoissa 1.1 ja 1.2 tarkastelluista Suomen Venäjän-viennin tuotanto- ja työllisyysvaikutuksista, mutta ottaa lisäksi huomioon transitoliikenteen merkityksen kuljetustoimialan ja koko talouden tuotannolle ja työllisyydelle.

Transitoliikenteestä ei ole saatavilla kansantalouden tilinpidon mukaisia tuotanto- ja työllisyystietoja. Tässä yhteydessä transitoliikenteen tuotannon volyymia on jouduttu arvioimaan rautatieliikenteen sekä satamien ahtaustoiminnan tonnimääräisten kuljetus- ja tavarankäsittelysuoritteiden perusteella. Transitoliikenteen tuotantovaikutukset Suomen liikenteen

Taulukko 2.1 Venäjän-viennin ja transitoliikenteen merkitys Kaakkois-Suomen ja koko maan tuotannolle ja työllisyydelle vuonna 2003

	Tuotanto (arvonlisäys)		Työllisyys	
	milj. € v. 2000 hin- noin	%	henkeä	%
<u>Kaakkois-Suomi:</u>				
Kuljetus ja varastointi	80	9.0	1060	10.4
<i>Transitoliikenne</i>	60	6.9	850	8.3
<i>Muu liikenne</i>	20	2.1	210	2.1
Teollisuus	110	4.5	1420	5.1
Muut toimialat	30	0.8	890	1.0
Koko aluetalous	220	3.0	3370	2.6
<u>Kymenlaakso:</u>				
Kuljetus ja varastointi	60	10.5	810	11.8
<i>Transitoliikenne</i>	50	8.5	670	9.7
<i>Muu liikenne</i>	10	2.1	140	2.1
Teollisuus	60	4.8	840	5.2
Muut toimialat	20	0.8	520	0.9
Koko aluetalous	140	3.4	2170	2.8
<u>Etelä-Karjala:</u>				
Kuljetus ja varastointi	20	5.2	250	7.5
<i>Transitoliikenne</i>	10	3.2	180	5.4
<i>Muu liikenne</i>	10	2.1	70	2.1
Teollisuus	50	4.2	580	4.9
Muut toimialat	10	0.8	370	1.0
Koko aluetalous	80	2.4	1200	2.3
<u>Koko maa:</u>				
Kuljetus ja varastointi	290	3.3	3810	3.0
<i>Transitoliikenne</i>	120	1.4	1360	1.1
<i>Muu liikenne</i>	170	1.9	2450	1.9
Teollisuus	1780	5.8	26230	6.0
Muut toimialat	750	0.9	18110	1.0
Koko kansantalous	2820	2.3	48150	2.0

toimialoilla painottuvat lähinnä rautateiden tavarakuljetuksiin sekä kuljetusta palvelemaan toimintaan, sillä maantieliikenteen transitokuljetuksia hoidetaan pääosin venäläisellä autokalustolla ja suomalaisten yritysten hoitamassa vesi- ja ilmaliikenteessä transitokuljetuksilla on melko vähäinen merkitys.

Arvion mukaan transitokuljetuksista tulee suurin vaikutus Suomen kansantalouden tuotantoon ja työllisyyteen satamien ahtaus- ja huolinta-toiminnan kautta. Tästä syystä transitoliikenteellä on aluetalouksien näkökulmasta tarkastellen kaikkein suurin merkitys Kymenlaakson maakunnalle, jossa huomattava määrä transitoliikennettä kulkee Kotkan ja Haminan satamien kautta. Tämä näkyy taulukon 2.1 luvuissa siten, että transitoliikenne muodostaa lähes 10 prosenttia Kymenlaakson kuljetuksen ja varastoinnin toimialan tuotannon volyymistä ja työllisyydestä. Etelä-Karjalassa transitoliikenteen merkitys on selvästi vähäisempi, koska sieltä puuttuu merisatamien Kymenlaaksoon tuoma vaikutus. Koko kansantaloudessa transitoliikenteen tuotanto- ja työllisyysosuus on runsaan prosentin luokkaa kuljetuksen ja varastoinnin toimialan tuotannosta ja työllisyydestä. Transitokuljetusten suuren merkityksen takia Venäjänviennin ja transitoliikenteen yhteisvaikutus Kymenlaakson ja Kaakkois-Suomen kokonaistuotantoon ja kokonaistyöllisyyteen on arvion mukaan noin kolme prosenttia, kun vastaava vaikutus koko kansantaloudessa on noin kaksi prosenttia.

3 Venäjän-tuonnin merkitys

Myös Venäjän-tuonnin vaikutuksia Suomen kansantalouteen voidaan tarkastella panos-tuotosrakenteiden perusteella. Panos-tuotoslaskennan tuonnin käyttötaulu kuvaa riippuvuuksia, joilla eri toimialoilla ulkomailla tuotettujen tuotteiden tuonti kytkeytyy kotimaisten toimialojen tuotantoon. Toimialojen välituotetuonnin ja lopputuotekysynnän tuontialttiuksien perusteella voidaan tehdä teknisluonteinen arvio siitä, millaisia tuotantomerenetyksiä Venäjän-tuonnin poisjääminen merkitsisi Suomen kansantaloudessa olettaen, ettei tätä tuontia voitaisi korvata kotimaisella tuotannolla tai tuonnilla muualta maailmasta.

Taulukko 3.1 esittää vuoden 2000 panos-tuotostaulun mukaisiin kokonaistuotannon ja kokonaiskysynnän tuontialttiuksiin pohjautuvaa laskelmaa Venäjän-tuonnin merkityksestä. Vuonna 2003 Venäjän-tuonti oli tasoltaan 4.9 miljardia euroa, eli noin 11 prosenttia koko tuonnista. Venäjän-tuonnin poisjääminen merkitsisi kokonaistuotannon ja kokonaiskysynnän keskimääräisten tuontialttiuksien perusteella jaksossa 5 kuvatulla

mallilla arvioituna 13.2 miljardia euroa toteutunutta pienempää bruttokansantuotetta. Tämä johtaisi laskennallisesti yli 28 000 henkeä vuonna 2003 toteutunutta pienempään työllisyyteen.

Taulukko 3.1 Venäjän-tuonnin merkitys tuonnin ja kokonaistuotannon volyymille sekä työllisyydelle vuonna 2003

Venäjän-tuonti vuoden 2000 hinnoin, milj. €	4870
Vaikutus bruttokansantuotteeseen vuoden 2000 hinnoin, milj. €	13160
Vaikutus työllisyyteen, henkeä	28220

4 Venäjän-viennin merkitys tuotannon ja työllisyyden tulevassa kehityksessä

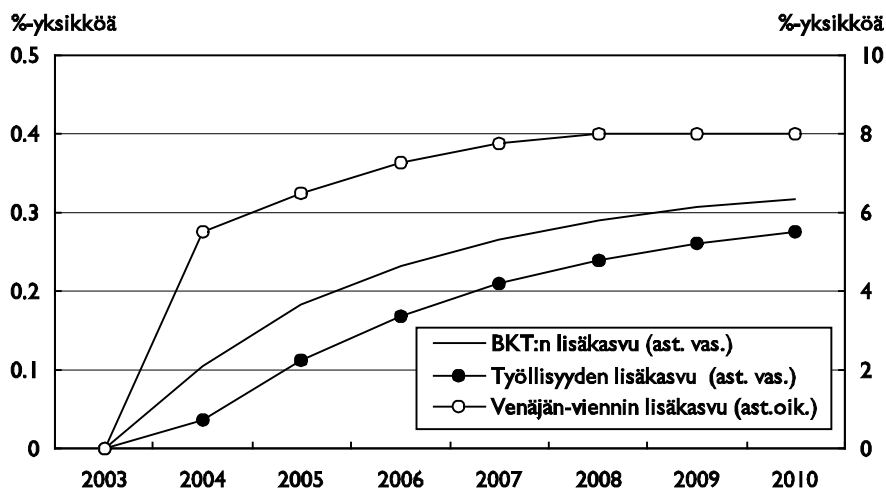
Lopuksi tarkastellaan Venäjän-viennin kasvuvaihtoehtojen merkitystä Suomen talouden tulevan tuotanto- ja työllisyyskehityksen kannalta. Tarkastelun lähtökohtana on Suomen ja Venäjän taloussuhteiden kehitysnäkymiä arvioinut selvitys, jossa on hahmoteltu erilaisia talouskasvun ja ulkomaankaupan skenaarioita Venäjälle¹.

Hitaan taloudellisen kehityksen skenaariossa Venäjän bruttokansantuotteen arvioidaan kasvavan keskimäärin 2 prosenttia vuodessa ja nopeimman kasvun skenaariossa keskimäärin 6 prosenttia vuodessa. Kokonaistalouden kasvuvaihtoehtoja vastaavat Venäjän tuonnin kasvuarviot ovat 3 ja 10 prosenttia vuodessa. Näitä lukuja on tässä yhteydessä käytetty Suomen Venäjän-viennin kuluvan vuosikymmenen vaihtoehtoisina kasvuarvioina.

Oheinen kuvio esittää panos-tuotosmallilla ja siihen kytkeytyvällä toimialojen työvoiman kysyntämallilla tehtyä simulointia Venäjän-viennin kasvun nopeutumisen vaikutuksista Suomen kokonaistuotannon ja kokonaistyöllisyyden kasvuvauhtiin. Simuloinnissa on otettu huomioon työllisyyden paranemisen ja yleisen taloudellisen aktiviteetin lisääntymisen takaisinkytkentävaikutus kotitalouksien tulojen ja kulutuksen kasvun sekä muun kotimaisen kysynnän kautta toimialojen tuotantoon ja työllisyyteen.

¹ Markku Kotilainen, Ville Kaitila, Mika Widgrén ja Kari Alho: ”Suomen ja Venäjän taloussuhteiden kehitysnäkymät”, ETLA, B 205, 2003.

Kuvio 4.1 Venäjän-viennin kasvun nopeutumisen vaikutukset



Venäjän-viennin kasvun nopeutuminen 8 prosenttiyksiköllä vuodessa johtaisi Suomen bruttokansantuotteen vuotuisen kasvuvauhdin nopeutumiseen 0.3 prosenttiyksiköllä vuoteen 2010 mennessä. Lisäkasvusta tulee noin 0.2 prosenttiyksikköä suoraan viennin kasvun nopeutumisesta ja loput paranevan työllisyyden ja talousaktiiviteetin kotimaista kysyntää elvyttävästä vaikutuksesta.

Työvoiman kysynnän kasvu nopeutuisi vastaavana aikana vain runsaat 0.2 prosenttiyksikköä vuodessa. Työllisyyden tuotantoa vähäisempi reaktio Venäjän-viennin kasvun vauhdittumiseen johtuu työn tuottavuuden kasvusta ja siitä, että työvoiman kysyntä joustaa lyhyellä ajalla vain osittain tuotannon kasvun nopeutumiseen.

5 Venäjän-kaupan vaikutusarvioissa käytetyt mallit

Panos-tuotosmalli

Panos-tuotosmallia voidaan soveltaa muun muassa talouden ulkomaankauppariippuvuuksien tarkasteluun. Myös Venäjän-viennin merkitystä Suomen kansantalouden ja toimialojen tuotannolle voidaan arvioida panos-tuotosmallilla.

Panos-tuotoslaskennassa toimialojen (n kappaletta) tuotoksen vektori $Y = (Y_1, \dots, Y_n)'$ kytkeytyy toimialojen välituotekäyttöön panoskerroinmatriisin A kautta. Lisäksi toimialojen tuotosta määrittää kotimaisesta kysynnästä ja viennistä koostuva kysyntävektori $X = (X_1, \dots, X_n)'$ siten, että

$$Y = AY + X.$$

Panos-tuotostallilla tarkoitetaan yhtälöryhmää, jossa toimialojen tuotosvektori Y ratkaistaan eksogeenisen kysyntävektorin X suhteen perusvuoden panoskerroinmatriisin A avulla

$$Y = (I - A)^{-1}X.$$

Panos-tuotostarkastelun perusaineistona käytetään Tilastokeskuksen laskemaa 70 toimialan panos-tuotostaulua ja vastaavaa tuonnin käyttötaulukua vuodelta 2000. Tässä yhteydessä käytettävässä panos-tuotostallissa Tilastokeskuksen aineisto on aggregoitu ETLAn toimialaennusteissa sovellettavalle 32 toimialan tasolle.

Tuonnin vaikutus

Kansantalouden tuotannon tarjonnan ja kysynnän tasapainoa kuvaa huoltotase

$$Y + M = X,$$

missä Y tarkoittaa bruttokansantuotetta, M tuontia ja X kulutuksen, investointien ja viennin muodostamaa kokonaiskysyntää.

Täsmennetään tuonnin volyymin riippuvuus tuotannosta Y ja kokonaiskysynnästä X lineaariseksi malliksi

$$M = aY + bX,$$

missä a tarkoittaa tuotantoon käytettävän välituotetuonnin tuontialttiutta ja b loppukäyttöön menevän tuonnin tuontialttiutta.

Näistä kahdesta yhtälöstä voidaan ratkaista kokonaistuotanto tuonnin funktiona

$$Y = ((1-b)/(a+b))M.$$

Vuoden 2000 panos-tuotostilastosta voidaan laskea parametreille arvot $a = 0.282$ ja $b = 0.064$.

Työvoiman kysyntä

Venäjä-viennin kasvuvaihtoehtojen merkitystä kuvaavan simuloinnin yhteydessä esitetyt työllisyysvaikutukset perustuvat toimialakohtaisesti ekonometrisesti estimoituihin virheenkorjaustyyppisiin työvoiman kysyntämalleihin

$$\Delta\Delta\ln L_{it} = \alpha_i \Delta\Delta\ln Y_{it} - \beta_i (\Delta\ln L_{i,t-1} - \Delta\ln Y_{i,t-1} + \gamma_i).$$

Muuttuja L_{it} tarkoittaa toimialan i työllisyyttä vuonna t ja muuttuja Y_{it} toimialan tuotannon volyymia. Kerroin α_i tarkoittaa työvoiman kysynnän lyhyen ajan joustoa tuotannon volyymin muutosten suhteen, β_i on sopeutuskerroin ja parametri γ_i tarkoittaa toimialan i työn tuottavuuden pitkän ajan kasvuvauhtia. Symbolilla Δ viitataan muuttujan muutokseen edellisestä vuodesta.

Lähteet

Haastattelut Suomessa kesä-syyskuussa 2004

- Ahrela Jouni, Johtaja, Steveco
- Harno Jouko, Johtaja, Kuehne & Nagel
- Herrala Seppo, Toimitusjohtaja, Haminan Satama
- Kivilaakso Tommi, Johtaja, Itäinen Tullipiiri
- Korpela Juhani, Kansliapäällikkö, liikenne- ja viestintäministeriö
- Kuutsa Jussi, Johtaja, Stockman
- Lehtinen Juha, Toimitusjohtaja, KiitoSimeon
- Lumme Hannu, Vice President, Finnlines
- Meriläinen Veijo, Vientijohtaja, Valio
- Nordström Kimmo, Partner, Containerships
- Ollila Harri, President, Elcoteq
- Puputti Teemu, Projektipäällikkö, Tikkurilan väri
- Roine Matti, Liikenneneuvos, liikenne- ja viestintäministeriö
- Saarela Kauko, Kuljetuspäällikkö, StoraEnso
- Seppänen Ilkka, Johtaja, VR-Cargo
- Tervala Juhani, Rakennusneuvos, liikenne- ja viestintäministeriö

Haastattelut Pietarissa, Venäjällä 31.8. - 1.9.2004, samalla tutustuminen organisaatioihin

- Bagaeva Natalia, Varapuheenjohtaja, Pietarin liikenteen ja kauttakuljetusten komitea
- Kolosnitsyn Aleksander, Chairman of the Board of Directors, Petrolesport JSC. Haastatteluun osallistuivat myös Fedyaev Sergey, General Director ja Tiskin Alexey, Commercial Director
- Lzarian Vyacheslav, General Director, SovAvto
- Pavel Martynov, Deputy Fleet Director, J.S. North-West Shipping Company. Haastatteluun osallistui myös Martinov Pavel, Managing Director

- Sandberg Yvonne, Managing Director, Containerships Ltd.. Haastatteluun osallistuivat myös Chumak Roman, Port Manager ja Haapaniemi Mira, Personnel Assistant of General Director
- Sverlov Mikhail, Deputy General Director, Eurosib, haastatteluun osallistuivat myös Marinovich Vladimir, Marketing Director ja Gorodetsky Aleksander, Managing Director

Suomen ja englanninkieliset kirjalliset lähteet

- Alho Kari, Forssell Osmo, Huttunen Juhani, Kotilainen Markku (1986). Trade between Finland and the Soviet Union in the Finnish Economy. ETLA. Helsinki.
- Central Statistical Bureau of Latvia (2004), Transport and Communications in 2003, Riga
- Dudarev G., Boltramovich F., Filippov P., Hernesniemi H. (2004). Advantage North-West: New Growth Centre of Europe? Helsinki.
- Dudarev G., Hernesniemi H., Filippov P. (2002). Emerging Clusters of the Northern Dimension. Helsinki.
- Efimova E.G. (2001). Russian - Finnish transport relations in the frame of using Transsib potential (experience and learning in internationalization). Workshop paper. 6th Workshop in International Business. Vaasa.
- Eronen Jarmo (2000). Distance and Logistics as Problems – their Soviet Solutions. Helsinki.
- Eronen Jarmo, Orpana Mika (1993). The collapse of the Soviet markets from the Finnish export industry's perspective. Lappeenranta.
- Hirvensalo Inkeri (1993). Adaptation of Operation Strategies to Radical Changes in Target Markets. Finnish Operations in the Former USSR from 1976 until 1991. Helsinki.
- International Monetary Fund (2004), Russian Federation, Staff Report for the 2004 Article IV Consultation, hyväksytty IMF:ssä elokuun 5, 2004, Washington D.C.
- Kaakkois-Suomen Interreg IIIA-ohjelma (2004), Kaakkois-Suomen elinkeinopoliittinen Venäjä-strategia VESTRA, Raportti 15.6.2004
- Karjalainen Ahti (1982). Economic Cooperation between Finland and the Soviet Union. Helsinki.

- Kivikari Urpo (1996). The Economic Space of the Baltic Region. Helsinki-Ottawa.
- Komulainen Tuomas, Taro Lauri (1999). The 1998 economic crisis in Russia and Finland's foreign trade // BOFIT Online. No. 3 / 1999, Helsinki.
- Kotilainen Markku, Kaitila Ville, Widgrén Mika ja Alho Kari (2003), Suomen ja venäjän taloussuhteiden kehitysnäkymät, ETLA B 205, Helsinki.
- Kozyrev Andrei (2001). Cooperation in the Barents Euro-Arctic Region: Promising Beginning // The Barents Region, Cooperation in Arctic Europe / ed. Olav Stokke. London.
- Liuhto Kari (ed.) (2001). East Goes West – The Internationalization of Eastern Enterprises. Lappeenranta.
- Liuhto Kari, Jumpponen Jari (2003). The Russian eagle has landed abroad – the foreign operations of Russia's biggest exporters // **Мировая экономика на пороге нового тысячелетия** Под ред. С.Ф. Сутырина, Н.П. Кузнецов **Банкт -Петербург**
- Logistiikan Tutkimus ja Kehitys LORDA ry (2003), Kansallinen Logistiikkastrategia, Helsinki
- LT-Konsultit Oy, Oy EDI Management Finland Oy, VTT Rakennus- ja yhdyskuntatekniikka, TuKKK ja Anseri-Konsultit Oy (2004), ELOG - EU-RUS, Logistisen informaation kehitystarpeet Venäjän ja Euroopan Unionin jäsenvaltioiden välisessä tavaraliikenteessä, TEDIM Publications, Helsinki
- Medvedev A. (2000). Economic Geography of the Russian Federation: Business Profile of Russian Regions. Lappeenranta.
- Medvedev A. (2001). International Management: Doing Business Operations in Russia. Lappeenranta.
- Midgén Mika, Kaitila Ville, Arkonsuo Hannu (2000), Transitoliikenne ja välityskauppa Venäjälle, ETLA B 163, Helsinki
- Ojala Lauri, Naula Tapio ja Cesar Querroz, toimittaneet (2004), Transport Sector in the Baltic States Toward EU Accession, Turun kauppakorkeakoulu, Turku
- Rantala Olavi, Kinnunen Juha ja Mankinen Reijo (2000), Liikenteen kehitys vuoteen 2005 kokonaistaloudellisella liikenne-ennuste-

järjestelmällä arvioituna, Liikenneministeriönjulkaisuja 26/2000, Helsinki

Statistics Lithuania (2004), Transport and Communications 2003, Vilna

Sutyryn Sergei F. (ed.) (1999). Mysteries and Puzzles of Modern Russian Economy. Turku.

The Boston Consulting Group (1999), Suomen kilpailukyky Venäjän ulkomaankuljetuksissa, Liikenne- ja viestintäministeriön tutkimus 1999

Tilastokeskus (2004), Liikennetilastollinen vuosikirja 2004, Liikenne ja matkailu 2004:17, Helsinki

Venäjän kuljetusministeriö (2004), Venäjän Federaation liikennestrategia, (Suomen) Liikenne- ja viestintäministeriön käännös ladattavissa sivulta www.mintc.fi/oliver/upl824-Venäjän%20liikennestrategia.pdf

Venäjän talouskehityksen ja kaupan ministeriö (2004), Venäjän sosiaalis-taloudellisen kehityksen ennakkoarviot vuosiksi 2005-2007.

Viitanen Mikko, Karvonen Tapio, Vaiste Johanna ja Hernesniemi Hannu (2003), Suomen meriklusteri, Tekes 149/2003, Helsinki

Kuvioiden ja taulukoiden yhteydessä on mainittu niissä käytetyt lähteet.

Venäjänkieliset kirjalliset lähteet

Venäjän hallituksen julkaisut

Аппарат полномочного представителя
Президента Российской Федерации в Северо-
Западном федеральном округе (2003).
Основные направления стратегии
социально-экономического развития
Северо-Западного федерального округа
Российской Федерации на период до 2015
года. Санкт-Петербург

Госкомстат России (2003). Российский
статистический ежегодник. Москва

Госкомстат России (2003). Регионы России.
Москва

Госкомстат России (2003). Россия в цифрах.
Москва

Госкомстат России (2003). Транспорт в России.
Москва

Госкомстат России (2003). Россия и страны
мира Москва

Министерство транспорта Российской
Федерации (2004). Транспортная стратегия
Российской Федерации. Москва

Министерство экономического развития и
торговли Российской Федерации (2004).
Прогноз социально-экономического
развития России на 2005 -2007 годы

Venäläiset ja muut venäjänkieliset lehdet

Вестник коммерческого транспорта. Журнал
(2002-2003). Рига

ЕвроАзиатская транспортная система.
Каталог (2003). Таллин.

Логистика Журнал (2000 -2004). Москва

Морская биржа . Информационно
аналитический журнал (2002 -2003). Санкт -
Петербург

Морские порты России. Информационно -
аналитический журнал (2000 -2004). Москва

Терминал Журнал о транспортном бизнесе
(2002-2003). Санкт-Петербург

Транзит Международный журнал (2000 -2004).
Таллин

Эксперт Аналитический журнал (2000 -2004).
Москва

Эксперт Северо -Запад Аналитический
журнал (2000 -2004). Санкт-Петербург

Muut venäläiset julkaisut

Андреев С. (2004). «Северная верфь» нашла новый флот // Газета «Деловой Петербург» 07.10.2004. Санкт-Петербург

Апостолов М. (2004). Для порта в Приморске построены доколы, а для порта в Усть-Луге – дороги // Газета «Вести» 19.08.2004. Москва

Бурнаев Б.М. (1999). Российско-финляндская торговля // Журнал «Мировая экономика и международные отношения», №4. Москва

Долгов В.И. (2001). Внешняя торговля России на рубеже веков. Москва

Лаурилла Ю, Сутырин С.Ф., Хирвенсало И. (2002). Прямые иностранные инвестиции Финляндии в России и странах Восточной Европы // Сборник «Актуальные проблемы экономического развития России» / Под ред. Г.Г. Богомазова. Санкт-Петербург

Лебедев Д., Фомичева Е. (2004). Лужская губа плодит терминалы // Газета «Деловой Петербург» 04.10.2004. Санкт-Петербург

Макаркин А.Е. (2000). Россия и Финляндия: торговля и инвестиции. Москва

Шямин В.А. (2002). Россия в «Северном измерении» Петрозаводск

Venäläiset Internet-lähteet

Евразийский транспортный союз. (www.eatc.ru)

Институт экономики переходного периода. (www.iet.ru)

Компания «Аэрофлот». (www.aeroflot.ru)

Компания «Российские железные дороги». (www.rzd.ru)

Министерство транспорта Российской Федерации (www.mintrans.ru)

- Морской порт Новороссийска. (www.ncsp.nross.ru)
- Морской порт Санкт-Петербурга
(www.seaport.spb.ru)
- РосБизнесКонсалт Информационное и
аналитическое агентство. (www.rbc.ru)
- Российский информационный портал по
логистике транспорту. (www.logistic.ru)
- Российский транспортный бизнес-портал
(www.perevozki.ru)
- Бурнаев Б.М. Конец «восточной торговли»
торговли Финляндии с Россией в 1990-е годы.
(www.rg.ru)
- Лapidус Б.И. Транссибирскому тракту –
новую систему организации.
(<http://segodnya.spb.rus.net/3-4-00/12.htm>)
- Лучко М.Л. Проблемы развития
внешнеэкономических связей между Россией
и Финляндией. (www.rg.ru)
- Макаркин А.Е. Россия – Финляндия торговля и
инвестиции (www.politcom.ru)
- Соколов В. За что финны разлюбили Россию.
(www.strana.ru)
- Солодкий А.Н. Стратегия развития
транспортного комплекса Северо-Запада
(<http://d-c.spb.ru/archiv/17/7/index.htm>)