

TURUN YLIOPISTON
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN
JULKAISUJA

PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
UNIVERSITY OF TURKU

B 142
2007

**ELINTARVIKKEIDEN VIENTI,
AUTOJEN JA ARVOTAVARAN
TRANSITO VENÄJÄLLE**
Nykytila ja tulevaisuus

Pentti Ruutikainen
Ulla Tapaninen



TURUN YLIOPISTON
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA

PUBLIKATIONER AV SJÖFARTSBRANSCHENS UTBILDNINGS- OCH
FORSKNINGSCENTRAL VID ÅBO UNIVERSITET

PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
UNIVERSITY OF TURKU

B 142
2007

**ELINTARVIKKEIDEN VIENTI,
AUTOJEN JA ARVOTAVARAN
TRANSITO VENÄJÄLLE**
Nykytila ja tulevaisuus

Turku 2007

SARJAN PÄÄTOIMITTAJA / EDITOR-IN-CHIEF
JUHANI VAINIO

JULKAISIJA:

TURUN YLIOPISTO
MERENKULKUALAN KOULUTUS-
JA TUTKIMUSKESKUS

Veistämönaukio 1-3
20100 TURKU
Puhelin: 02 - 281 3300
Fax: 02 - 281 3311
Internet: <http://mkk.utu.fi>

PUBLISHER:

UNIVERSITY OF TURKU
CENTRE FOR MARITIME STUDIES

Veistämönaukio 1-3
FI- 20100 TURKU, FINLAND
Telephone: +358 - 2 - 281 3300
Telefax: +358 - 2 - 281 3311
Internet: <http://mkk.utu.fi>

TURUN YLIOPISTO

Turku 2007

ISBN 978-951-29-3244-3

ISSN 1456-1824

ESIPUHE

Venäjälle suuntautuvilla kuljetuksilla on erittäin suuri merkitys Kymenlaakson alueen logistiikkatoimijoille. Venäjän kuljetuksista on tullut yksi Suomen kasvualoista. Volyymien oletetaan jatkuvasti kasvavan, mikä luo yhä uusia haasteita logistiikkatoiminnan kehittämiseksi ja tehostamiseksi. Suomen reitin kanssa Venäjälle suuntautuvista kuljetuksista kilpailevat Baltian maat, Venäjän satamat ja Saksa-Puola -reitti.

Tämän selvityksen tavoitteena on ollut tarkoitus selvittää ja arvioida:

1. Venäjän talouden kehitystä ja sen vaikutusta Suomen vientiin ja transitoon
2. Venäjän elintarviketeollisuuden kehitystä vasten Suomen elintarvikevientä Venäjälle
3. Tarkastella arvotavaroiden ja henkilöautojen transitoa Suomen kautta Venäjälle
4. Tarkastella kilpailevia reittejä ja arvioida Suomen reitin tulevaisuutta.

Tutkimuksen tuloksena transitokuljetuksissa Suomen osuus Venäjälle suuntautuvissa kuljetuksissa säilyy suurena. Vaikka Venäjä kehittää voimakkaasti omia satamiaan ja muuta infrastruktuuriaan, Venäjän omat satamat eivät kykene vetämään koko tuontia. Siihen vaikuttaa myös tullauksen byrokratia ja varastotilojen puute sekä kalleus. Tuontia valuu myös muille reiteille. Toisaalta suorien kuljetusten osuus on lisääntynyt ja lisääntyy edelleen.

Suomen reitin vahvuudeksi koetaan edelleen luotettavuus, varastointi- ja lisäarvopalvelut, kuljetusaika sekä ennustettavuus. Pitkän aikavälin yhteistyö ja turvallisuus koetaan tärkeänä tekijänä reitin valinnassa. Suomen logistiikkapalvelujen taso ja ammattitaitoinen työvoima ovat ratkaisevia tekijöitä. Suomi säilyttäneen asemansa Venäjän vientikuljetuksissa. Kilpailussa menestyminen edellyttää kuitenkin logistiikan toimijoiden ja viranomaisten yhteistyötä ja palvelujen kehittämistä koko logistiikkaketjussa.

Selvitys on ”Transport and logistics in the Gulf of Finland” (TRANSGOF) - tutkimuksen toinen väliraportti. Tutkimus saa EU - rahoitusta Kaakkois-Suomi - Venäjä -naapuruusohjelmasta. Selvityksen on tehnyt Pentti Ruutikainen tukena professori Ulla Tapaninen. Se on tehty Turun Yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen Kotkan toimipisteessä, joka toimii osana Meriturvallisuuden ja liikenteen tutkimuskeskus ”Merikotka”.

Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus esittää parhaimmat kiitoksensa haastatteluihin osallistuneille yrityksille ja asiantuntijoille ja erityisesti hankkeen yritysryhmän jäsenille.

Kotka 4.9.2007 Juhani Vainio

TIIVISTELMÄ

Venäjän talous on kehittynyt tasaisesti vuoden 1998 talouskriisin jälkeen. Vuonna 1999 alkanut BKT:n kasvu on jatkunut tasaisena viime vuosina yli 6 % vuodessa eikä sen kasvulle ainakaan lähivuosina nähdä esteitä. Talouden kasvu näkyy väestön palkkojen ja keskiluokan kasvuna. Se taas on lisännyt kulutusta ja tuontia. Erityisesti koneiden, laitteiden ja autojen maahantuonti on lisääntynyt. Vuonna 2006 tavaroiden tuonti Venäjälle kasvoi ensimmäistä kertaa vientiä enemmän. Sama kehitys näyttää jatkuvan vuoden 2007 alussa.

Venäjän talouden kasvu on vauhdittanut Suomen kaupan sekä Suomen kautta tapahtuvan transiton kehitystä Venäjän kanssa. Vuonna 2006 Venäjä oli Suomen suurin tuontimaa 14,1 %:n ja viennissä kolmanneksi suurin 10,1 %:n osuudella maamme ulkomaankaupasta.

Kun transiton ja Suomen viennin arvo lasketaan yhteen, muodostaa Suomen kautta Venäjälle tapahtuva tavaroiden vienti Venäjälle 25-35 % koko Venäjän Federaation tuonnista. Venäjän talouden jatkaessa kasvuaan 6 %:n vuosivauhtia Suomen ja Venäjän välisten vientikuljetusten arvioidaan kasvavan noin 10 % ja tuonnin 5 %. Transitokuljetukset kasvavat samassa suhteessa. Suurimmat Suomen viennin tuoteryhmät ovat samat kuin kauttakulkuviennissäkin, koneet ja laitteet sekä kuljetusvälineet, joilla oli vuonna 2005 yli 60 % osuus.

Tämän tutkimuksen tavoitteena on arvioida Suomen viennin, erityisesti elintarvikeviennin tilaa ja kehitystä Venäjän talouden ja tulevaisuuden kehityksen pohjalta. Kauttakulkuliikenteessä tarkastelun kohteena ovat arvotavara- ja henkilöautojen kuljetukset Venäjälle. Niiden määrä on ollut kasvussa. Tilastotietojen, kirjallisuuden ja yrityshaastattelujen perusteella arvioidaan Suomen reitin kilpailukykyä. Tarkastelussa on taustalla Venäjän voimakas pyrkimys kehittää omia satamiaan ja siirtää tuontiaan niiden kautta tapahtuvaksi sekä muut kilpailevat reittivaihtoehdot.

Venäjä on myös elintarvikkeiden suuri tuoja. Niiden osuus Venäjän koko tuonnista muodosti 17,7 %. Suomella on siitä pieni 1,5 % osuus, mutta se on kuitenkin merkittävä Suomen elintarviketeollisuudelle. Sen viennistä Venäjä oli suurin kohdema. Koko elintarvikeviennistä 23 % vietiin Venäjälle.

Elintarviketeollisuus toimii Venäjällä pääasiassa viennin kautta. Erityisesti maitotaloustuotteet ovat olleet menestyvä vientiryhmä. Niissä Suomessa on laajaa osaamista. Funktionaaliset tuotteet saanevat tulevaisuudessa nykyistä enemmän jalansijaa. Niissä suomalaisella elintarviketeollisuudella on osaamista ja niiden lisääntyvä käyttö Venäjällä on uusi mahdollisuus.

Suurta suomalaisen elintarviketeollisuuden investointisiirtymää Venäjälle ei ole nähtävissä. Tulevaisuudessa sinne todennäköisimmin hakeutuu maitotaloustuotteiden jalostustuotantoa sijoittumisalueenaan Pietari.

Transitokuljetuksissa Suomen osuus Venäjälle suuntautuviissa kuljetuksissa säilyy suurena. Vaikka Venäjä kehittää voimakkaasti omia satamiaan ja muuta infrastruktuuriaan, Venäjän omat satamat eivät kykene vetämään koko tuontia. Siihen vaikuttaa myös tullauksen byrokratia ja varastotilojen puute sekä kalleus. Tuontia valuu myös muille reiteille.

Suomen reitin vahvuudeksi koetaan edelleen luotettavuus, varastointi- ja lisäarvopalvelut, kuljetusaika sekä ennustettavuus. Pitkän aikavälin yhteistyö ja turvallisuus koetaan tärkeänä tekijänä reitin valinnassa. Suomen logistiikkapalvelujen taso ja ammattitaitoinen työvoima ovat ratkaisevia tekijöitä.

Arvotavarakuljetuksissa kehitys kulkee haastateltujen mukaan suorien kauttakuljetusten suuntaan, jolloin saapuneita kontteja ei pureta varastoon Suomessa ja lastata uudelleen. Suorien kuljetusten osuus on lisääntynyt ja se merkitsee haastetta varaston pitäjille.

Haastattelujen mukaan Venäjälle etabloitunut ulkomainen autoteollisuus saattaa olla tulevaisuudessa arvotavaravalmistajien yhteistyökumppani logistiikassa. Arvotavara- ja autokomponenttien kuljetusten yhdistäminen tuo lisää tehokkuutta ja vähentää kustannuksia. Autokomponenttien kuljetus Venäjälle on haaste myös Suomen kauttakulkureitille. Niiden kuljetuksista kilpailevat rautatiekuljetukset suoraan Kaukoidästä ja Euroopan tuotantolaitoksilta Venäjälle.

Henkilöautokuljetuksissa Venäjän tuontiautojen kuljetusmarkkinoista kilpailevat Venäjän omat satamat Suomenlahden pohjukassa, Baltian ja Mustanmeren satamat. Se edellyttää kuitenkin toimivia vastaanottoterminaaleja. Venäjän automarkkinat ja logistiikka ovat muutostilassa Venäjän markkinoiden kasvaessa ja autoteollisuuden uudelleen sijoittumisessa.

Transitokuljetukset jättävät Suomeen yli 300 miljoonaa euroa vuosittain. Samalla niiden työllistämisvaikutus on noin 2500 henkilöä. Erityisen suuri merkitys Venäjän vientikuljetuksilla on Kymenlaaksole ja sen satamille Kotkalle ja Haminalle. Transiton säilyminen tulevaisuudessakin Suomen kautta kulkevana on tärkeää varsinkin Kymenlaakson taloudelle.

Suomi säilyttäne asemaansa Venäjän vientikuljetuksissa. Kilpailussa menestyminen edellyttää kuitenkin logistiikan toimijoiden ja viranomaisten yhteistyötä ja palvelujen kehittämistä koko logistiikkaketjussa.

SISÄLLYSLUETTELO

1. JOHDANTO	7
1.1 YLEISTÄ.....	7
1.2 TUTKIMUKSEN TAVOITTEET.....	8
1.3 TUTKIMUKSEN RAKENNE.....	8
2. VENÄJÄN FEDERAATION KUVAUS	9
2.1 VÄESTÖ JA ALUEET.....	9
2.2 VENÄJÄN ALUEIDEN TALOUS.....	11
2.3 VENÄJÄN FEDERAATION TALOUDEN KEHITYS 1997-2006.....	13
2.4 VENÄJÄN TALOUDEN KEHITYS LÄHITULEVAISUUDESSA.....	16
3. SUOMEN JA VENÄJÄN VÄLISEN KAUPAN KEHITYS	18
3.1 KAUPAN KEHITYS.....	18
4. ELINTARVIKKEIDEN VIENNI	20
4.1 VENÄJÄN ELINTARVIKETUOTANTO JA –TUONTI.....	20
4.2 ELINTARVIKKEIDEN VIENNI SUOMESTA VENÄJÄLLE.....	23
4.3 SUOMEN ELINTARVIKETEOLLISUUDEN VENÄJÄN VIENNIN TULEVAISUUS.....	24
5. TRANSITOLIIKENNE	25
5.1 TRANSITON KEHITYS.....	25
5.2 SUOMEN KAUTTA KULKEVAN TRANSITOLIIKENTTEEN PÄÄVIRRAT JA KULJETUSREITIT.....	26
5.3 TRANSITO ITÄÄN.....	29
5.3.1 Yleistä.....	29
5.3.2 Itään suuntautuvan transiton arvo.....	31
5.3.3 Transito toimialoittain.....	32
5.3.4 Radio-, televisio- ja tietokone­laitteiden transito (arvotavaratransito).....	33
5.3.5 Transiton taloudellinen vaikutus.....	35
6. KILPAILEVAT REITIT	36
6.1 VENÄJÄN JA BALTIAN SATAMIEN VOLYYMIT.....	37
6.2 TÄRKEIMMÄT KILPAILEVAT SATAMAT, HAASTEET JA SUUNNITELMAT.....	39
6.3 YHTEENVETO SATAMISTA.....	42
7. VENÄJÄN HENKILÖAUTOMARKKINAT	43
7.1 AUTOJEN MYYNTI VENÄJÄLLÄ.....	43
7.2 KÄYTETYT TUONTIREITIT.....	44
7.2.1 Suomen reitti.....	44
7.2.2 Venäjän satamien reitti.....	45
7.2.3 Muut reitit.....	45
7.2.4 Suunnitellut reitit.....	46
8. AUTO- JA ARVOTAVARAKULJETUSTEN TULEVA KEHITYS	47
9. YHTEENVETO	52
LÄHTEET	56
LIITE 1. HAASTATELLUT HENKILÖT	58

1. JOHDANTO

1.1 Yleistä

Venäjän Federaation talous on kasvanut tasaisesti vuoden 1998 talouskriisin jälkeen. Bruttokansantuotteen vuosittainen kasvu on ollut yli 6 %. Se on heijastunut väestön palkkakehityksessä nopeana nousuna. Venäjälle on kehittynyt keskiluokka, jonka määrä Venäjän väestöstä on noin 20 %, lähes 30 miljoonaa ihmistä. Pienempiin ansioluokkiin kuuluvien määrä on vähentynyt ja vastaavasti ylimpiin kuuluvien lisääntynyt. Talous kehittyy voimakkaimmin suurissa asutuskeskuksissa ja niiden vaikutusympäristössä.

Suomen lähellä sijaitsee kaksi kasvun keskusta Moskova ja Pietari sekä niiden lähialueet. Ne sijaitsevat myös logistiikan kannalta edullisesti lähellä Suomea. Talouden kasvu ja logistinen läheisyys ovat Suomen viennin kehittymisen ja tavaroiden transitoreitin (kauttakulkureitin) kannalta tärkeitä.

Vuonna 2006 tavaroiden Venäjän Federaation tuonti kasvoi ensimmäistä kertaa sen vientiä enemmän. Kasvua edelliseen vuoteen verrattuna oli yli 30 %. Venäjän Federaation tuonnin suurimmat tuoteryhmät olivat koneet ja laitteet mukaan lukien henkilöautot, kemianteollisuuden tuotteet ja elintarvikkeet. Samat tuoteryhmät ovat myös Suomen ja Venäjän välisen kaupan suurimmat ryhmät. Suomen vienti Venäjälle on kasvanut tasaisesti koko 2000-luvun. Vuonna 2006 Venäjä oli Suomen suurin tuontimaa 14,1 %:n ja kolmanneksi suurin vientimaa 10,1 %:n osuudella maamme ulkomaankaupasta. ETLA:n tutkijoiden arvion mukaan Venäjän talouden kasvaessa 6 %:n vuosivauhtia Suomen vienti Venäjälle kasvaa 10 % ja tuonti 5 % vuosittain. Sama kehitys koskee myös Suomen kautta Venäjälle tapahtuvaa transitoa. (Hernesniemi ym., 2005)

Suomesta on muodostunut tärkeä kuljetusreitti Venäjän tuonnille. Kun lasketaan yhteen Suomen vienti ja Venäjälle menevien tavaroiden arvo oli se vuonna 2006 noin 25 miljardia euroa, mikä tekee noin kolmasosan koko Venäjän tuonnista.

Transiton suurimmat tavaraerät ovat radio-, televisio- ja tietokonelaitteet sekä henkilöautot. Niiden tärkeimmät maahantuontisatamat ovat Kotka, Hanko ja Hamina. Transitolla on merkittävä taloudellinen merkitys Kymenlaaksolle ja erityisesti Kotkan ja Haminan alueiden taloudelle.

1.2 Tutkimuksen tavoitteet

Käsillä oleva kirjoitus on Kaakkois-Suomi - Venäjä -naapurisuusohjelma-rahoitteisen Transgof-hankkeen työpaketin 1 toinen väliraportti. Ensimmäinen väliraportti ilmestyi syksyllä 2006. Siinä tarkasteltiin yleisellä tasolla Suomen reitin kilpailukykyä perustuen yrityshaastatteluihin. Kolmas väliraportti ilmestyy vuoden 2007 lopulla ja se keskittyy kiristyvien turvallisuusmääräysten vaikutukseen Suomen transitoreitin kilpailukyvyille.

Tässä tutkimuksessa on ollut tarkoitus selvittää ja arvioida:

1. Venäjän talouden kehitystä ja sen vaikutusta Suomen vientiin ja transitoon
2. Venäjän elintarviketeollisuuden kehitystä vasten Suomen elintarvikevientiä Venäjälle
3. Tarkastella arvotavaroiden ja henkilöautojen transitoa Suomen kautta Venäjälle
4. Tarkastella kilpailevia reittejä ja arvioida Suomen reitin tulevaisuutta.

Tutkimusta varten haastateltiin arvotavaroiden ja henkilöautojen transitoketjun Suomessa toimivia operaattoreita (ks. liite 1) sekä vierailtiin Pietarin, Ust Lugan, Sillamäen, Kundan ja Tallinnan satamissa.

1.3 Tutkimuksen rakenne

Tutkimuksen alussa luvussa 2 tarkastellaan Venäjän Federaatiota maantieteellisenä alueena ja katsotaan miten eri alueiden talous on kehittynyt. Luvussa kuvataan yleisesti bruttokansantuotteen, palkkojen ja ostovoiman kehitystä alueilla ja koko Venäjällä sekä talouden kehittymisennustetta.

Elintarvikkeiden vientiä käsitellään luvussa 4 taustana Venäjän maataloustuotanto ja elintarvikkeiden maahantuonti. Sitten siirrytään transiton yleisen ja sen taloudellisten vaikutusten tarkastelun jälkeen arvioimaan Suomen reitin kanssa kilpailevia satamia, niiden haasteita ja suunnitelmia. Venäjän henkilöautomarkkinat ja käytetyt tuontireitit sekä mahdolliset tuontireitit tulevaisuudessa ovat tärkeitä, kun arvioidaan Suomen reitin kehittämistarpeita ja haasteita (luku 7).

Arvotavara- ja autokuljetusten tuleva kehitys on tarkastelun kohteena luvussa 8. Tarkastelu on tehty olemassa olevan tutkimusaineiston että yrityshaastattelujen perusteella.

2. VENÄJÄN FEDERAATION KUVAUS

2.1 Väestö ja alueet

Venäjän Federaatio, pinta-alaltaan 17 075 400 neliökilometriä, ulottuu Euroopasta Aasiaan. Sen raja-naapureita ovat Norja, Suomi, Viro, Latvia, Liettua, Puola, Valko-Venäjä, Ukraina, Azerbaidzan, Georgia, Kazakstan, Pohjois-Korea, Mongolia ja Kiina.

Alueen laajuutta kuvaa sen aikaero Suomeen, joka on + 1- +10 tuntia. Venäjän asukasluku oli vuoden 2006 tilaston mukaan 142,8 miljoonaa, josta kaupungeissa asui 104,1 miljoonaa (73 %) ja maaseudulla 38,7 miljoonaa (27 %). Miljoonakaupunkeja on yksitoista; Moskova (10,4 milj.), Pietari (4,5 milj.), Novosibirsk (1,4 milj.), Nizhni Novgorod (1,28 milj.), Jekaterinenburg (1,3 milj.), Samara (1,14 milj.), Omsk (1,13 milj.), Kazan (1,13 milj.), Tseljabinsk (1,09 milj.), Rostov Na Don (1,05 milj.) ja Ufa (1,03 milj.).

Venäjän Federaation väestömäärä on alentunut tasaisesti vuodesta 1991 lähtien. Sen sijaan kaupunki- ja maaseutuväestön prosentuaalinen suhde on säilynyt suunnilleen samana (taulukko 1.1).

Taulukko 1.1. Venäjän väestömäärän kehitys 1991-2006. (www.gks.ru, 2006)

Vuosi	Koko väestö milj.	Kaupunki milj.	Maaseutu milj.
1991	148,3	109,4	38,9
1996	148,3	108,3	40,0
2001	146,3	107,1	39,2
2002	145,2	106,4	38,8
2003	145,0	106,3	38,7
2004	144,2	105,8	38,4
2005	143,5	104,7	38,8
2006	142,8	104,1	38,7

Venäjän Federaatio jakaantuu seitsemään federaatiopiiriin (taulukko 1.2). Venäjän väestö on jakautunut erittäin epätasaisesti ja käytännöllisesti vain kolmannes Venäjän pinta-alasta on asuttua ja käytetään taloudellisiin tarkoituksiin. Jos väestön tiheys lasketaan ottaen huomioon vain asutetut alueet, niin Venäjän väestön tiheys olisi noin 28 as/km², kun vastaava luku ottaen huomioon koko maan on noin 8,5 as/km². Vuonna 2005 yli 70 % venäläisistä asui Venäjän Euroopan puoleisessa osassa, Luoteis-Venäjän, Keskisen, Volgan ja Eteläisen federaatiopiirin alueella.

Taulukko 1.2. Venäjän federaatiopiirit ja niiden väestö. (Rosstat/Bofit Online 2/2006)

	Asukkaita milj.	% Venäjän väestöstä
Keskinen federaatiopiiri	37,5	26
Luoteinen federaatiopiiri	13,7	10
Eteläinen federaatiopiiri	22,8	16
Volgan federaatiopiiri	30,7	21
Uralin federaatiopiiri	12,3	9
Siperian federaatiopiiri	19,8	14
Kaukoidän federaatiopiiri	6,6	5
Venäjä	143,3	100

Venäjän väkiluku on supistunut vuodesta 1991 lähtien (ks. taulukko 1.1). Väestö on lisääntynyt ainoastaan Eteläisessä federaatiopiirissä. Keskeisissä asutuskeskuksissa väestön muutokset ovat vaihtelevia. Kun Keskisen federaatiopiirin väkiluku on supistunut, on Moskovan kaupungin asukasluku kasvanut lähes 20 %. Myös Luoteisen federaatiopiirin väestö on useilla alueilla supistunut poikkeuksena kuitenkin Pietari. Sen väestö, 4,58 miljoonaa, muodostaa kolmanneksen koko Luoteis-Venäjän federaation väestöstä.

Venäjän kaupunkiväestön jakautumisen erikoisuus on suurten kaupunkien osuus. Yli puolet Venäjän väestöstä asuu yli 100 000 asukkaan kaupungeissa ja kaupunkiväestöstä 70 %. Keskikokoisia kaupunkeja, asukasluvultaan 50 000-100 000, on Venäjällä vähän. Vain 12 % kaupunkilaisista asuu niissä. (Helanterä & Tynkkynen, 2003)

Venäjälle on tyypillistä, että suuret kaupungit sijaitsevat kaukana toisistaan ja niiden välillä on vähän keskikokoisia kaupunkeja. Länsimaille tyypillistä kaupunkihierarkiaa erikokoisine kaupunkeineen ei ole. Helanterän ja Tynkkynen (2003) mukaan yhtenäisen valtion säilyttämisen ja sen vaikutusvallan leviämisen vuosisataisten tavoitteiden takia Venäjän aluerakenteesta on muodostunut äärimmäisen pääkaupunkikeskeinen. Sitä kuvaa se, että maan keskeisen liikenneverkon muodostavat junaradat lähtevät säteittäisesti Moskovasta joka suuntaan.

Helanterä ja Tynkkynen jakavat Venäjän kasvukäytäviin suurten kaupunkien varaan syntyneiden kaupunkiketjujen mukaan seuraavasti:

1. Moskovan-Nizni Novgorodin-Pietarin välinen alue
2. Volgan kaupunkiketju Kazanin, Samaran, Saratovin ja Volgogradin ympärillä
3. Keski- ja Etelä-Uralin kaupunkiketju Tseljabinsk-Jekaterinenburg-Nizni Tagil
4. Novosibirskin-Krasnojarskin kaupunkiketju Siperian pääradan alueella

5. Usur- ja Amur-jokien laakson kaupunkiketju; Habarovsk, Vladivostok, Komsomol na Amure

Toinen Venäjälle tyypillinen piirre on se, että Venäjällä ei ole tarpeeksi hyväkuntoista tieverkostoa, joka yhdistäisi rautatieverkoston keskeiset solmukohtat toisiinsa. Venäjän Federaatio myös menetti Neuvostoliiton hajottua suuren osan valtamerisatamistaan.

Infrastruktuurin kehittäminen näkyy myös Venäjän Federaation hallituksen päätöksissä. Se hyväksyi vuonna 2005 liikennestrategian, joka painottaa kaikkien liikenneyhteyksien kehittämistä, erityisesti niiden, jotka palvelevat Venäjän ulkomaankauppaa. Siksi Venäjä rakentaa ja kehittää nyt voimakkaasti rautatieyhteyksiään, kehittää satamia, rakentaa uusia ja voimistaa laivanrakennusteollisuuttaan pyrkien mahdollisimman suureen omavaraisuuteen. (Transportnaja strategija Rossiskoi Federatsii na period do 2020 goda, www.mintrans.ru, 2005)

2.2 Venäjän alueiden talous

Venäjän väestön jakautuminen pitkien etäisyyksien päässä toisistaan sijaitseviin suuriin kaupunkeihin niitä ympäröivine tiheästi asutettuine talousalueineen asettaa haasteita tehokkaalle logistiikalle. Tämä korostuu pitkien etäisyyksien yhdistyessä usein huonokuntoiseen liikenneverkkoon.

Taulukko 2.1. Venäjän alueiden taloudellisia mittareita. (Goskomstat, 2005; Yläkojola, 2006)

Alue	Koko (1000 km)	Väestömäärä (milj.)	Kaupunkiväestö %	BKT, 2004 mrd. rbl.	BKT per hlö rbl
Venäjä	17 075	143 474 (100 %)	73 %	11852(100 %)	80 727
Keskus	651	37546(26,2 %)	80,1 %	3939 (34,0 %)	104928
Volga	1038	30710(21,4 %)	70,8 %	1964 (17 %)	63953
Ural	1789	12279 (8,6 %)	80,9 %	1777 (15,3 %)	144733
Siperia	5115	19794(13,8 %)	71,2 %	1266 (10,9 %)	63968
Luoteis-Venäjä	1678	13731 (9,6 %)	82,4 %	1154 (10,0 %)	84029
Etelä	589	22821(15,9 %)	57,5 %	900 (7,8 %)	39451
Kaukoit	6216	6593 (4,6 %)	76 %	581 (5,0 %)	88154

Toisaalta useiden miljoonakaupunkien väestökeskittymät ovat suuri mahdollisuus kaupalle. Kahden federaatiokaupungin Moskovan ja Pietarin lisäksi Venäjällä on 9 yli miljoonan ja 22 yli puolen miljoonan asukkaan kaupunkia. (www.gks.ru, 2006)

Venäjän väestö on jakautunut hyvin epätasaisesti. Siperian ja Kaukoidän federaatiopiirit ovat yli 65 % koko Venäjän pinta-alasta, mutta niiden väestö vain 18 %. Sen sijaan Keskisessä Federaatiopiirissä asuu 26 % väestöstä ja siitakin kolmannes Moskovassa. Suomea lähinnä olevassa Luoteis-Venäjän federaatiopiirissä kolmannes väestöstä asuu sen keskuksessa Pietarissa.

Kun tarkastellaan bruttokansantuotetta havaitaan, että Uralin länsipuoli (Keskinen, Volgan, Eteläinen ja Luoteinen federaatiopiiri) muodostaa Venäjän kansantaloudesta yli kaksi kolmasosaa ja Moskovan alue siitä puolet. Köyhin alue on Eteläinen federaatiopiiri, jossa BKT henkeä kohti on 39 541 ruplaa (1 520 \$; 1 \$=26 rbl), kun taas rikkaimmalla alueella Uralin federaatiopiirissä vastaava luku on 144 733 ruplaa (5566 \$). Luoteis-Venäjän federaatiopiirissä päästiin 84 029 ruplaan (3 424 \$).

Seuraavaan taulukkoon (taulukko 2.2) on koottu Venäjän alueiden ja niiden suurimpien kaupunkien väestötietojen lisäksi niiden bruttokansantuotteen, tulotason sekä vähittäiskaupan volyymien lukuja.

Taulukko 2.2. Venäjän alueiden yli miljoonan asukkaan kaupungit ja niiden taloudellisia tunnuslukuja. (Yläkojola, 2006, www.gks.ru, 2006)

Kaupunki/alue	Federaatio piiri	Väestö Milj.	BKT per hlö rbl	Keskipalkk a kk rbl	Vähittäiskaupan liikevaihto mln rbl	Vähittäiskaupan arvo per hlö rbl
Venäjä		142 800	8 0727	8 051	5 597 703	39 015
Moskovan alue	Central	6 630	6 7439	8 964	283 362	42 741
1) Moskova	Central	1 0425	234 601	13 309	1 370 135	131 660
Leningradin alue	North-West	1 653	80 102	8 111	38 135	23 071
2) Pietari	North-West	4 581	94 717	1 0178	199 245	43 314
Novosibirskin alue	Siberia	2 662	63 103	6 885	104 234	39 151
3) Novosibirsk		1 397				
Nizhni Novgorodin alue	Volga	3 445	64 552	6 214	115 731	33 590
4) Nizhny Novgorod		1 284				
Sverdlovskin alue	Urals	4 428	70 864	8 145	173 715	39 229
5) Jekaterinburg		1 308				
Samaran alue	Volga	3 201	85 871	7 205	182 205	56 916
6) Samara		1 143				
Omskin alue	Siberia	2 047	61 419	6 685	66 508	32 497
7) Omsk		1 139				
Tatarstanin tasavalta	Volga	3 769	84 676	6 690	121 737	32 304
8) Kazan		1 113				
Tsheljabinskin alue	Urals	3 551	64 876	7 401	104 535	29 435
9) Tsheljabinsk		1 093				
Rostovin alue	South	4 334	42 313	5 611	152 255	35 127
10) Rostov		1 055				
Baskortostanin tasavalta	Volga	4 079	68 574	6 354	133 568	32 747
11) Ufa		1030				
Volgogradin Alue	South	2 655	51785	5 627	80 031	30 141
12) Volgograd		0,992				

Taulukosta nähdään vauraimpien alueiden olevan bruttokansantuotteella henkeä kohti mitattuna Moskovan kaupunki, Pietarin kaupunki, Samaran alue, Tatarstanin tasavalta ja Bashkortostanin tasavalta. Kaksi jälkimmäistä ovat molemmat Volgan Federaatiopiirissä, joissa kaikissa BKT henkilöä kohti oli yli 2 000 \$. Kaikkein korkeimmat kuukausipalkat taulukon mukaan olivat Moskovassa (yli 500 \$) ja Pietarissa (390 \$). Palkkakehitykseen ja yleiseen Venäjän talouskehitykseen ja tulevaisuuden ennusteisiin palataan seuraavassa kappaleessa.

Kun tarkastellaan vähittäiskaupan määrää henkilöä kohti, Moskovan jälkeen tulee Samaran alue ja sitten Pietarin kaupunki.

Liuhto, Pelto ja Lipponen (Liuhto ym., 2004) kuvaavat alueiden tulojen jakautumista gini-kertoimen avulla. Se ilmaisee tulojen jakautumisen epätasaisuutta: mitä pienempi kerroin on, sen tasaisempi on tulojen jakauma. Sen mukaan Moskova eroaa muista alueista selvästi. Sen kerroin on yli 0,6, kun vastaava keskiarvo Venäjällä on 0,4. Pohjoismaissa kerroin on välillä 0,25-0,3 (Suomessa 0,25) ja Latinalaisessa Amerikassa sen on arvioitu olevan 0,58.

Seuraavassa (taulukko 2.3) esitetään federaatiopiirien osuuksia eri indikaattoreilla mitattuna (BKT vuodelta 2004, muut vuodelta 2005).

Taulukko 2.3. Venäjän Federaatiopiirejä ja niiden taloudellisia tunnuslukuja. (BOFIT Online 2/2006)

Federaatiopiiri	Keskinen	Luoteinen	Ural	Kaukoitä	Siperia	Volga	Eteläinen
Väestö	26 %	10 %	9 %	5 %	14 %	22 %	16 %
BKT	32 %	10 %	18 %	5 %	12 %	17 %	8 %
Teol.tuotanto	23 %	11 %	22 %	3 %	13 %	22 %	6 %
Investoinnit	25 %	13 %	17 %	7 %	10 %	16 %	9 %
Väh.kauppa	37 %	9 %	9 %	4 %	12 %	17 %	12 %

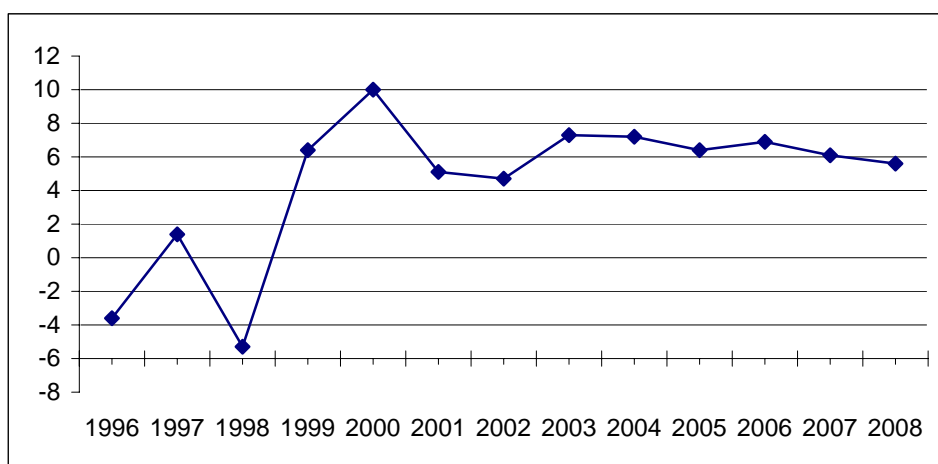
Vuonna 2005 vähittäiskaupan myynnistä 37 % osuus oli Keskisellä alueella. Tosin luku on 5 prosenttiyksikköä alempi kuin vuonna 2000. Suomen Pankin tutkijat päättelevät sen olevan merkki kulutuksen kasvun leviämisestä laajemmalle Venäjälle. Samanaikaisesti myös Luoteisen Federaatiopiirin osuus on supistunut. Eteläisen ja Uralin Federaatiopiirien vähittäiskaupan osuudet ovat nousseet kuten myös Volgan ja Siperian Federaatiopiirien osuudet.

2.3 Venäjän Federaation talouden kehitys 1997-2006

Venäjän talous on kehittynyt tasaisesti vuoden 1998 talouskriisin jälkeen. Vuoden 1998 kriisin seurauksena rupla devalvoitiin. Kurssi dollarin suhteen muuttui 6 ruplasta 20-25 dollariin/rupla. Rupla menetti arvostaan lyhyessä ajassa 70 % ja sen seurauksena Venäjän BKT aleni 5,3 % vuonna 1998. Teollisuustuotanto väheni yli 5 % ja maataloustuotanto yli 12 %. Kun keskipalkka oli vuonna 1997 164 dollaria/kk, putosi se vuonna 1999 62 dollariin.

Samanaikaisesti tuonnin määrä putosi 1997-1999 välillä yli 50 %. Ruplan devalvoituminen mahdollisti Venäjän oman teollisuuden nousun. Tuontituotteet kallistuivat ja oman maan tuotanto pääsi markkinoilla kehittymään.

Venäjän talouden elpyminen tapahtui nopeasti ja jo vuonna 1999 BKT alkoi kasvaa eikä sen kasvu ole taittunut vuoden 2006 loppuun mennessä. Kansantalouden kasvun seurauksena myös kansan ostovoima ja kulutus on kasvanut palkkojen nousun myötä voimakkaasti. Kulutuksen kasvu on lisännyt erityisesti kestokulutustarvikkeiden maahantuontia. Henkilöautojen, kodinkoneiden ja elektroniikan tuonnista oman osuutensa on saanut myös Suomi tavaroiden kauttakulkuna ja omana viennin kasvuna. Suomen ja Venäjän kaupan ja transiton kehitystä tarkastellaan kappaleissa 3 ja 5.

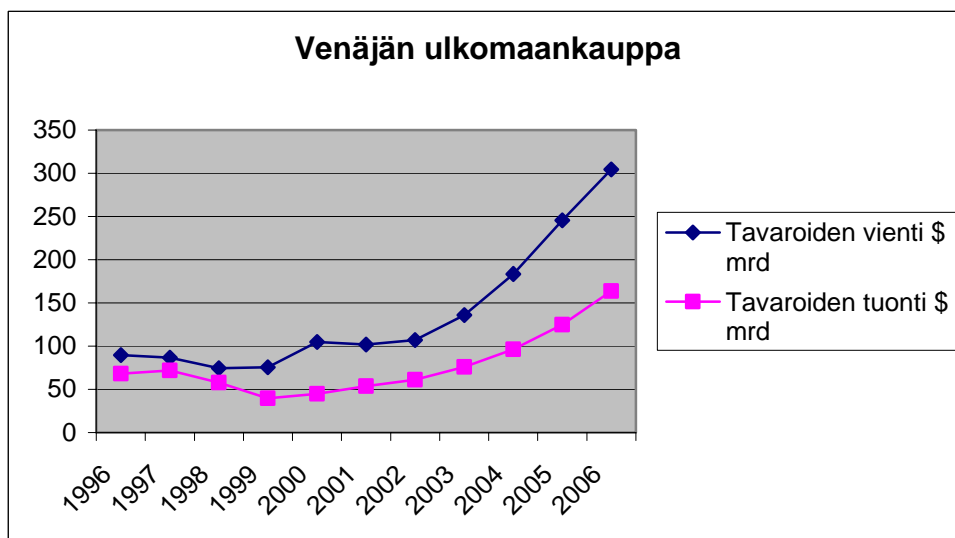


Kuva 2.1 .Venäjän BKT:n kehitys 1996-2006, ennuste 2007-2008. (BOFIT Russia forecast 2/2006, Rosstat)

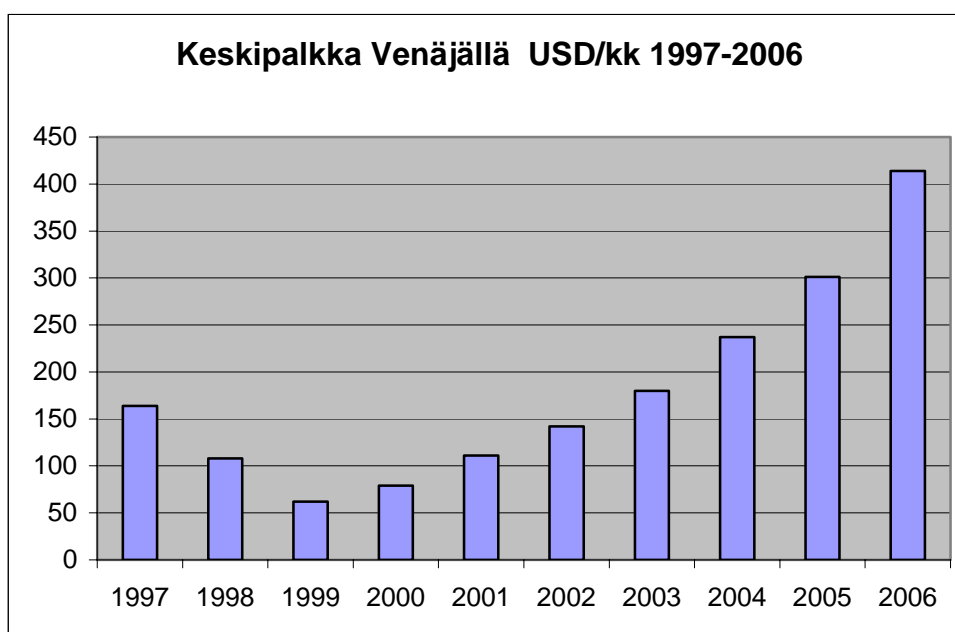
Vuoden 2006 Venäjän ulkomaankaupan tilaston (www.gks.ru) mukaan tavaroiden tuonti Federaation alueelle on kasvanut ensimmäistä kertaa Venäjän vientiä enemmän. Tuonnin määrä oli 163,9 mrd \$, kasvua 30,8 % ja vienti 304,5 mrd \$, kasvua 25 % vuoteen 2005 verrattuna. Suurimmat tuonnin tuoteryhmät olivat tammi-syyskuussa 2006 Suomen Pankin mukaan koneet ja laitteet 46 %, josta henkilöautot 20 %, kemianteollisuuden tuotteet 17 % ja elintarvikkeet noin 15 %.

Suurin kauppakumppani on EU, 53 % koko Venäjän ulkomaankaupasta. IVY-maiden osuus on pienentynyt noin 15 %:iin. Kiinan kaupan osuus on 6 %. (BOFIT Russia Review, 15.11.2007)

Suomen ja Venäjän kauppa vuonna 2006 oli noin 19 mrd \$ (15,1 mrd €), mikä oli 4,2 % Venäjän ulkomaankaupasta.



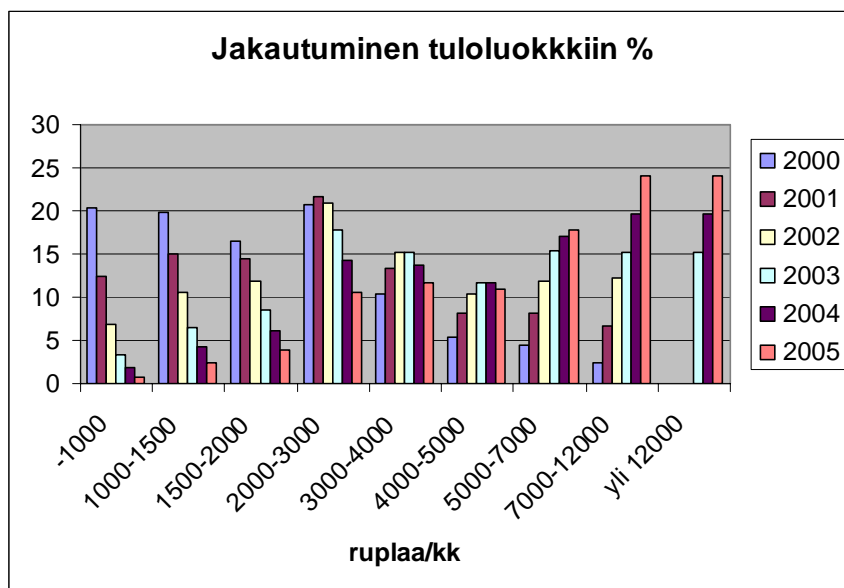
Kuva 2.2. Venäjän ulkomaankauppa 1996-2006, ennuste 2007-2008. (Rosstat, Central Bank of Russia, www.gks.ru)



Kuva 2.3. Keskipalkan kehitys 1997-2006 Venäjällä (Rosstat, www.gks.ru)

Samanaikaisesti BKT:n ja ansiotason nousun myötä on Venäjällä kehittynyt keskiluokka ja sen määrä on kasvussa. Sosiologit määritellään keskiluokkaa mittaavat sitä ansio-, koulutus- ja ammattiluokituksilla. Näin määriteltynä keskiluokan määrä Venäjän väestöstä on ollut aika vakaa koko 2000-luvun, noin

20 % tai lähes 30 miljoonaa ihmistä. Kun otetaan huomioon ansioiden kehitys, lukumäärä on huomattavasti suurempi. (Kuva 2.4)



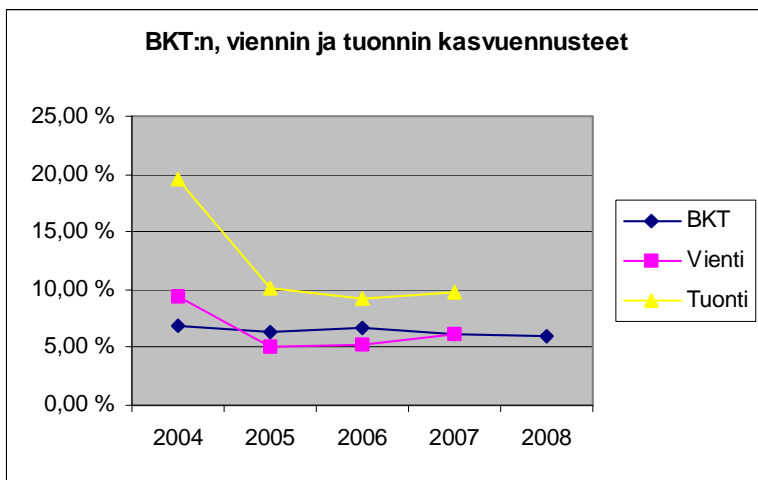
Kuva 2.4. Väestön jakautuminen eri tuloluokkiin (%). (BOFIT Russia review 11/2006, www.gks.ru, 2006)

Pienimpiin ansioluokkiin kuuluvien määrä, alle 4 000 ruplaa kuukaudessa ansaitsevien määrä, on vuodesta 2000 vuoteen 2006 pudonnut 77,1 %:sta 17,7 %:iin ja kahden ylimmän tuloluokan yli 7 000 ruplaa ansaitsevien määrä noussut vastaavana aikana 2,5 %:sta 48,2 %:iin koko väestöstä.

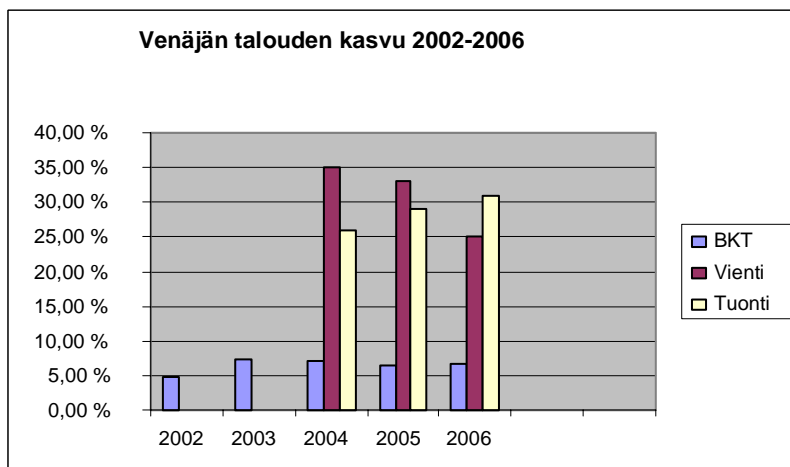
2.4 Venäjän talouden kehitys lähitulevaisuudessa

Venäjän kaupan ja taloudellisen kehityksen ministeriön laatima talouden kehityssuunnitelma vuodelle 2005-2007, joka on ollut myös ministeriön laatiman liikennestrategian perustana, näyttää toteutuvan BKT:n osalta suurin piirtein sellaisenaan. Viennin ja tuonnin kasvu sen sijaan ylittää arvioissa esitetyt määrät (ks. kuva 2.5 ja kuva 2.6). Ministeriö valitsi kolmesta vaihtoehdosta ns. ”optimistisen skenaarion”, jonka lähtökohtana on öljyn maailmanmarkkinahinnan pysyminen OPEC:in asettamissa rajoissa ja Venäjän investointien kasvun vuosien 2002-2003 tasolla.

Hernesniemi ym. (2005) arvioivat loppuraportissaan ”Suomen ja Venäjän logistinen kumppanuus”, että optimistisen kasvun (BKT:n vuosittainen kasvu noin 6 %) toteutuessa Suomen vientikuljetusten kasvu Venäjälle olisi noin 10 % ja tuonnin puolestaan 5 %. Transiton määrän he arvioivat kasvavan samassa suhteessa. Tuonnin kasvu kohdistuu erityisesti kulutustarvikkeisiin ja tuontiautojen kasvavaan kysyntään Venäjällä. Se asettaa haasteita Suomen kautta tapahtuville kuljetuksille, joissa arvotavaroiden ja autojen kuljetuksilla on merkittävä osuus.



Kuva 2.5. Talouden kasvuennusteet 2004-2008 (Hernesniemi ym. 2005, Bofit, Russia Review 11/2006, www.gks.ru)



Kuva 2.6. Toteutuneet kasvuluvut 2002-2006 (Hernesniemi ym. 2005, Bofit, Russia Review 11/2006, www.gks.ru)

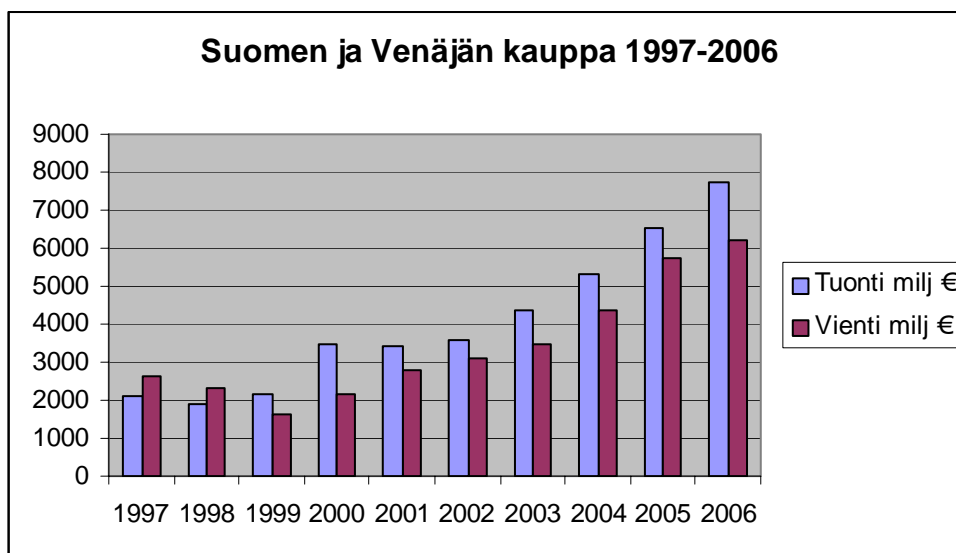
3. SUOMEN JA VENÄJÄN VÄLISEN KAUPAN KEHITYS

3.1 Kaupan kehitys

Suomen ja Venäjän välisellä kaupalla on pitkä perinne ja historia, joka on vaihdellut riippuen maiden välisistä suhteista. Suomen ollessa keisarillisen Venäjän autonominen suuriruhtinaskunta vuosina 1860-1916 Venäjän osuus Suomen ulkomaankaupasta oli 40 %. Venäjä oli Suomen suurin kauppakumppani. Suomen itsenäistymisen jälkeen aina toisen maailmansodan päättymiseen saakka kauppa laski minimaaliseen 2 %:iin.

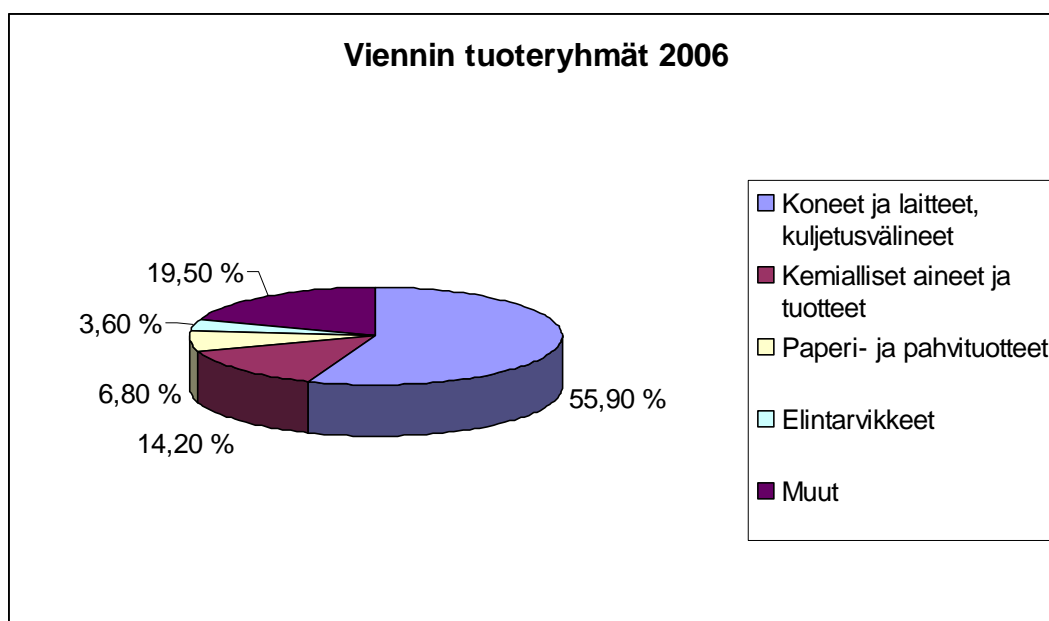
Vuosina 1945-1990 ensin sotakorvaukset yhdessä bilateraalisten clearing-kauppasopimusten kanssa nosti Neuvostoliiton Suomen suurimmaksi kauppakumppaniksi. Kauppa käsitti vuosina 1945-1990 keskimäärin 16 % Suomen ulkomaankaupasta. Korkeimmillaan 1980-luvulla Neuvostoliiton kaupan osuus ylsi noin neljännekseen Suomen ulkomaan kaupasta.

Bilateraalisen kaupan päätyttyä Neuvostoliiton hajotessa 1990 Venäjän osuus putosi 6 %:iin. Kauppa kasvoi vuoteen 1998 saakka, jolloin Venäjän talous ajautui kriisiin ja ruplan arvo romahti. Sen jälkeen kauppa Venäjän kanssa on kasvanut. Vuonna 2006 Venäjä oli Suomen suurin tuontimaa 14,1 %:n ja viennissä kolmanneksi suurin 10,1 % osuudella maamme ulkomaan kaupasta.



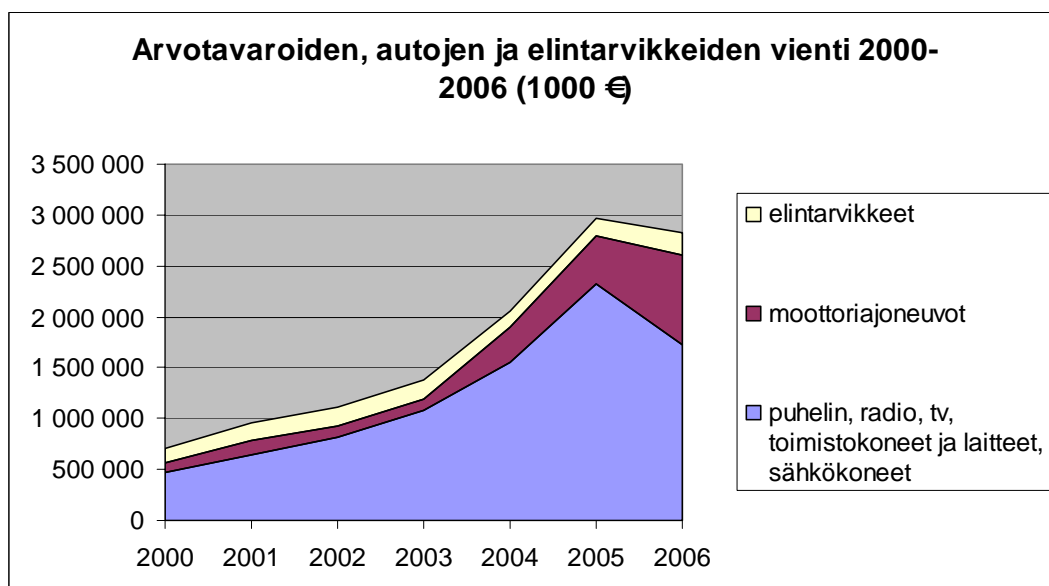
Kuva 3.1. Suomen ja Venäjän välinen kauppa 1997-2006. (Tullihallitus, 2007)

Viennin tuoteryhmät jakautuvat seuraavasti (kuva 3.2).



Kuva 3.2. Suomen Venäjän viennin tuoteryhmät 2006. (Tullihallitus, 2007)

Koneiden ja laitteiden osuus on noussut yli 15 % vuodesta 2001. Tämän tavararyhmän sisällä puhelin-, radio-, tv- yms. laitteiden osuus on noussut 12,5:stä 19,5 %:iin. Elintarvikkeiden osuus on pudonnut 6 prosenttiyksiköstä 3,6 prosenttiyksikköön (kuva 3.3).

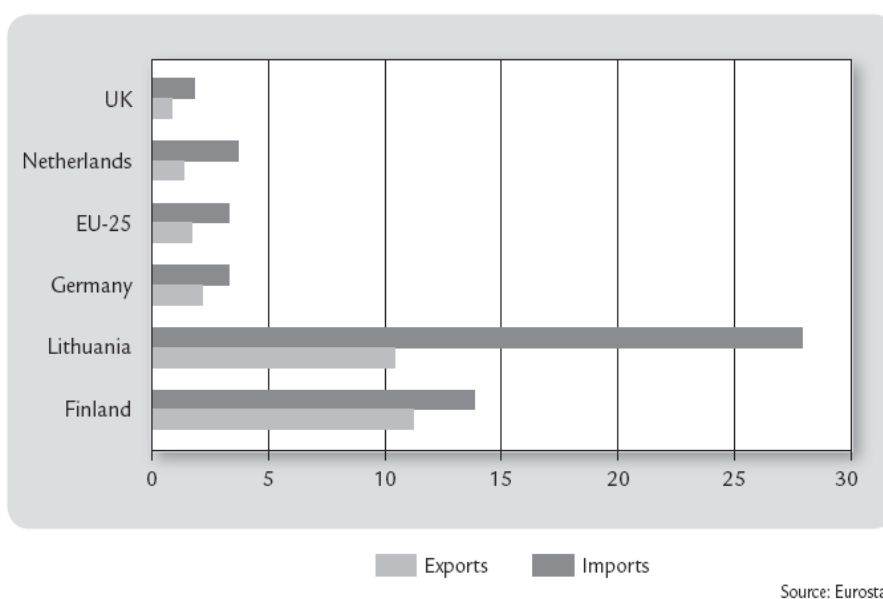


Kuva 3.3. Arvotavaroiden, autojen ja elintarvikkeiden vienti Venäjälle. (Tullihallitus, 2007)

Puhelin-, radio-, tv-, toimistokoneet ja -laitteet, sähkökoneet ja moottoriajoneuvojen tavararyhmät ovat myös transitoviennin suurimmat ryhmät. Niitä tarkastellaan erikseen kappaleessa 4. Tuonnin suurin tavararyhmä on ollut jo pitkään poltto- ja voiteluaineet sekä energia yli 60 % osuudella kokonaistuonnista.

Venäjä oli vuonna 2005 Suomelle ja Liettualle merkittävämpi kauppakumppani kuin muut EU-maat. Suomi oli vuonna 2005 Venäjälle viennin suurin EU-valtio Liettuan ollessa suurin Venäjän tuonnissa (kuva 3.4).

Kun tarkastellaan koko EU-maiden vientiä Venäjälle, niin Suomi oli vuonna 2005 kolmanneksi suurin viejä EU-maista 11 % tai 6,0 mrd €n osuudella Saksan, 30% 17,2 mrd € ja Italian 11 % 6,1 mrd € jälkeen. Venäjän osuus koko EU:n viennistä oli vuonna 2005 5,3 % ja tuonnista 9,1 %. (Eurostat yearbook 2006-2007/ international trade)



Kuva 3.4. Venäjän kaupan osuus valituissa EU-maissa 2005(%). (Ollus & Simola, 2006).

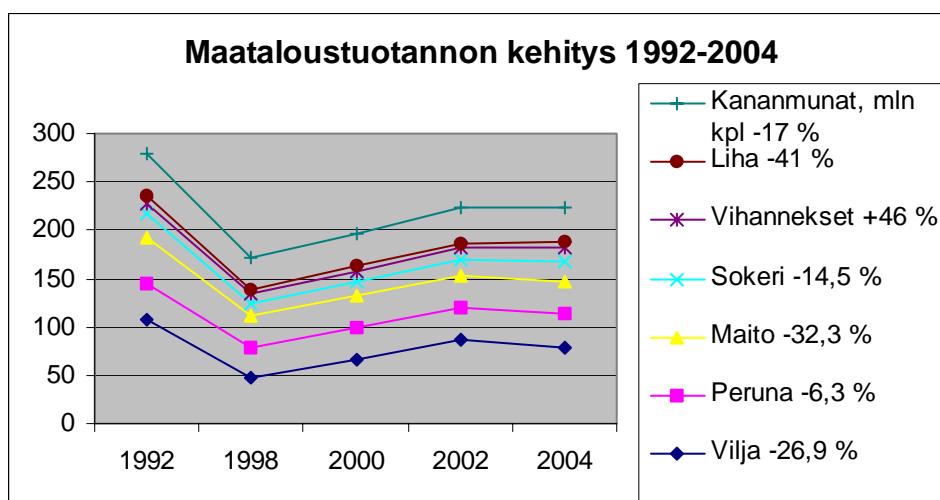
4. ELINTARVIKKEIDEN VIENNI

4.1 Venäjän elintarviketuotanto ja -tuonti

Venäjän maantiede asettaa omat rajansa sen maataloudelle ja elintarvikehuollolle. Neuvostoliiton aikana suurimmat elintarvikkeiden tuottajat olivat Ukraina, Valko-Venäjä, Moldova ja Kazakstan. Myös Baltian maat tuottivat elintarvikkeita maan suuriin asutuskeskuksiin, joiden ympärillä ilmasto-olosuhteet eivät olleet suotuisia maanviljelylle. Neuvostoliiton hajottua maan sisäinen elintarvikkeiden tuonti muuttuikin ulkomaankaupaksi. Entisistä Neuvostoliiton tasavalloista tuodut tuotteet tulivat ulkomaankaupan piiriin. Samanaikaisesti 1990-luvun alusta lähtien maatalous ja elintarvikesektori joutuivat sopeutumaan uusiin olosuhteisiin. Se toi ongelmia koko Venäjän elintarviketeollisuudelle.

Markkinoiden avautuessa 1990-luvun alussa venäläisen elintarviketeollisuuden mahdollisuudet kilpailla ulkomaisten yritysten kanssa olivat heikot. Tuotteiden markkinointiperinnettä ei ollut eikä ollut olemassa tukku- ja välitystoimintoja. Venäjälle alkoi kuitenkin kehittyä yksityiseen yritteliäisyyteen perustuvaa tukku-

ja jakelutoimintaa. Kun venäläisillä ei ollut vielä osaamista toimia markkinoilla, perustivat he toimintansa elintarvikkeiden tuonnille. Myös asukkaat olivat halukkaita kokeilemaan tuontielintarvikkeita. Tästä sai osansa Suomikin. Suomi sijaitsee lähellä suurimpia kulutuksen keskuksia Pietaria ja Moskovaa. Lisäksi Pietari on perinteisesti tuonut elintarvikkeensa kauempaa. Sen läheisten alueiden tuotanto ei ole riittänyt kattamaan suuren väestön tarvetta. Samoin Moskova oli jo Neuvostoliiton aikana perustanut elintarvikehuoltonsa tuontiin muista neuvostotasavalloista ja lännestä. Osasyynä elintarviketeollisuuden ongelmiin oli raaka-aineiden saatavuus. Tämä näkyy kuvasta 4.1, joka kuvaa Venäjän maataloustuotannon kehitystä vuosina 1992-2004 (miljoonaa tonnia).



Kuva 4.1. Venäjän maataloustuotannon kehitys. (Yläkojola, 2006, gosstat 2004-2005)

Maataloustuotanto oli 1990-luvulla kriisissä, mikä näkyy myös tuotantoluvuissa (kuva 4.1). Se näyttää kuitenkin elpyneen 2000-luvulla. Taloudellisesti kannattavien maatalousyritysten määrä on kasvanut. Kun vuonna 2000 47 % maatalousyrityksistä oli taloudellisesti kannattavia, vastaava luku oli vuonna 2004 62,2 %:iin. (Yläkojola 2006, www.iet.ru)

Yläkojolan (2006) mukaan monet yritykset ovat ilmoittaneet, että Venäjän raaka-aineresurssit liha-, leipomo-, makeis-, mehu- ja meijeriteollisuudessa eivät ole riittävät nyt eivätkä tulevaisuudessakaan. Noin 46 % kotimaisista yrityksistä saa raaka-aineensa ulkomaisilta toimittajilta ja 26 % tuotteistaan ulkomaisilta jakeluyhtiöiltä. Ylikansallisista yhtiöistä Venäjällä 27 % saa raaka-aineet venäläisiltä tuottajilta.

Pahin tilanne on maidonjalostus- ja lihateollisuudessa. Tilannetta vaikeuttaa se, että maidon tuotanto vaihtelee kausittain voimakkaasti. Talvella tuotetaan vähemmän kuin kesällä. Maitopula on niin kova, että se on avannut ulkomaisille tuottajille mahdollisuuden tuoda maitoa ulkomailta. Valio vie maitoa Pietarin suurimmalle jalostajalle Petromolille Suomesta. Lihan jalostajat käyttävät jopa 80 % ulkomaista lihaa tuotannossaan.

Toisaalta yritykset ovat sijoittaneet maatalouteen tarkoituksena ohittaa Venäjän maatalouden kehittymätön tuotanto- ja jakeluporras. Näin ovat tehneet maidonjalostusteollisuudessa toimivat Danone ja venäläinen Wim-Bill-Dann sekä Tserkisovon lihajalostamo. Ne ovat investoineet maidon ja lihan alkujalostusteollisuuteen ja koko arvoketjuun turvatakseen laadukkaan raaka-aineen saannin. (Helanterä & Tynkkynen, 2003)

Edellä kuvattu maataloustuotannon rakenne näkyy myös selvästi tarkasteltaessa Venäjän elintarviketuonnin rakennetta (taulukko 4.1). Lihan ja siipikarjan osuus vaihteli 25-32 % välillä vuosina 1995-2004. Venäjä onkin lihatuotteiden suurin tuoja maailmassa volyymiltään. Maitotuotteiden osuus on pysynyt suhteellisesti tasaisena 12 ja 15 % välillä. Venäjälle viedään raaka-aineiden lisäksi myös jalostettuja elintarvikkeita kuten voita ja juustoja. Venäjällä juustojen kulutuksesta 40 % on tuontijuustoa. Se johtuu siitä, että paikallisen maidon laatua ei pystytä takaamaan. Suomalainen Valio onkin saavuttanut juustojen viennissä menestystä Venäjän markkinoilla. Vastaavasti Venäjän jäätelötehtaat tekevät jäätelön maitojauheesta ja voista. Raaka-aineiden saanti on Yläkojolan mukaan heikkoa Suomen lähialueilla, mikä avaa Suomen elintarviketeollisuudelle vientimahdollisuuksia.

Taulukko 4.1. Elintarvikkeiden tuonti, (1000 tn) ja osuus koko tuonnista. (Yläkojola 2006, gosstat)

	1995	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Kasvu %
Maito	6300 (13 %)	4900 (12 %)	4700 (12 %)	4700 (12 %)	4900 (13 %)	5000 (13 %)	5700 (14 %)	5800 (15 %)	18,4 %
Vilja	2710 (4 %)	1710 (4 %)	6808 (14 %)	4677 (7 %)	1764 (2 %)	1359 (2 %)	1671 (2 %)	2898 (4 %)	69,5 %
Siipikarja	826	843	242	694	1391	1383	1205	1114	32,1 %
Liha	702	733	990	517	873	1154	1097	1031	40,7 %
Liha/siipikarja yhteensä	1528 (25 %)	1576 (29 %)	1232 (29 %)	1211 (30 %)	2264 (35 %)	2537 (34 %)	2302 (30 %)	2145 (32 %)	36,1 %
Voi IVY- maat	72	27	25	49	77	43	42	80	196,3 %
Elintarvikkeiden osuus koko Venäjän tuonnista	28,1 %	24,8 %	27,7 %	21,8 %	21,7 %	22,5 %	21,1 %	18,4 %	

Venäjä on pyrkinyt suojaamaan omaa elintarviketuotantoaan tuontikiintiöillä, rajoituksilla ja tulleilla. Lihan ja sokerin tuonti oli vuonna 2004 rajoituksen alaista. Lihan tuontikiintiöt säädettiin 2003. Tuontirajoituksia on asetettu myös muilla perusteilla kuten huonolaatuisuuteen tai saastuneisuuteen vedoten. Viimeksi Venäjä kielsi lihan tuonnin Puolasta syksyllä 2006 peläten sen kautta tulevan lihan tulevan EU:n ulkopuolelta ja että se ei täytä Venäjän tuontimääräyksiä. Toisaalta Venäjän hallituksella on ollut kunnianhimoinen tavoite olla vuoteen 2010 omavarainen elintarviketuotannossa. (Tekoniemi, 2003, www.bof.fi/online, 2007)

Venäjän elintarviketeollisuus on ollut kasvussa ruplan romahtamisen jälkeen vuonna 1998. Venäläiset investoivat alalle, koska kansalla ei ole varaa tuontielintarvikkeisiin.

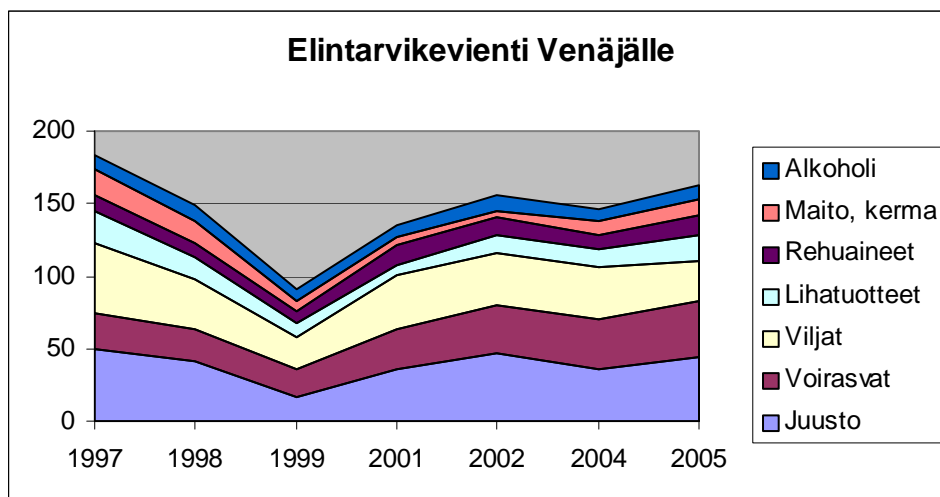
Elintarvikkeiden osuus koko Venäjän tuonnista on kuitenkin säilynyt aika tasaisena, vaikka valuuttakriisiä edeltänyt taso saavutettiin vasta vuonna 2004.

Vuonna 2004 Venäjän elintarviketuonnin arvo oli noin 10,2 mrd euroa. Suurimmat tuojat olivat Brasilia, Ukraina, Saksa, USA ja Ranska, joiden yhteinen osuus oli yli 40 % koko tuonnista. Suomen osuus oli 1,6 % eli 171,7 miljoonaa euroa. Seuraavassa kappaleessa tarkastellaan Suomen elintarvikevientiä Venäjälle.

4.2 Elintarvikkeiden vienti Suomesta Venäjälle

Suomen kauppa Venäjälle on kasvanut tasaisesti viimeisen kymmenen vuoden aikana (kuva 4.2). Vuonna 2006 Venäjä oli Suomen toiseksi tärkein kauppakumppani. Vienti Venäjälle kasvoi 8 % päätyen 6,215 mrd euroon ja tuonti vastaavasti 18 % päätyen 7,754 mrd euroon. Tuonnin osalta Venäjä oli suurin ja viennissä kolmanneksi suurin kauppakumppani Saksan ja Ruotsin jälkeen.

Elintarvikkeiden osalta Venäjä on myös suurin vientimaa. Vuonna 2006 Venäjän osuus Suomen 1,1 mrd:n euron viennistä oli 23 % eli 253 miljoonaa euroa. (Lähde: Maa- ja elintarviketalouden tutkimuskeskus, www.mtt.fi, 2006) Vuonna 2005 Venäjän viennin osuus koko Suomen elintarvikeviennistä oli 19,7 %. (Elintarviketeollisuusliitto/tullihallitus, 2007)



Kuva 4.2 Elintarvikevienti Venäjälle, valikoidut tuoteryhmät 1996-2005 milj. €. (Tullihallitus, Kinnunen, 2006)

Kun elintarvikkeita tarkastellaan tavararyhmänä on niiden osuus Suomen Venäjän kaupassa vaihdellut kuuden ja kolmen prosenttiyksikön välillä 2000-luvulla. Vienti sai alkunsa 1970-luvulla ja oli korkeimmillaan 1997. Ruplan romahduksen jälkeen 1998 vienti on kasvanut hitaasti 2000-luvulla. Suurimpana tuoteryhmänä ovat olleet voirasvat ja juustot. Vieläkään ei ole saavutettu vuoden 1997 tasoa.

Elintarvikkeiden osuus Venäjän koko tuonnista muodosti vuonna 2005 17,7 % eli 17,7 mrd USD. (www.gks.ru, 2007) Suomen osuus on hyvin pieni, alle 1,5 % koko Venäjän elintarviketuonnista. Kuitenkin se on merkittävä Suomen elintarviketeollisuuden viennille. Venäjä on Suomen elintarvikkeiden viennin suurin kohdema. Hieman yli 20 % elintarvikeviennistä suuntautui itään.

Suurimmat Venäjän kaupassa toimivat suomalaiset elintarvikeyritykset ovat Valio, Fazer, Ravintoraisio, Atria, Suomen Rehu, Raisio, Stockmann ja Tradeka. Ne ovat myös investoineet Venäjälle. Viimeksi Valio ilmoitti tuorejuustotehtaan rakentamisesta ja myyntiorganisaationsa laajentamisesta Venäjällä. Venäjän panimoteollisuuden investoivat silloin suomalaiset Hartwall Baltic Beverige Holding ja Sinebrychoff, jonka Carlsberg osti ja joka on nyt osa BBH:ta.

Elintarvikkeita viedään Venäjälle myös transitokuljetuksina. Niiden määrä on kuitenkin koko transiton määrästä 1-2 %. Elintarviketransiton määrä on ollut nousussa. Kun vuonna 2002 sen määrä oli vajaat 91 miljoonaa euroa, niin vuonna 2006 määrä oli 485 miljoonaa euroa. Suurimmat tuotteet olivat tee ja kala sekä kalatuotteet. Tullihallitus on tilastoinut transitoa tuoteryhmittäin vuodesta 2002 lähtien. (Tullihallituksen tilastot, 2002-2006)

4.3 Suomen elintarviketeollisuuden Venäjän viennin tulevaisuus

Venäjän bruttokansantuote näyttää kasvavan kaikkien ennusteiden mukaan myös lähitulevaisuudessa. Se merkitsee samalla myös palkkojen ja väestön elintason nousua (ks. taulukot 2.3-2.5 ja kuvat 2.1-2.3). Samalla lisääntyy koko ajan keskiluokkaan kuuluvan väestön määrä ja kulutustaso nousee. Sen myötä elintarvikkeisiin käytettävä osuus pienenee, mutta samalla siirrytään jalostetumpiin ja laadukkaampiin tuotteisiin ja kulutustottumukset muuttuvat länsieurooppalaisemmiksi. Lihan, maidon, hedelmien ja vihannesten kulutuksen ennustetaan kasvavan. Samoin kasvaneen valmistustuotteiden kulutus.

Suomen kannalta suuret väestö- ja samalla kulutuskeskittymät sijaitsevat lähellä, Leningradin läänissä ja Moskovan alueella. Nämä alueet ovat myös Venäjän elintarvikkeiden alituotantoalueita. Tuosta tyhjiöstä osan täyttävät tuontielintarvikkeet. Maantieteellisesti läheisenä erityisesti herkästi pilaantuvien tuotteiden viennissä Suomella on hyvät mahdollisuudet lisätä vientiään Venäjälle. Tulevaisuudessa on hyvin todennäköistä, että funktionaaliset tuotteet saavat enemmän jalansijaa Venäjällä (Kaipio & Leppänen, 2005).

Venäjällä noin 5 % supermarketissa myytävistä maidoista, jogurteista ja muista maitotuotteista on tuontituotteita. Juustoissa osuus on jopa 20 %. Varsinkin erikoisjuustojen osuus on noussut (Virolainen 2005). Näissäkin Suomen elintarviketeollisuudessa on laajaa osaamista ja se näkyy vientitilastoissa (kuva 4.2).

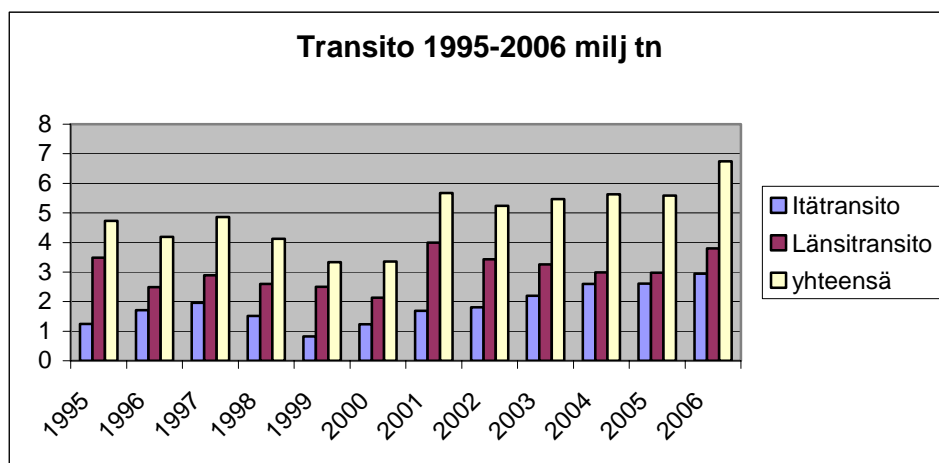
Suomen investointikanta Venäjälle on viime vuosina kasvanut. Kuitenkin suomalaiset yritykset toimivat Venäjälle pääosin viennin kautta. Vain neljä elintarvikeyritystä on investoinut valmistukseen Venäjällä (Atria, Fazer, Ravintoraisio ja Myllyn Parhaat). Suurta teollisuuden siirtymää Venäjälle ei kuitenkaan ole tulossa. Tulevaisuudessa Venäjälle laajentuu todennäköisimmin maitotaloustuotteiden tuotanto. Niitä viedään nyt paljon Venäjälle. Todennäköisin sijoittumispaikka on Pietarin alue (Kinnunen, 2006).

Venäjä on allekirjoittamassa WTO-sopimusta vuonna 2007. Se merkitsee tullien alenemista ja erilaisten rajoitusten asettamisen mahdollisuuden vähenemistä elintarvikkeiden tuonnissa. Se merkitsee läpinäkyvämpää kaupan käyntiä ja lisää kilpailua Venäjän sisällä. Suomalaisten elintarvikkeiden vienti helpottuu rajamuodollisuuksien vähenemisen myötä. On arvioitu elintarvikkeiden tuonnin ja elintarviketeollisuuden ulkomaisten investointien lisääntyvän Venäjällä.

5. TRANSITOLIIKENNE

5.1 Transiton kehitys

Suomen ja Venäjän kaupan lisäksi Suomen kautta kulkee Venäjälle ja Venäjältä tavaroiden kauttakulkuliikennettä, transitoa. Se alkoi 1970-luvulla konttien kuljetuksella Neuvostoliiton kautta Japaniin sekä Japanista Eurooppaan. Vuonna 1976 Valtion Rautatiet VR ja neuvostoliittolainen Sojuzvneshttransport solmivat tavaroiden kauttakuljetussopimuksen, johon liittyi 1980 V/O Sojuztransit. Se oli perustettu huolitsemaan Neuvostoliiton kautta kulkevia ulkomaan tavaroita.

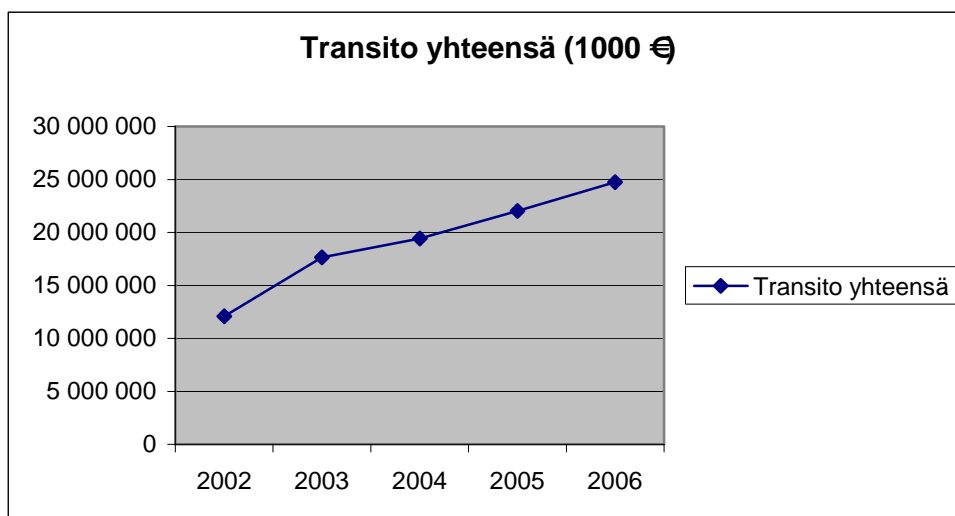


Kuva 5.1. Suomen ja Venäjän välinen transitoliikenne 1995-2006. (Tullihallitus 2006, 2007 ja Merenkululaitos, 2007)

Suomen kehittyminen tavaroiden kauttakulkumaaksi Venäjälle perustuu useaan tekijään, joista tärkeimmät ovat maantieteellinen sijainti, sama raideleveys kuin Venäjällä, Suomen ja Venäjän rautateiden pitkäaikainen yhdysliikennekokemus,

tuonnista vapautuvat rautatievaunut ja kehittyneet satamatoiminnot. Näin kirjoitti VR:n pääjohtaja Panu Haapala vuonna 1985. (Salanne & Saarto, 1998)

Transiton määrä on kasvanut tasaisesti. Kahden miljoonan tonnin raja ylitettiin 1980. Vuonna 2006 kuljetettiin jo 6,7 miljoonaa tonnia. Länteen suuntautuvan transiton osuus oli 3,8 miljoonaa tonnia ja itään 2,94 miljoonaa tonnia. Kasvua edelliseen vuoteen oli 1,15 miljoonaa tonnia, josta länteen suuntautunut osuus oli 0,82 ja itään 0,336 miljoonaa tonnia. Vaikka itään suuntautuneen transiton osuus näyttääkin kasvaneen tonneilla mitattuna vähän, saa sen kasvusta selkeämmän käsityksen, kun sitä tarkastellaan euromääräisenä (kuva 5.1).



Kuva 5.2. Transito Suomen kautta Venäjälle 2002-2006. (Tullihallitus, 2007)

Kun tarkastellaan Suomen kautta kulkevan reitin käyttäjien perusteluja vuonna 2006, huomataan, että perusasiat ovat samoja kuin vuonna 1985. Vapautuvien rautatievaunujen tilalle ovat tulleet vientiteollisuuden käyttöön kauttakulkuliikenteestä vapautuvat kontit ja kehittyneiden satamatoimintojen sisältöön lisäarvopalvelut. (Inkinen ym., 2006).

5.2 Suomen kautta kulkevan transitoliikenteen päävirrat ja kuljetusreitit

Suomen kautta kulkevan transitoliikenteen päävirrat voidaan jaotella seuraavasti:

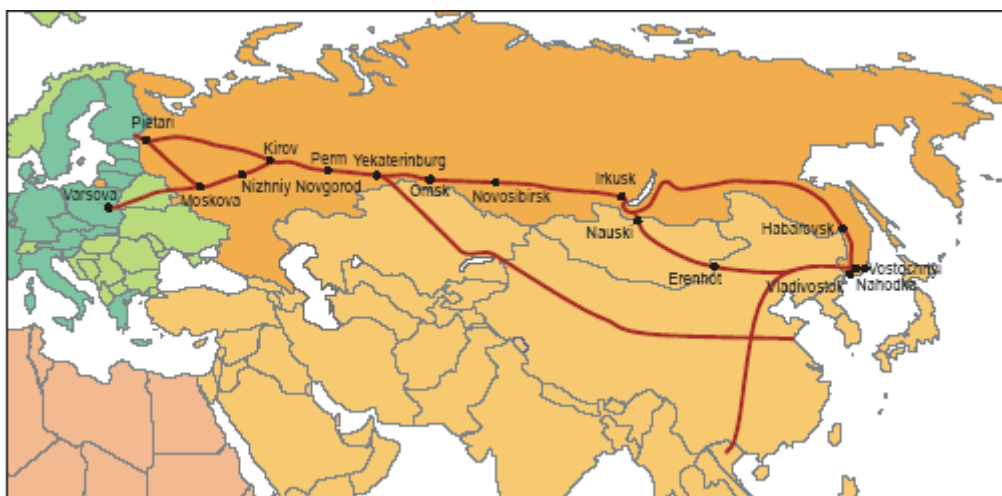
- Venäjältä länteen suuntautuva nesteiden ja kuivan bulkkitarvikevienti
- Kaukoidästä Venäjälle menevä arvotavara (kulutuselektroniikka)
- Kaukoidästä ja lännestä Venäjälle menevät henkilöautot.

Länteen kuljetettavat nesteet tuodaan Suomeen, lähinnä Kotkan ja Haminan satamiin, junilla, joissa ne lastataan edelleen laivoihin. Kokkolan satama on muodostunut merkittäväksi kuivan bulkkitarvikkeen, viime vuosina erityisesti rautapelletin vientisatamaksi.

Arvotavarat tulevat Suomeen joko rautateitse Trans-Siperian rataa (kuva 5.3) tai meritietä satamiin, jossa ne uudelleen lastataan pääsääntöisesti rekkoihin edelleen Venäjälle vietäviksi. Johtuen Venäjän rautateiden tariffipolitiikasta arvotavaroiden kuljetus on siirtynyt merelle ja ne saapuvat Euroopan satamien kautta Suomeen.

Laivakuljetusten hinta on laivakokojen suurentumisen ja kireän kilpailun vuoksi ollut vuoden 2006 alusta lähtien junakuljetusta edullisempi. Liikenne Trans-Siperian radalla kasvoi vuoteen 2004 saakka ja alkoi vähentyä vuonna 2005. Venäjän rautateiden tariffeja nostettiin vuoden 2006 alusta Trans-Siperian radan kuljetuksissa jopa kolminkertaiseksi, jolloin konttien kuljetukset Kaukoidästä Suomen kautta Venäjälle lähes tyrehtyivät (kuva 5.4). Venäjän liikenneministeri ilmoitti tariffikorotuksen syyksi ”harmaan tuonnin” ehkäisyn. Harmaa tuonti on Venäjälle tapahtuvaa tuontia, josta ei makseta virallisen taulukon mukaista tullia tai se kierretään kokonaan.

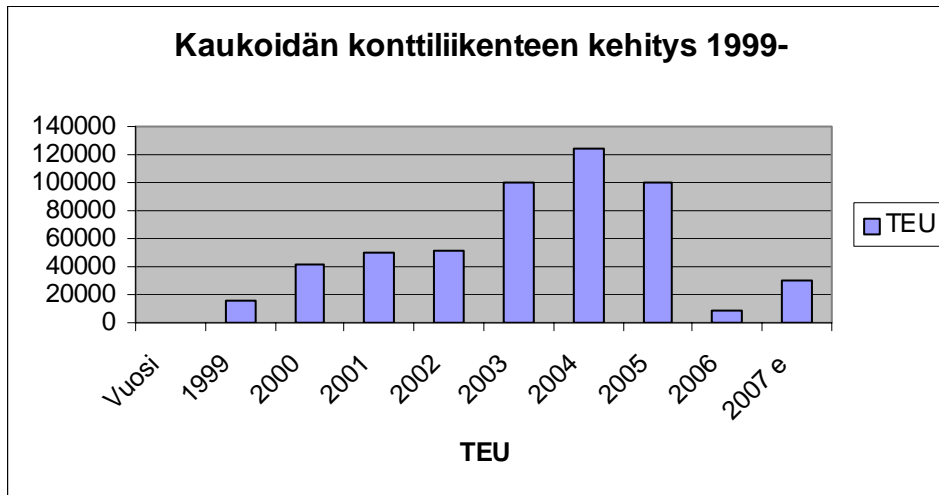
Samanaikaisesti alennettiin tuontitariffeja tavoitteena lisätä suoran tuonnin osuutta Venäjälle. Näin ei näytä käyneen virallisten tuontitilastojen mukaan ainakaan Suomen kautta Venäjälle menevissä kuljetuksissa. Kauttakulkuliikenteen osuus on lisääntynyt sekä tonni- että arvomäärältään (ks. kuvat 5.1 ja 5.2).



Kuva 5.3. Trans-Siperian rata kulkee Venäjän halki. (LVM, 2005:46)

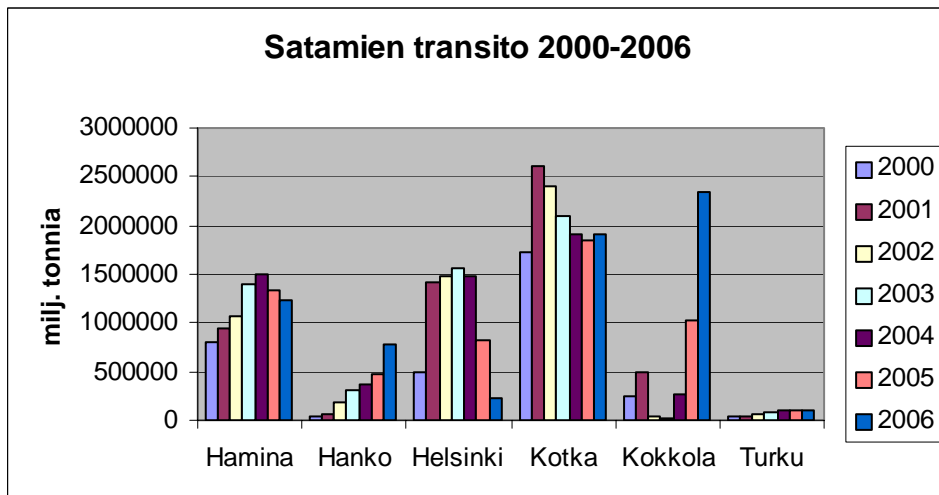
VR Cargo ennustaa konttimäärän lähtevän uudelleen nousuun vuonna 2007. Perusteena on se, että Venäjän tariffiviranomaiset laskivat Trans-Siperian radan konttikuljetusten hintoja vuoden 2007 alusta noin 35 %. VR Cargon mukaan ainakaan alkuvuodesta 2007 konttikuljetukset Trans-Siperian rataa pitkin eivät ole lähteneet nousuun. VR Cargon markkinointijohtaja Matti Andersson toteaa: ”Kilpailutilanne ei ole muuttunut... Kun Venäjän tariffeja rukattiin oikeaan suuntaan, toisessa päässä Vostochnyin satamassa ahtausliike nosti omia taksojaan reippaasti. Se söi osan siitä hyödystä, jonka olisimme tariffialennuksessa saaneet. Kokonaiskustannus ei ole loppujen lopuksi kovin paljon laskenut.” (Kymen Sanomat, 17.04.2007)

Siperian halki kulkevaa rataa ovat käyttäneet kuljetuksiinsa erityisesti Korean ja myös Japanin elektroniikkatehtaat sekä Kiinan ja Suomen välisen kaupan harjoittajat. Myös Kaukoidässä sijaitsevat autotehtaat, jotka ovat avanneet tai avaamassa tuotantoaan Pietarissa, ovat kiinnostuneita käyttämään Trans-Siperian rataa komponenttikuljetuksissaan.



Kuva 5.4. Kaukoidän konttiliikenteen kehitys. (VR, vuosikertomukset, haastattelu Matti Andersson, VR Cargo 29.01.2007)

Laivoilla satamiin saapuneet kontit kuljetetaan rekkakuljetuksina Venäjälle. Purkaus ja asiakkaiden tilauksen mukainen uudelleenlastaus tehdään Suomessa sijaitsevilla tullivarastoissa.



Kuva 5.5. Eräiden Suomen satamien transitoliikenne 2000-2006. (Tullihallitus 2006, Merenkululaitos 2007)

Kotkan ja Haminan satamat ovat nousseet arvotavaruonin pääsatamiksi. Henkilöautokuljetukset tulevat laivoilla suoraan Kaukoidän satamista tai Euroopan autojen tuontisatamista syöttöliikenteen (feeder-liikenne) laivoilla

Hangon, Kotkan ja Turun satamiin. Niistä ne lähtevät autojen kuljetusrekoilla ja pieni osa junilla edelleen asiakkaille Venäjälle ja IVY-maihin.

Satamien transitoliikenteen kehityksessä on havaittavissa kuljetusten painopisteen siirtyminen transitotuonnissa (vienti Venäjälle) Helsingistä Kotkan ja Haminan satamiin. Kotka on lisännyt sekä konteissa saapuvien (arvotavara) että autojen kauttakulkumäärää viime vuosina. Samanaikaisesti Kotkan ja Haminan kautta kulkevan transitoviennin (tuonti Venäjältä) osuus kokonaistransitosta on pienentynyt. Kotkasta ja Haminasta on kuljetettu länteen Venäjän kemikaaleja ja lannoitteita. Venäjä on alkanut viedä niitä omien ja Baltian satamien, Sillamäen, Tallinnan, Riikan ja Klaipedan kautta.

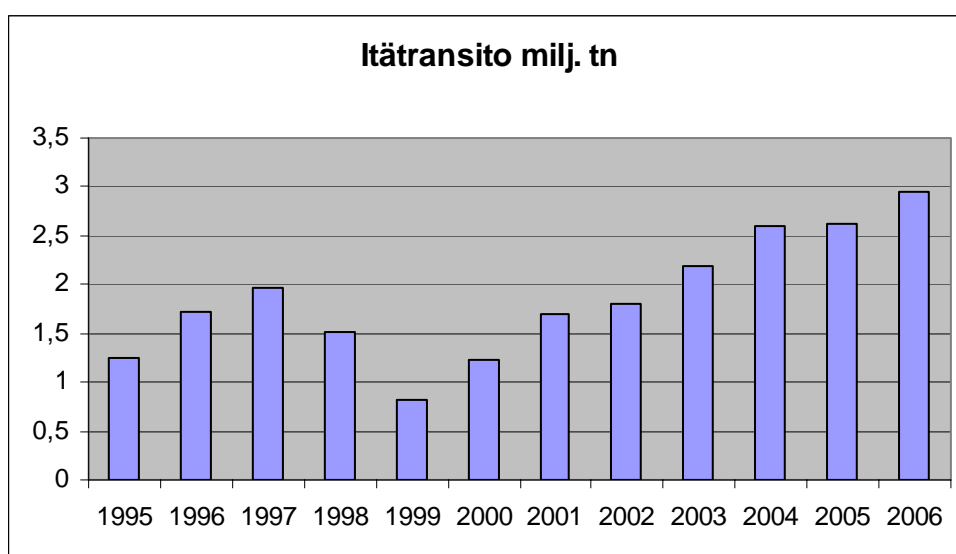
Transitoviennissä Kokkolan satama on noussut merkittäväksi Venäjän ”vientisatamaksi”. Sen kautta kuljetetaan Kostamuksen rautapelttejä länteen. Vuonna 2006 kuljetettiin 2,3 miljoonaa tonnia, mikä muodostaa noin 30 % Suomen koko transiton määrästä (Merenkululaitos, 2007).

Helsingin satama näyttää keskittyvän Suomen vientiä ja tuontia palvelevaksi satamaksi. Hangon sataman transiton kasvu taas perustuu autojen kauttakuljetukseen.

5.3 Transito itään

5.3.1 Yleistä

Suomen kautta itään kulkeva transito on lisääntynyt tasaisesti vuodesta 1999 lähtien. Venäjän ruplan devalvoituminen vuonna 1998 johti transiton notkahdukseen, mutta vuodesta 2000 alkaen transiton määrä on kasvanut tasaisesti sekä tonni- että euromääräisesti mitattuna.



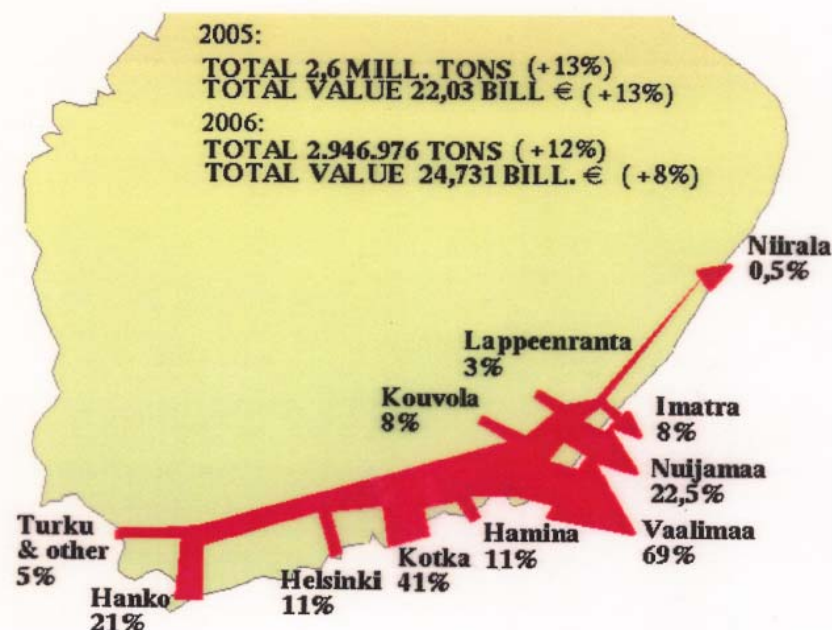
Kuva 5.6. Transito itään 1995-2006. (Tullihallitus, 2007)

Kun vuonna 1999 itään kuljetettiin 0,825 miljoonaa tonnia, oli vastaava määrä vuonna 2006 yli 2,9 miljoonaa tonnia. Kun määrää tarkastellaan euroissa, on kasvu huomattavasti suurempi; vuonna 2002 12,097 ja 2006 yli 24 miljardia euroa. (Kuvat 5.6 ja 5.7)

Kotkan asema suurimpana lähtötullitoimipaikkana eli toimipaikkana, jonka kautta transitokuljetukset saapuvat Suomeen, on vahvistunut entisestään vuoden 2006 aikana. Kotkalla on yli 40 % osuus transitoeristä ja tonneista. Hangon osuus transitoeristä on kohonnut neljännekseen ja tonneissa viidennekseen. Erityisesti autojen kuljetusten osuus on nostanut Kotkan ja Hangon osuutta.

Vuonna 2005 Kotkan osuus oli yli kolmanneksen ja Hangon noin 15 % transitoeristä ja tonneista. Helsingin ja Haminan osuus on supistunut. Niillä oli vuonna 2006 vähän yli 10 % osuus transitoeristä ja tonneista, kun se edellisellä vuonna oli Haminassa 15 % molemmissa ja Helsingissä transitoeristä vajaa viidennes ja tonneista toistakymmentä prosenttia (kuva 5.7). Suomen satamien transiton (sekä itään ja länteen) kehitystä tarkasteltiin luvussa 5.2 (kuva 5.5).

ROAD TRANSIT TO RUSSIA 2005 - 2006



Kuva 5.7. Maantietransito Venäjälle eri toimipisteiden kautta 2005-2006. (Tullihallitus, 2007)

Tutkittaessa Kymenlaakson satamien Kotkan ja Haminan transiton kehitystä vuosina 2005-2006 havaitaan Kotkan transitotuonnin (itään suuntautuva transito) nousseen yli 200 000 tn. Se näkyy myös käsiteltyjen konttien (transito) lukumäärän nousuna. Toisaalta transitovienti (länteen suuntautuva) on

vähentynyt. Se johtuu nestemäisten bulkkituotteiden osuuden putoamisesta. Niiden kuljetuksia on siirtynyt Baltian maiden ja Venäjän omiin satamiin.

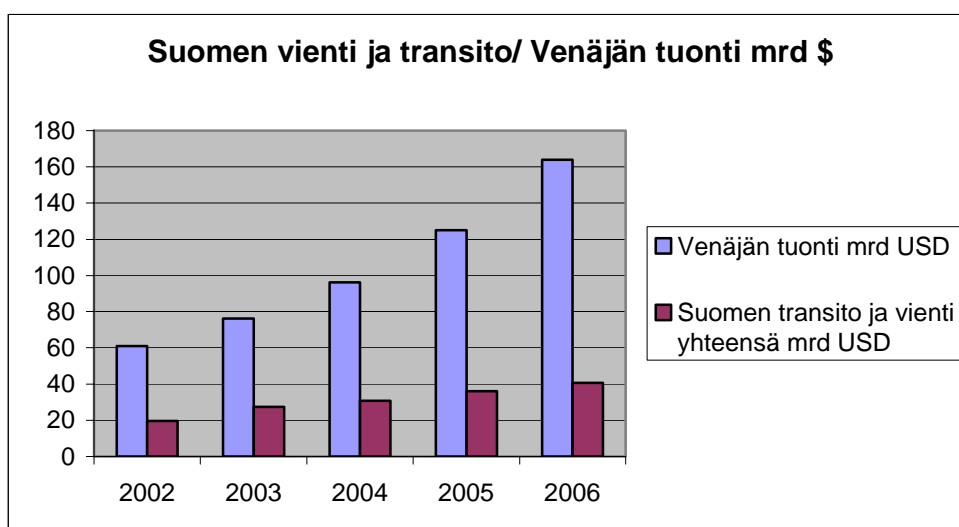
Haminan sataman kokonaistransito on pysynyt suunnilleen samalla tasolla vuonna 2006 kuin 2005. Lisäystä edelliseen vuoteen oli noin 7 000 tonnia ja merkittävää on nestemäisen irtotavaran transitoviennin osuuden nousu yli 80 000 tonnilla ottaen huomioon Baltian ja Venäjän satamien kovan kilpailun nestemäisten tuotteiden viennissä.

Taulukko 5.1. Kotkan ja Haminan satamien transito 2005-2006. (Satamaliiton tilastot)

	Kotka 2005	Kotka 2006	Hamina 2005	Hamina 2006
Transitotuonti tn	1 147 776	1 382 172	479 462	479 824
Transitovienti tn	737 153	588 986	871 310	878 167
Yhteensä	1 884 929	1 971 158	1 350 772	1 357 991
Transitokontit TEU	168 151	187 827	69 929	68 532

5.3.2 Itään suuntautuvan transiton arvo

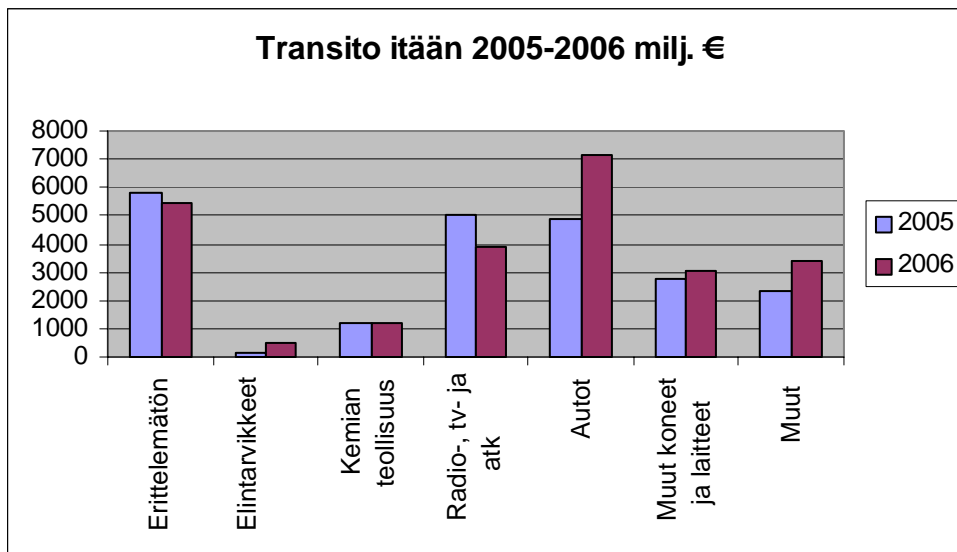
Kappaleessa 2.3 käsiteltiin Venäjän talouden kasvua. Bruttokansantuotteen kasvu on vauhdittanut kansan elintason nousua. Palkat ovat viime vuosina nousseet vuosittain noin 20 % ja keskiluokan määrä kasvanut voimakkaasti. Venäjän 143 miljoonasta asukkaasta lasketaan keskiluokkaan kuuluvan noin 30 miljoonaa, 20 % väestöstä. Pienimpiin tuloluokkiin kuuluvien määrä on vähentynyt (ks. kuva 2.4). Varallisuuden ja hyvinvoinnin lisääntyminen on johtanut kulutuskysynnän kasvuun. Se näkyy Venäjän ulkomaankaupan kasvuna. Lisääntyvä varallisuus on kasvattanut ulkomaisen kulutuselektronikan ja autojen kysyntää. Se näkyy myös Suomen kautta Venäjälle menevässä transitossa, erityisesti kun sitä tarkastellaan euromääräisenä (kuva 5.2).



Kuva 5.8. Suomen vienti ja transito/Venäjän tuonti. (Tullihallitus, 2007 ja www.gks.ru, 2007)

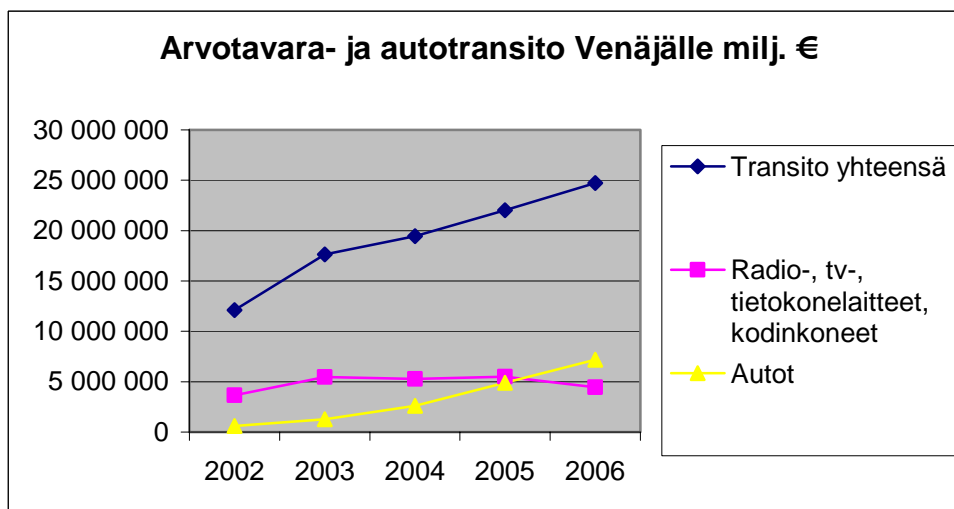
Tullihallituksen tilastojen mukaan Suomen kautta Venäjälle kulkevan tavaramäärän arvo oli vuonna 2006 jo lähes 25 miljardia euroa. Se on kasvanut vuodesta 2002 kaksinkertaiseksi. Kun sitä verrataan Venäjän koko tavaratuonnin arvoon, se muodostaa yhdessä Suomen viennin kanssa siitä noin kolmasosan. Määrä kuvaa Suomen reitin tärkeyttä sekä Suomelle että Venäjälle (kuva 5.8).

5.3.3 Transito toimialoittain



Kuva 5.9. Transito itään toimialoittain 2005-2006. (Tullihallitus, 2007)

Tarkastellessa itään suuntautuvan transiton jakaumaa toimialoittain havaitaan, että suurimmat toimialat ovat radio-, tv- ja tietokonelaitteet sekä autot. Erityisesti autojen transito on lisääntynyt voimakkaasti. (Tullihallitus tilastoi vuodesta 2005 autot omana toimialanaan.)

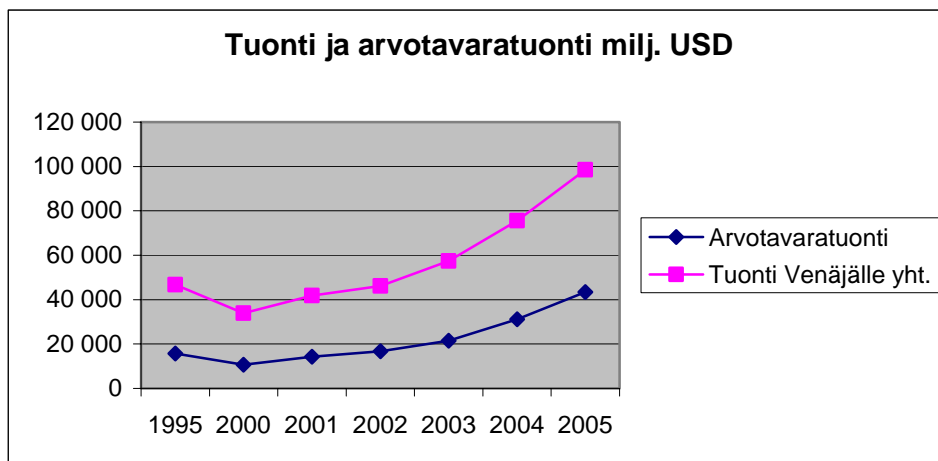


Kuva 5.10. Arvotavara- ja autotransito Venäjälle 2002-2006. (Tullihallitus, 2007)

Transiton yhteisarvo vuonna 2006 oli runsaat 24,7 miljardia euroa, kasvua edelliseen vuoteen oli 8 %. Autojen transitoviennin arvo oli noin 7,2 miljardia euroa, noin 47 % suurempi kuin edellisenä vuonna. Radio-, tv- ja tietokonelaitteiden osuus supistui yli viidenneksen ollen hieman yli neljä miljardia euroa (kuva 5.10).

5.3.4 Radio-, televisio- ja tietokonelaitteiden transito (arvotavaratransito)

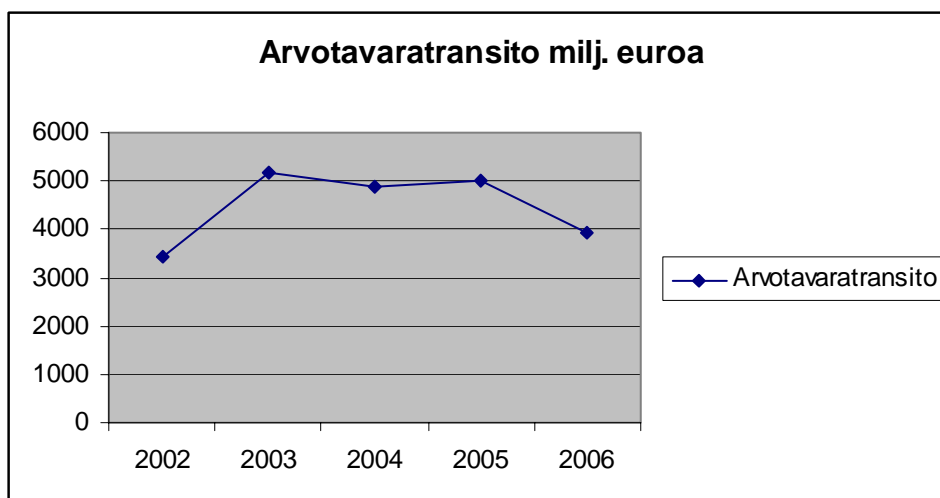
Venäjän talouden kehittyessä voimakkaasti on myös kulutuselektroniikan tuonti maahan lisääntynyt. Venäjän tilastokeskuksen tilaston mukaan koneiden, laitteiden ja kuljetusvälineiden tuonnin määrä on noussut dollareissa mitattuna vuodesta 1995 vuoteen 2005 lähes kolminkertaisesti. Tilasto ei erittele autotuontia ja arvotavaratuontia erikseen, mutta antaa kuitenkin taustan Suomen kautta Venäjälle tapahtuvalle arvotavaroiden transitolle (kuva 5.11).



Kuva 5.11. Venäjän tuonti/arvotavaratuonti 1995-2005 (www.gks.ru, 2007)

Kuva osoittaa arvotavaratuonnin noudattavan koko Venäjän tuonnin käyrän trendiä. Sen osuus koko tuonnista on kasvanut 33,6 %:ta 44,0 %:iin.

Kun tutkitaan Suomen arvotavaratransitoa Venäjälle vuosina 2002-2006, havaitaan transiton olleen korkeimmillaan vuosina 2003-2005 ja laskeneen vuonna 2006 huomattavasti Venäjän arvotavaratuonnin kehityksen vastaisesti (kuva 5.12). Tehdyissä haastattelussa laskun osasyynä pidettiin Venäjän tullijohdon vaihtumisesta johtuvaa epävarmuutta, mikä heijastui Suomen kautta tapahtuvaan arvotavaroiden kauttakulkuun. ”Epätietoisuus Moskovassa siitä, mitä vaihdoista seuraa, aiheutti sen, että tukkurimme eivät tuoneet maahan mitään. Tämä vaihe kesti yllättävän pitkään toukokuussa ja kun siihen yhdistyi lomat, se aiheutti elektroniikan toimittajille vaikeuksia. Toukokuussa on aina notkahdus, mutta nyt se yhdistyi tullijohdon vaihdokseen ja notkahdus oli pitempi. Se kesti pari kuukautta”, totesi eräs haastatelluista.



Kuva 5.12. Radio-, televisio- ja tietokonelaitteiden transito Venäjälle. (Tullihallituksen transitotilastot, 2007)

Suomen kautta Venäjälle kulkeva arvotavaratransito kulkee tällä hetkellä pääasiallisesti Kotkan ja Haminan satamien kautta (taulukko 5.1). Tavara saapuu satamiin Kaukoidän tuotantolaitoksilta laivoilla ja jatkaa matkaansa määränpäähän suurimmaksi osaksi rekkakuljetuksina. Aikaisemmin käytetty Trans-Siperian rata menetti lähes kaikki transitokuljetuksensa tariffien korotuksen johdosta vuoden 2006 alussa eikä reittinä ole kyennyt voittamaan takaisin asiakkaiden luottamusta huolimatta hintojen laskusta vuoden 2007 alussa. (ks. luku 5.2)

Kun Venäjän talouskasvun ennustetaan jatkuvan ja ihmisten elintason nousun kasvavan, seurauksena on Venäjän tuonnin kasvu. Siinä huomattavan osan muodostavat arvotavarat ja henkilöautot. Vaikka Venäjä rakentaa ja kehittää satamiaan, ei niiden kapasiteetti riitä kattamaan kasvavan tuonnin tarpeita. Osa tuonnin kasvusta karkaa kolmansien maiden kautta tapahtuvaksi. On todennäköistä, että Suomen kauttakulun suhteellinen osuus arvotavarakuljetuksissa pienenee, mutta absoluuttinen määrä kasvaa.

Suomen reitti koetaan luotettavana ja turvallisena. Suomi sijaitsee lähellä Venäjän kasvavia talousalueita Pietaria ja Moskovaa, palvelun taso on korkea ja infrastuktuuri kehittynyttä. Arvotavaroiden toimitusten siirtymistä suoraan Venäjälle vaikeuttaa Venäjän tullilainsäädäntö ja byrokraattisuus sekä laadukkaan varastotilan puute.

Kilpailevina reitteinä tulevat toimimaan Venäjän omat satamat, Ust Luga, Pietari ja Kaliningrad sekä Baltian satamista Klaipeda, Riika ja Tallinna. Niitä käsitellään luvussa kuusi. Arvotavarakuljetusten tulevaisuutta pohditaan selvityksen luvussa kahdeksan.

5.3.5 Transiton taloudellinen vaikutus

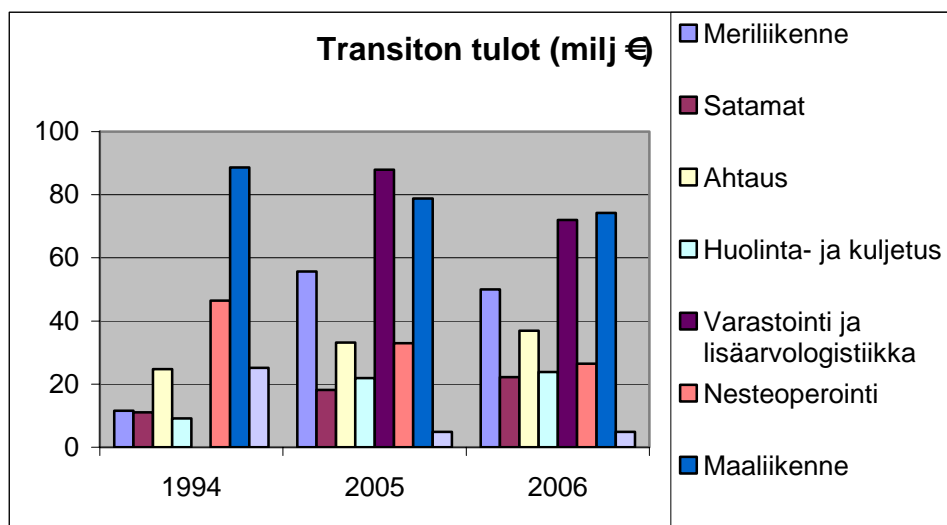
Kauttakululiikenne on herättänyt ristiriitaisia mielipiteitä ja tunteita viime vuosina. Siihen on kaksi syytä. Melkein koko transitoliikenteen ja Venäjän viennin hoitaa venäläinen kuljetuskalusto. Vain noin 5 % on suomalaisten kuljetusliikkeiden hallinnassa. Toiseksi Suomen itärajalta, Vaalimaan ja Nuijamaan rajanylityspisteisiin Suomen puolelle ajoittain syntyvät kymmeniä kilometrejä pitkät rekkajonot aiheuttavat liikenne- ja ympäristöongelmia rajaseudulla.

Itärajan ylittäneiden rekkojen määrä oli vuonna 2006 yhteensä 909 144 kappaletta. Niistä Vaaliman kautta kulki 437 192 eli yli 48 % koko määrästä, päivässä yli 1 200. Nuijamaalla vastaavat luvut olivat; 221 360 vuodessa, hieman yli 24 % kokonaismäärästä ja noin 630 päivässä. (Tullihallitus, 2007)

Transitoliikenteen kansantaloudellisia vaikutuksia on arvioitu ensimmäisen kerran liikenneministeriön tutkimuksessa vuodelta 1994. Transitoliikenteen määrä oli silloin noin kuusi miljoonaa tonnia eli hieman suurempi kuin vuonna 2005 (5,6 miljoonaa tonnia).

Liikenneministeriön tutkimuksen mukaan tuloja kertyi vuonna 1994 yhteensä 224 miljoonaa euroa. Työllistävä vaikutus oli laskennallisesti 2 610 työntekijää (TRAMA Transitoliikenteen taloudelliset vaikutukset -tietokonemalli, 2007).

TRAMA-tutkimuksen mukaan tuloja on kertynyt vuonna 2005 334,8 miljoonaa euroa. Liikenne työllisti 2 710 työntekijää. Vuonna 2006 tulot laskivat hieman, 324,3 miljoonaan euroon ja työllistävä vaikutus oli 2 540 työntekijää. Se johtui transiton rakenteen muuttumisesta. Kuorma-autoliikenne itään kasvoi, mutta sen sisällä konttikuljetusten määrä pieneni suhteessa henkilöautojen kuljetukseen. Samalla Trans-Siperian radan kuljetukset tyrehtyivät tariffien korotuksen myötä, mikä vähensi kuorma-autojen arvokuljetuksia.



Kuva 5.13. Transiton tulot (TRAMA-projekti, 2007)

Lisäarvologiikan ja varastoinnin osuus henkilöautokuljetuksissa ei ole merkittävä. Se johti lisäarvologiikan ja varastoinnin tulojen vähenemiseen vaikka transiton kokonaisliikennemäärä kasvoi. Junatransitossa konttiliikenteen lisäksi väheni myös nestetransito. Samalla rautapellettien kuljetus länteen Kokkolan kautta lisääntyi. Se ei kuitenkaan riittänyt kompensoimaan suomalaisten näistä saamaa liikevaihtoa, mikä kokonaisuudessaan pieneni (kuva 5.13).

Transiton työllistävää vaikutusta ovat arvioineet myös Ollus ja Simola (2006). Heidän laskelmansa mukaan transiton työllisyysvaikutus oli vuonna 2003 runsaat 3 500 henkeä.

Myös ETLA:n tutkijat arvioivat kauttakulkuliikenteen työllistävää vaikutusta. Kyselyjen perusteella, jotka he lähettivät Kotkan, Haminan, Hangon ja Turun satamaviranomaisille, he päättelivät Venäjän logistiikan työllistävän 3 040 henkilöä vuonna 2003 (Hernesniemi ym. 2005). Sen lisäksi lukuun on lisättävä Olluksen ja Simolan mukaan vielä Kokkolan ja Helsingin satamien sekä varasto- ja liikenneyritysten osuus Kouvolassa ja Lappeenrannassa, jolloin yhteisvaikutus on noin 4 000 henkilöä. ETLA:n tutkimuksen mukaan Kotkassa Venäjän liikenne työllisti 1 775 henkilöä ja Haminassa 1 030.

Kotkan ja Haminan satamien merkityksestä kertoo myös se, että niiden suorien, epäsuorien ja satamasidonnaisen teollisuuden yhteenlaskettu työllisten määrä (5 818) on noin viides Haminan ja Kotkan kaikkien työllisten määrästä. (Helminen ym., 2007).

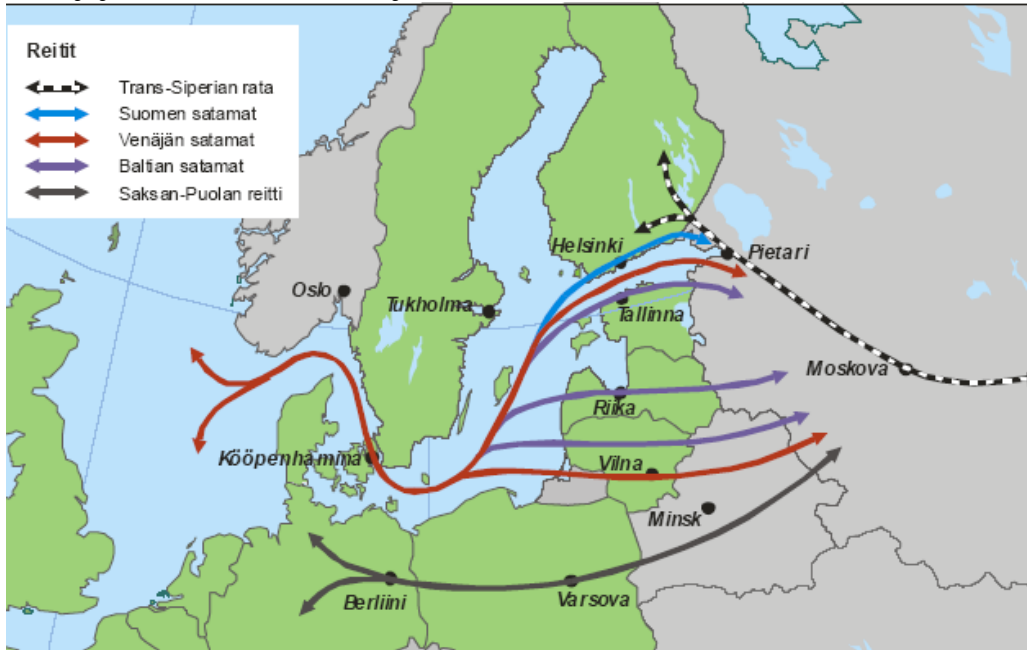
Voidaankin arvioida, että kauttakulkuliikenteen merkitys alueen taloudelle on suuri ja sen säilyminen tulevaisuudessakin Suomen kautta kulkevana on tärkeää varsinkin Kymenlaakson taloudelle. Seuraavassa luvussa tarkastellaan Suomen reitin kanssa kilpailevien, Venäjän ja Baltian satamien reittejä erityisesti arvotavara- ja henkilöautojen kuljetuksen reiteinä.

6. KILPAILEVAT REITIT

Suomen satamien reitin kanssa kilpailevat reitit varsinkin arvotavara- ja henkilöautokuljetuksissa ovat pääasiassa Venäjän satamien reitti ja Baltian satamien reitti ja Trans-Siperian rata. (kuva 6.1)

Trans-Siperian rataa käsiteltiin luvussa 5.2. Venäjän satamien, Pietarin, Ust Lugan, Primorskin, Vysotskin ja Viipurin merkitystä tulevaisuudessa korostaa Venäjän hallituksen 2005 hyväksymä liikennestrategia (www.mintrans.ru, 2007). Siinä yhtenä tavoitteena on lisätä Venäjän omien satamien kautta kulkevia ulkomaankaupan kuljetuksia 75 %:sta 90 %:iin. Sitä tukee voimakas rautatie- ja maantieinfrastruktuurin rakentaminen satamiin johtavilla väylillä sekä rautateiden

tariffit. Omien satamien kautta lähtevät kuljetukset ovat edullisempia kuin sen maarajojen kautta kulkevat kuljetukset.



Kuva 6.1. Kilpailevat kuljetusreitit Venäjälle. (LVM, 2005)

Baltian mailla on myös suorat rautatie- ja maantieyhteydet satamistaan Venäjälle. Lisäksi hintataso on niissä alhaisempi kuin Suomessa. Toisaalta muissa reitin valintaan vaikuttavissa tekijöissä Baltian maat ovat vielä toistaiseksi jäljessä.

6.1 Venäjän ja Baltian satamien volyymit

Taulukossa 6.1 ja kuvassa 6.2 esitetään Venäjän ja Baltian satamien volyymit tonneissa ja kontteina. Venäjän osalta konttien seurannassa on mukana vain Pietari. Muilla satamilla ei konttikuljetuksia ole toistaiseksi Venäjän Suomenlahden alueella ollut. Tonnit kuvaavat satamien volyymien yleistä kasvua ja konttien määrän kasvun seuraaminen liittyy oleellisesti arvotavarakuljetuksiin/transitoon. Arvotavaroita kuljetetaan konteissa.

Tilasto osoittaa, että Venäjän reitin satamista voimakkaimmin on kasvanut Pietari niin tonneissa kuin konttimäärissä (TEU) mitattuna. Vuodesta 1995 vuoteen 2006 kasvu oli tonneissa yli nelinkertainen (13,0 milj. tonnista 54,2 milj. tonniin). Konttimäärä kasvoi vastaavasti vuoden 2002 runsaasta puolesta miljoonasta TEU:sta yli 1,4 miljoonaan TEU:hun.

Kaliningrad on kolminkertaistanut volyyminsä vajaasta viidestä miljoonasta tonnista yli viiteentoista miljoonaan vuosina 1995-2006. Käsiteltyjen konttien määrä oli vuonna 2006 yli 90 000 TEU:ta, joka on kolminkertainen määrä vuoteen 2002 verrattuna. Primorskin satama on Suomenlahden pohjukan suurin satama. Sen volyymi oli vuonna 2006 jo 66 miljoonaa tonnia. Sataman kautta kuljetetaan öljytuotteita.

Baltian satamista suurimmat volyymit on Tallinnassa. Sen käsittelemä tavaramäärä on kasvanut yli kolminkertaiseksi vuosien 1995 ja 2006 välisenä aikana 13 miljoonasta tonnista yli 41 miljoonaan tonniin ja käsiteltyjen konttien määrä lähes 88 000 yli 152 000 TEU:hun.

Riika Latviassa on kolminkertaistanut volyyminsä 7,4 miljoonasta 25,4 miljoonaan tonniin. Konteissa määrä ei ole noussut merkittävästi. Klaipedan satama Liettuassa on kaksinkertaistanut käsiteltyjen tonniin määrän runsaasta 12 miljoonasta yli 23 miljoonaan tonniin. Konttien määrä nousi vuosina 2002-2006 merkittävästi runsaasta 72 000 TEU:sta yli 230 000 TEU:hun. Latvian Liepaja, Ventspils ja Liettuan Butinge ovat öljytuotteiden tuonti- ja vientisatamia.

Taulukko 6.1. Venäjän ja Baltian satamien volyymit. (Hernesniemi ym., 2005, satamien www-sivut).

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Suomi	71,2	70,3	75,2	76,6	77,5	80,6	84,5	87	93,4	100,6	93,6	99,2
Tallinna	13	14	17,1	21,4	26,5	29,3	32,3	37,8	37,7	37,4	39,5	41,3
Muut Viron	1,7	3,2	6,1	6	8	10,5	9	9	9,6 ¹⁾	¹⁾		
Viro	14,7	17,2	23,2	27,4	34,5	39,8	41,3	46,8	47,3¹⁾	¹⁾		
Ventspils	29,6	35,7	36,2	36	34,1	34,7	37,9	28,7	27,4	27,8	29,8	29,1
Riika	7,4	7,4	11,2	13,3	12	13,4	14,9	18,1	21,7	23,9	24,4	25,4
Liepaja	1,4	1,6	2,3	2,3	2,3	2,9	3,2	4,3	4,9	4,4	4,5	4
Muut	0,5	0,3	0,4	0,7	0,7	0,6	0,8	1,1	0,9 ¹⁾			
Latvia	38,9	45	50,1	52,3	49,1	51,6	56,8	52,2	54,8		58,7	58,5
Klaipeda	12,7	14,8	16,1	15	15	19,4	17,2	19,7	21,2	20,2	21,7	23,5
Putinge	0	0	0	0	0,7	3,5	5,1	6,1	10,7	7,2	6,1	5,9
Liettua	12,7	14,8	16,1	15	15,7	22,9	22,3	25,8	31,9	27,4	27,8	29,4
Pietari	13	16	20,6	21,6	28,2	32,4	36,9	42,7	42	51,7	57,4	54,2
Lening.												
alue	1	1,3	1,6	1,8	2,1	3	3,2	16,5	21,1	44,5 ⁽²⁾	57,3 ⁽²⁾	71,3 ⁽³⁾
Kaliningrad	4,7	5,4	6,2	4,5	4,1	4,3	5,8	9,5	12,7	14	14,6	15,2
Ust Luga												3,7
Venäjä	18,7	22,7	28,4	27,9	34,4	39,7	45,9	68,7	75,9	114	129,3	143,8
Yhteensä	156,2	170	193	199	211	234,4	250,8	280,5	303,2			
Suomi %	45,6	41,3	39	38,4	36,7	34,4	33,7	31	30,8			

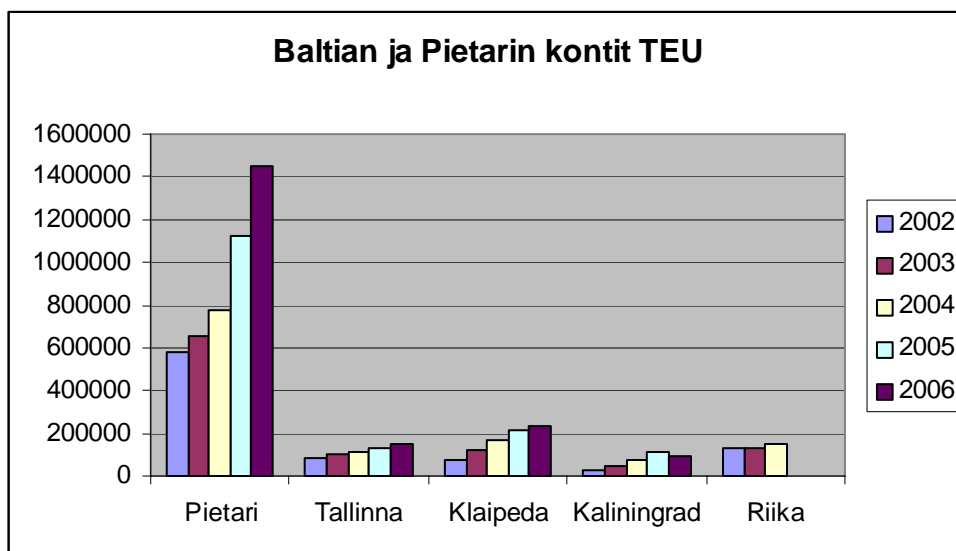
1) luvut eivät tiedossa

2) vain Primorskin volyymi

3) Primorsk, Viipuri, Vysotsk

Tilaston perusteella voi tehdä sen johtopäätöksen, että Suomen reitin kilpailijoita ovat Venäjän satamista Pietari ja Kaliningrad, Viron Tallinna, Latvian Riika ja Liettuan Klaipeda.

Rakenteilla tai kehittymässä olevista satamista Venäjän Ust Luga, Viron Sillamäki ja Tallinnan satamaan kuuluva Paldiski (eteläinen) kilpailevat Suomen reitin satamien kanssa auto-, arvotavara- ja nestemäisen bulkkitavaran transitosta.



Kuva 6.2. Baltian ja Pietarin satamien kontit 2002-2006. (Klaipedan sataman tilastot, satamien www-sivut (Riikan satamasta ei tietoja 2005-2006))

6.2 Tärkeimmät kilpailevat satamat, haasteet ja suunnitelmat

Seuraavassa tarkastellaan lyhyesti Suomen reitin satamien kanssa kilpailevia satamia (kuva 6.2).

Pietari

Satama käsittelee kaikenlaisia tavarakuormia ja satamassa toimii 28 huolintayhtiötä. Sen paras kilpailutekijä on sen sijainti Venäjän sisällä, jolloin periaatteessa tullaus ja tavarantoimitus asiakkaalle pitäisi hoitua joustavasti. Näin ei kuitenkaan ole. Satamaoperaattorit ja tulli eivät ole saavuttaneet tarpeellista yhteistyötä ja tullaus vie aikaa. Toinen tavarankulkua hidastava tekijä on sataman ruuhkautuminen kasvavien volyymien myötä. Konttien saanti satamasta kuljetukseen saattaa kestää jopa viikon ja säilytysmaksu on korkea. Ulosmenoväylät johtavat kaupungin halki.

Venäläisen Greenway-yhtiön toimitusjohtaja kuvaa ongelmia seuraavasti: ”Tällä hetkellä kontti, joka saapuu Pietarin satamaan, voi joutua olemaan terminaalissa yli viikon dokumenttien käsittelyn vuoksi. Monia asiakkaita tuollaiset käsittelyajat eivät tyydytä. Sen lisäksi moni suuri merikonttioperaattori sulki tammikuussa palvelunsa Pietarissa. Sen vuoksi suurelle osasta kuormista, jotka tulevat Venäjälle, on Suomen satamien reitti houkuttelevin” (www.seanews.ru, 12.02.2007).

Greenway siirsikin toimintojaan Kotkan satamaan. Pietariin parhaillaan rakennetaan kehätietä, joka valmistuttuaan helpottanee ruuhkia. Se vaatii kuitenkin terminaalien rakentamista kaupungin laiduille kehätien ja rautatieyhteyksien läheisyyteen. Moni operaattori on aloittanut terminaalin rakentamisen tai suunnittelee sitä. Terminaaliin pyritään saamaan junayhteys, konttijuna satamasta. Näin vältetään kallis sataman säilytysmaksu.



Kuva 6.3. Suomenlahden satamien sijainti (Ust Luga satama, Goloviznin Andrei)

Satamassa kontteja käsittelevät Petrosport ja PKT (Piervyi Konteinernyi Terminal) voivat lisätä käsittelymääriään vuoden 2008 loppuun mennessä PKT 890 000:sta noin 1,1 miljoonaan TEU:hun ja Petrosport vastaavasti 400 000:sta noin 700 000 TEU:hun (www.rzd.ru, 30.01.2007). Kun tähän lisätään Containershipin vuonna 2006 käsittelemät 150 000 konttia päästään maksimissaan vajaaseen kahteen miljoonaan konttiin. Containershipin terminaalilla on olemassa laajennussuunnitelmat 500 000 TEU:n käsittelyä varten. Containershipin Kronstadin padolla sijaitseva ”Moby Dick” -terminaali voi lisätä käsittelymääräänsä huomattavasti. Sen kehitystä häiritsee kuitenkin erimielisyys terminaalin laajentumiseen tarvittavan maa-alueen vuokraehdoista.

Oslo Marine -niminen yritys suunnittelee Pietarin satamaan ”Onega”-autoterminaalinsa laajentamista niin, että se kykenisi vastaanottamaan vuonna 2007 10 000-25 000 autoa vuodessa ja vuonna 2008 180 000. Lisäksi ”Morskoi riybnii Port” on ilmoittanut päätöksestä rakentaa vuoden 2007 loppuun mennessä autoterminaaliksi volymiltään 75 000 autoa vuodessa ja OAO ”Morskoi Port Sankt Peterburg” vuosikapasiteetiltaan 80 000 auton terminaali. (www.rzd-partner.ru 20.08.2007)

Pietarin satamaan johtava väylä on kapea ja talvella vaikeasti navigoitava, mikä hidastaa laivojen pääsyä satamaan erityisesti talvella.

Ust Luga

Ust Luga satama sijaitsee noin 100 kilometriä Pietarista itään. Sataman rakentamisesta teki päätöksen Venäjän Federaation hallitus vuonna 2002. Se on federatiivinen projekti, mikä tarkoittaa valtion osallistumista rakentamisen rahoittamiseen. Myös Venäjän Rautatiet Oy (RZD) omistaa sataman osakekannasta yli 8 %. Lisäksi Leningradin aluehallinto on mukana yhtenä osakkaana.

Sataman terminaaleista toimii hiiliterminaali, volyymi vuonna 2006 yli 3,7 miljoonaa tonnia sekä junalauttaterminaali, josta on linjaliikenne Baldiskiin Kaliningradiin. Junalauttatyhteyttä ollaan avaamassa myös Saksaan Sazniziin Klaipedan kautta. Sataman alue on kooltaan 900 hehtaaria.

Keväällä 2007 rakennettiin laituria ja terminaaleja tuontiautoille ja konteille. Samoin maantieyhteyksiä Moskovaan ja Pietariin johtaville valtateille sekä rautatieyhteyksiä ollaan parantamassa.

Autoterminaalin on tarkoitus aloittaa toimintansa vuoden 2007 lopussa aluksi 60 000 auton volyymillä ja vuoteen 2010 mennessä 360 000 autoa. Tavoitteena on tuoda Ust Luga kautta Venäjän koko autotuonnista kaksi kolmasosaa.

Konttiterminaali voi käsitellä vuoden 2008 loppuun - 2009 alkuun mennessä 500 000 TEU:ta ja tämä merkitsee yhteensä noin 5 miljoonan tonnin volyymiä jo vuoden 2008 keskivaiheilla. Konttiterminaalin rakentamisen on huhtikuussa 2007 aloittanut NKK (Natsionalnaja Konteinernaja Kompanija).

Valmistuttuaan sataman kokonaiskapasiteetiksi on suunniteltu 100 miljoonaa tonnia. (Goloviznin Andrei, myyntijohtaja Ust Luga satama, www.rzd.ru, www.seanews.ru)

Sillamäki

Sillamäen satama sijaitsee Narvan kaupungin vieressä. Se aloitti toimintansa vuonna 2006. Käsitelty tavaramäärä oli tuolloin noin 669 000 tonnia. Satama erikoistuu nestemäisen bulkin käsittelyyn, mutta pystyy käsittelemään myös kappaletavaraa. Satamassa on valmius myös Venäjälle menevien autojen käsittelyyn.

Tallinna

Tallinnan satama muodostuu Muugan, Paldiskin (eteläinen), Paljasaaren tavarasatamista ja matkustajasatamasta.

Paldiski sijaitsee vajaat 100 kilometriä länteen Tallinnasta ja Muuga kymmenisen kilometriä itään Tallinnan keskusta. Tallinnan satama kykenee käsittelemään kaikenlaisia tavaroita. Suuri osa sen käsittelemästä tavarasta on Venäjän öljy-,

kemikaali- ja hiilitransitoa länteen. Transitoa oli vuonna 2006 koko 41 miljoonan tonnin määrästä 34 miljoonaa tonnia. (www.portof tallinn.com)

Paldiskissa on tuontiautoterminaali, joka voi toimia transitoterminaalina Venäjälle.

Transitoon saattaa vaikuttaa keväällä 2007 Venäjän ja Viron väliset viilenneet suhteet. Toisaalta Muugan sataman investointeihin on sitoutunut merkittävästi venäläistä pääomaa.

Riika

Riikan satama käsitteli vuonna 2006 yli 25 miljoonaa tonnia tavaraa. Siitä suurin osa oli kuivaa bulkkitavaraa, hiiltä ja lannoitteita. Niiden osuus muodosti noin 60 % koko volyymistä. Käsiteltyjen konttien määrä sen sijaan muodosti tonneissa mitattuna vain 6 %.

Venäjän ja IVY-maiden transito nousi noin 80 %:iin käsitellystä tavaramäärästä. Riikan satamaan suunnitellaan autoterminaalin rakentamista kapasiteetiltaan 100 000 henkilöautoa vuodessa. (www.freeportofriga.lt, www.seanews.ru)

Klaipeda

Klaipedasta on hyvä rautatieyhteys Venäjälle Kaliningradiin ja Moskovaan sekä Ukrainaan. Satamasta kulkee konttijuna Viking Ukrainaan ja Mercuri Moskovaan, johon kootaan kontteja myös Kaliningradista.

Kaliningrad

Venäjän ”eristetty” osa EU:n sisällä on vapaakauppa-alue, jossa on länsimaista teollisuutta kuten BMW:n kokoonpanotehdas. Sataman toimintaa on kehitetty Venäjän liikennestrategian mukaisesti avaamalla junalauttayhteys Ust Lugaan. Sijaintinsa ja junayhteyksiensä vuoksi satama voi muodostua kilpailijaksi Suomen satamille Venäjän kuljetuksissa.

6.3 Yhteenveto satamista

Venäjän hallitus hyväksyi 2005 liikennestrategian, jonka mukaan nykyisiä toimivia satamia ja niihin liittyvää infrastruktuuria kehitetään. Samalla rakennetaan uusia satamia. Pietariin suunnitellaan henkilöautojen maahantuontiterminaaleja vastaanottokapasiteetiltaan yhteensä 335 000 vuodessa.

Pietarin satamassa toimivat kontteja käsittelevät operaattorit ”Petrolsport” ja ”Piervyi Konteinernyi Terminal” voivat lisätä kapasiteettiaan yhteensä 1,8 miljoonaan TEU:hun nykyisestä vajaan 1,3 miljoonasta TEU:sta. Lisäksi Containershipin ”Moby Dick” -terminaalilla on laajennussuunnitelmat 500 000

TEU:n käsittelyyn. Laajentamista häiritsee kuitenkin erimielisyys maa-alueen vuokraehdoista Leningradin alueen hallinnon kanssa.

Kun Pietarin sataman ohella valmistumassa on Ust Lugan satama maksimissaan 100 miljoonan tonnin suunnitellulla vuosivolyymillä sisältäen 360 000 auton ja 500 000 TEU:n käsittelykapasiteetin vuoden 2010 mennessä, voivat Pietarin ja Ust Lugan satamat muodostua vakavaksi kilpailijaksi Suomen satamille Venäjän kuljetuksissa.

Viron satamat Tallinna ja Sillamäki saattoivat menettää kilpailukykyään Venäjän kuljetuksissa keväällä 2007 tapahtuneen maiden välisten suhteiden kiristymisen johdosta. Venäjä on vähentänyt transitokuljetuksia Viron kautta huomattavasti. Kesäkuussa 2007 kuljetusten määrä väheni neljänneksellä verrattuna vuoteen 2006. Viroon saapuvien venäläisten vaunujen määrä putosi 1 400 kappaleesta 980 yksikköön vuorokaudessa (www.seanews.ru 07.08.2007).

Klaipedan ja Kaliningradin satamista junilla kulkevat transitokuljetukset Venäjälle saattavat lisääntyä. Satamista on yhteinen konttijunayhteys Moskovaan. Mikäli Venäjän rautatiet saavat lisättyä autonkuljetusvaunujensa määrää junissa, voivat autojen kuljetukset varsinkin Kaliningradin kautta Venäjälle lähteä nousuun.

Riikan satama toimii pääasiassa kuivan bulkin käsittelysatamana. Sataman käsittelemästä määrästä Venäjän ja IVY-maiden transito muodostaa suurimman osan. Satama havittelee osaa Venäjälle suuntautuvasta henkilöautojen transitosta suunnitellulla 100 000 auton vuosikapasiteetilla.

7. VENÄJÄN HENKILÖAUTOMARKKINAT

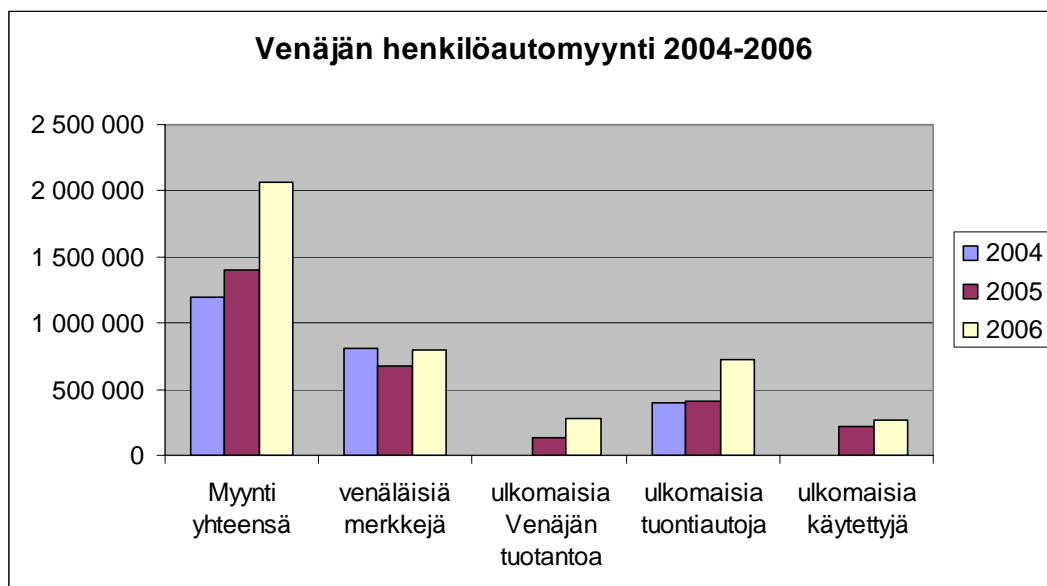
7.1 Autojen myynti Venäjällä

Venäjän talouden kasvu ja tulotason nousu näkyvät selvästi myös henkilöautojen myyntiluvuissa. Siihen vaikuttaa myös se, että pankit rahoittavat autokauppaa myöntämällä länsimaiseen tapaan autojen ostoon suunnattuja luottoja. Automyynnin voimakas kehitys näkyy kuvassa 7.1.

Autojen myynti on lähes kaksinkertaistunut kahdessa vuodessa. Venäläiset automerkit ovat menettäneet osuuttaan tuontiautoille ja Venäjällä valmistetuille ulkomaisille merkeille. PricewaterhouseCoopersin edustajan mukaan Venäjän automarkkinat nousevat suuruudeltaan Euroopan toiseksi suurimmaksi edellään vain Saksa vuoteen 2010 mennessä. Vaikuttavina tekijöinä ovat autoluottomarkkinoiden ja kysynnän kehitys Venäjällä.

PricewaterhouseCoopersin mukaan optimistisen ennusteen mukaan, joka perustuu siihen, että Venäjän talous kehittyy edelleenkin tasaisesti, vuonna 2015 myydään jo 3,5 miljoonaa uutta autoa. Pessimistisemmän ennusteen mukaan, jos jostain

syystä talouden kasvu hidastuu, autoja myydään vuonna 2015 noin 2,5 miljoonaa kappaletta. (www.automen.ru)



Kuva 7.1. Venäjän henkilöautomyynti 2004-2006. (Seanews information and consulting; Cars and trucks import into Russia, 2006, www.automen.ru)

Ulkomaalaisten tuontiautojen osuus (720 000) nousi vuonna 2006 noin 35 %:iin myytyjen autojen määrästä. Jos suhde säilyy samana, niin vuonna 2015 Venäjälle tuodaan uusia ulkomaisia automerkkejä optimistisen ennusteen mukaan noin 1,225 miljoonaa. Pessimistisen ennusteenkin mukaan laskettaessa määrä on 875 000 uutta autoa.

Ulkomaalaiset autotehtaat ovat rakentamassa tuotantoaan Venäjälle. Suomen läheisyydessä Pietarissa tuotantoaan ovat aloittamassa:

- Toyota tavoitteena 50 000 auton tuotanto vuonna 2007
- General Motors tavoitteena 25 000 auton tuotanto vuonna 2009
- Nissan tavoitteena 50 000 auton tuotanto vuonna 2009
- Ford tavoitteena 75 000 auton tuotanto vuonna 2007.

Lisäksi Venäjällä on tuotantoa tai sitä suunnitellaan ainakin Kia Motorsilla, Renaultilla, BMW:llä ja Volkswagenilla. (www.seanews.ru)

7.2 Käytetyt tuontireitit

7.2.1 Suomen reitti

Suomen kautta kulkeva autojen kuljetusreitti Venäjälle on määrältään suurin. Sen markkinaosuus oli vuonna 2006 (530 000 kpl) noin 75 %. Kun otetaan huomioon Venäjälle ajettujen autojen määrä luku nousee noin 550 000 kappaleeseen. Autot tulevat Hangon, Kotkan, Turun ja Haminan satamiin, jossa ne lastataan

autonkuljetusrekkoihin ja viedään Venäjälle pääasiassa Moskovan ja Pietarin alueille. Pieni osa autoista kuljetetaan junalla lähinnä kauempana sijaitseviin IVY-maihin.

Taulukko 7.1. Autojen vientimäärät Venäjälle 2004-2006 (Tullihallitus 2007, Kotkan satama)

Vuosi	2004	2005	2006
Turku ja muut	27 300	27 700	11 510
Hanko	172 564	253 634	313 000
Kotka	37 416	58 286 (76 401)*	205 490
Yhteensä	237 280	339 620 (357 735)	530 000

*Kotkan sataman ilmoittama määrä

7.2.2 Venäjän satamien reitti

Tilastoa Venäjän satamien kautta suoraan vietyjen autojen määrästä ei ole saatavissa. Tässä esitetyt luvut perustuvat tullitoimipisteiden kautta tuotuihin autoihin. Luvuissa ovat mukana myös käytetyt autot. (Seanews information and consulting; Cars and Trucks import into Russia, 2006)

Tuontisatamina toimivat:

- Venäjän Kaukoidän satamat (Vladivostok, Nahodka, Zarubino), joiden kautta tulee varsinkin käytettyjä ja amerikkalaisia automerkkejä. Ne muodostivat vuonna 2005 toiseksi suurimman autojen tuontireitin. Nahodkan, Vladivostokin ja Zarubinon tullipisteiden kautta tuotiin vuonna 2005 yhteensä 65 189 autoa.
- Mustanmeren satamat, Novorossisk, tuonti vuonna 2005 11 144 sekä Ukrainan puolella Iljitsevs (määrää ei tiedossa)
- Kaliningrad, tuonti 8 385 autoa.

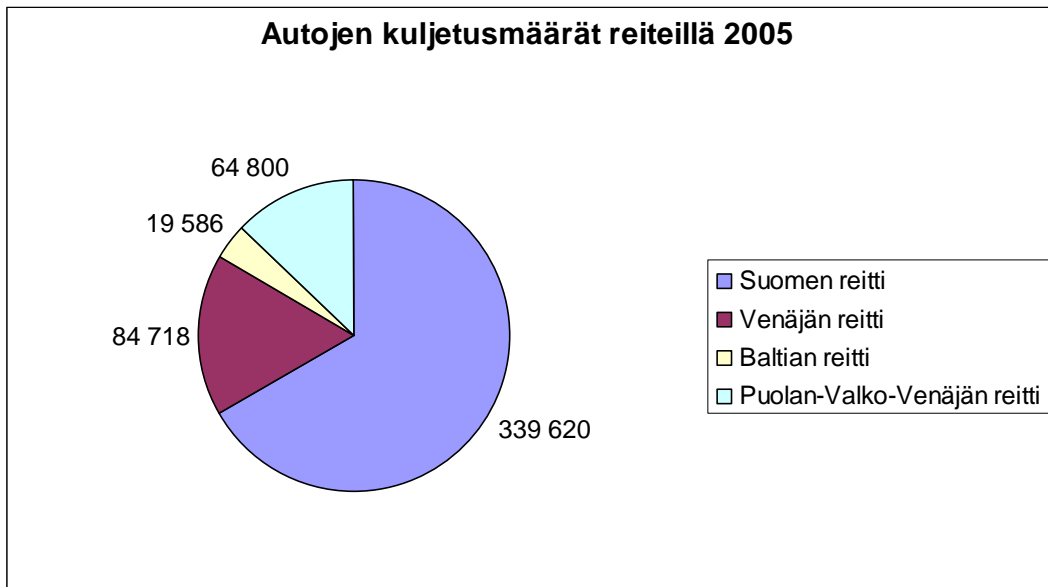
Kaukoidän satamien tuontiin yhdistetään rautatiekuljetus Trans-Siperian rataa pitkin sisämaahan. Rautatiekuljetukset sisältyvät taulukossa 7.1 esitettyihin määriin.

7.2.3 Muut reitit

Muita reittejä Venäjälle ovat:

- Baltian satamat (Paldiski, Riika, Sillamäki, Klaipeda), joista haastattelun mukaan Paldiskin sataman kautta vietiin Venäjälle noin 10 000 autoa. Seanewsin tutkimuksen mukaan Latvian Gavryn tullipisteen kautta Venäjälle vietiin 9 586 autoa vuonna 2005
- Puolan–Valko-Venäjän reitti, tuonti Kamennyi Login, Berestovitsan, Brest-Vostocnyin ja Slavyanskin tullipisteiden kautta yhteensä 64 800 autoa.

Oheisesta kuvasta 7.1 näkyy eri kuljetusreittien volyyymi vuonna 2005. Ukrainan Iljitsevskin kautta tulevien autojen määrä ei ole tiedossa.



Kuva 7.1. Autojen kuljetusreittien volymit vuonna 2005. (Seanews information and consulting; Cars and trucks import into Russia, 2006)

7.2.4 Suunnitellut reitit

Venäjä rakentaa Suomenlahden rannalle uutta Ust Lugan satamaa, jonka kautta on suunniteltu tuotavan jo vuonna 2007 60 000 autoa ja määrä nousee vuoteen 2010 mennessä 360 000 kappaleeseen. Ust Lugan viereen tulee vielä yksi terminaali, ”Novaja Havan”, joka valmistuessaan kykenee käsittelemään 120 000 autoa vuodessa.

Pietarin satamaan ”Onega”-yritys suunnittelee terminaalia, jonka vuosivolyyymi nousee toteutuessaan vuonna 2007 10 000-25 000 autoon ja vuonna 2008 120 000-150 000 kappaleeseen. ”Morskoi riybnii port” suunnittelee Pietarin satamaan terminaalia, jonka vuosivolyyymi nousee 75 000 autoon.

Jo olemassa olevia projekteja täydentää OAO ”Marskoi Port Sankt Peterburg” suunnitelmallaan rakentaa 80 000 autoa vuodessa vastaanottava terminaali vuoden 2007 loppuun mennessä. (www.rzd-partner.ru, 20.08.2007)

Myös Narvan lähellä, Viron puolella sijaitseva Sillamäen satama on valmistautunut autojen tuontiin.

8. AUTO- JA ARVOTAVARAKULJETUSTEN TULEVA KEHITYS

Suomen kautta kulkeva tavaroiden transitoreitti Venäjälle on ollut johtavassa asemassa varsinkin arvotavaroitten kuljetuksessa ja viime vuosina siitä on tullut myös henkilöautotransiton pääkuljetusreitti. Noin 30 % Venäjän koko tuonnin arvosta kulkee Suomen kautta. (Katso kuva 5.8)

Kun tarkastellaan Venäjän tuonnin rakennetta huomataan, että koneiden ja laitteiden sekä kuljetusvälineiden osuus oli 44 % vuonna 2005 (taulukko 8.1). Tähän tuontiryhmään kuuluvat arvotavarat ja autot. Niiden osuus on kasvanut Venäjän talouskehityksen mukana. Dollareissa mitattuna koneiden, laitteiden ja kuljetusvälineiden tuonnin arvo on vuodesta 2000 vuoteen 2005 lähes nelinkertaistunut 10,6 miljardista dollarista (31,4 % koko tuonnista) 43,4 miljardiin dollariin (44,0 % koko tuonnista) (www.gks.ru, 2007).

Taulukko 8.1. Venäjän tuonnin rakenne 2005 (www.gks.ru, 2007)

Tuonti yhteensä	Milj. USD	Prosenttiosuus
	98 577	100
Elintarvikkeet	17 415	17,7
Raaka-aineet	3 020	3,1
Nahka ja turkikset	275	0,3
Kemianteoll. raaka-aineet	16 266	16,5
Puu, paperi ja selluloosa	3 279	3,3
Tekstiilit, kengät	3 617	3,7
Metallit, arvokivet	7 651	7,7
Koneet ja laitteet, kuljetusvälineet	43 403	44,0
Muut	3 653	3,7

Jos Venäjän talous kasvaa edelleen tehtyjen ennusteiden mukaisesti, voidaan arvioida sekä arvotavaroitten (elektronikan ja kodinkoneiden) sekä autojen tuonnin arvon kasvavan (ks. luku 2 ja 7).

Miksi sitten tavarantoimittajat ovat valinneet Suomen kautta kulkevan reitin? Kysymystä pohdittiin Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisussa ”EU:n ja Venäjän välisten liikenneyhteyksien nykytila ja kehitysnäkymät” (LVM 4/2005). Tutkimuksessa verrataan eri kuljetusreittejä toisiinsa vahvuus-heikkousasteikoilla. Suomen reitin vahvuuksina todetaan sen luotettavuus ja toimintavarmuus.

”Suomen ja Venäjän välinen kuljetuslogistiikka - yrityshaastattelut” -tutkimuksessa nousivat esiin vastaavat tekijät. Niiden lisäksi painotettiin historiatekijöitä, vahvoja perinteitä. Suomen ja Venäjän väliset kaupankäyntiperinteet ovat pitkät ja venäläiset tuntevat reitin palvelut. Tärkeä tekijä on myös merirahdin hinta. Suomen vientiteollisuuden kyky täyttää kauttakulkutuonnin kontit tehokkaasti pitää Suomen reitin kokonaiskustannuksiltaan suhteellisen edullisena. (Ruutikainen ym. 2006)

Agenet Finland Oy:n kesällä 2005 teettämässä markkinatutkimuksessa venäläisistä tuontiyrityksistä, jotka edustivat tavarantoimittajia, tukkuliikkeitä ja logistiikan palveluyrityksiä tärkeimpinä Suomen reitin etuina pidettiin:

- läheisyyttä Venäjään
- turvallisuutta ja varastoinnin sujuvuutta
- palvelun riittävän korkeaa tasoa
- työskentelyn luotettavuutta
- kehittyneitä infrastruktuuria.

Kysyttäessä Suomen satamien toiminnasta valtaosa (89 %) venäläisyrityksistä oli hyvin tyytyväisiä eivätkä nähneet niille todellista vaihtoehtoa. Venäjän satamien haittoiksi mainittiin huono palvelu, epäluotettavuus ja turvattomuus. Merkittävänä haittona pidettiin Venäjän tullin toimintaa ja dokumentointia, toiminnan hitautta sekä byrokratiaa, korruptiota ja rikollisuutta.

Baltian reittien ongelmaksi todettiin toimitusten hitaus. Baltian ja Venäjän satamien etuna mainittiin Suomea halvemmat hinnat. (Agenet Finland Oy, 2005)

Haastateltaessa elektroniikan Venäjän maahantuojien ja tukkumyynnin Suomessa toimivia yhtiöiden edustajia, heidän logistiikkapartnereitaan ja autojen maahantuonnissa mukana olevia operaattoreita löydetään monia yhteneviä tekijöitä edellä mainittujen tutkimusten kanssa (ks. liite 1. Haastatellut henkilöt). Varastoinnin Venäjällä todetaan olevan kallista, noin 2-3 kertaa kalliimpaa kuin Suomessa. Lisäksi laadukkaasta varastotilasta on pula. Varastointi koetaan arvotavaroissa myös riskinä. ”Varastaminen tarkoittaa pelkoa siitä, että Venäjän valtio varastaa tavarat. Esimerkiksi veroerimielisyyden sattuessa paikallinen veroviranomainen ilmoittaa teidän olevan verovelkaa tietyn summan ja takavarikoi koko varaston. Sellaista on sattunut.” Näin totesi eräs haastateltava. Myöskään tavaroiden säilyttäminen tullivarastossa maahan tullaamattomana ei ole nykyisen Venäjän lainsäädännön mukaan mahdollista. Ne on maahan tuonnin jälkeen tullattava tietyn määräajan kuluessa. Tullilainsäädännön kehittyessä tilanne saattaa muuttua.

Reitin valinnassa ratkaisevana pidettiin satamassa tarjolla olevia palveluja ja läpimenoaikaa. Elektroniikkatuotteiden valmistajat käyttävät niitä satamia, mitä kuljetuspalveluiden tuottajat tarjoavat.

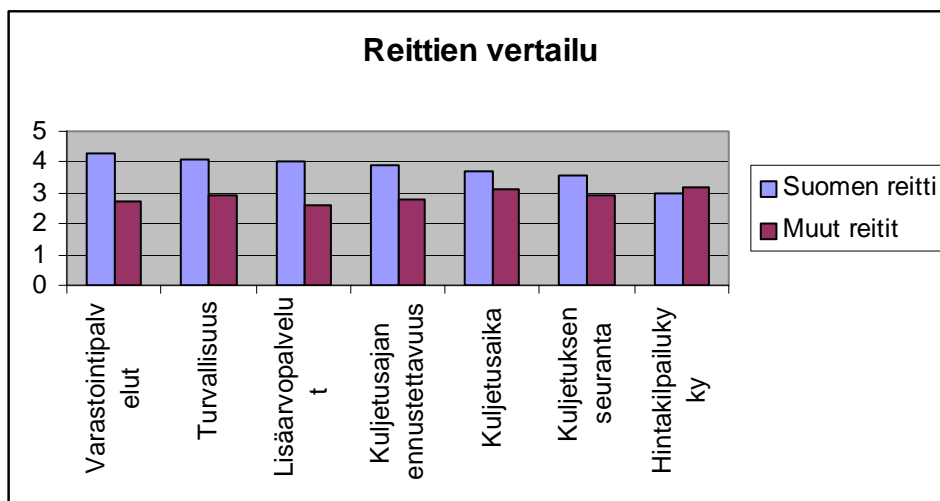
Myös pitkän aikavälin yhteistyö ratkaisee. ”Yhteistyötä tehdään pitkällä aikavälillä ja siinä on paljon näkymätöntä pelissä. Sellaisia kysymyksiä ovat turvallisuus ja jatkuvuus”, totesi eräs haastateltava.

Suomi on lisäksi lähellä Venäjän päämarkkina-alueita, Moskovaa ja Pietaria. Koska useilla tuotteilla on lyhyet elinkaaret, on ajan merkitys markkinoille toimitettaessa suuri. Tuotteen saatavuus on asiakkaalle tärkeää. Suomen läheisyys mahdollistaa nopean täydennystoimituksen päämarkkina-alueelle.

Tavaran toimittajat luottavat Suomen infrastruktuuriin ja heidän mukaansa Suomessa on osaavat logistiikkakumppanit sekä ammattitaitoinen työvoima.

Vaikka Venäjän ja Suomen rajalle muodostuu rekkajonoja, todetaan rajan olevan kuitenkin toimivin Venäjän rajoista, jos sitä verrataan muihin Venäjän reittien rajanylityspisteisiin. Asiakas ostaa tuotteet Suomen varastoista vapaasti varastossa-toimitusehdolla, jolloin vastuu kuljetuksesta ja tullauksesta on hänen vastuullaan. Rajalla jonojen vuoksi tapahtuva odotus siirtyy näin hänelle. Kuitenkin jatkuva ajan kuluttaminen jonossa hidastaa tuotteen saatavuutta vähittäiskaupassa ja saattaa muodostua pahimmillaan kuljetusreitit kilpailukykyä haittaavaksi tekijäksi.

Lappeenrannan teknillisen yliopiston pohjoisen ulottuvuuden keskuksen tekemässä TRAKET-tutkimuksessa verrattiin Suomen, Saksan-Puolan, Baltian maiden ja Pietarin satamien reitin välistä kilpailua kysymällä autonvalmistajien, elektroniikka- ja kosmetiikkateollisuuden logistiikkajohtajilta, miksi he valitsevat Suomen reitin. Varastointipalvelut, turvallisuus, lisäarvopalvelut, kuljetusajan ennustettavuus, kuljetusaika ja mahdollisuus kuljetusten seurantaan ohittivat muut reitit. Ainoastaan hintakilpailussa Suomen reitti arvioitiin hieman heikommaksi. (Märkälä & Jumpponen, 2007) Tulos on samankaltainen kuin aikaisemmin mainituissa selvityksissä ja tämän selvityksen haastatteluissa. (LVM 4/2005, MKK, 2006) (Kuva 8.1)



Kuva 8.1. Reittien vertailu (Märkälä & Jumpponen, 2007)

Kuka sitten tekee kuljetusreitistä päätöksen? Sekä arvotavara- että autokuljetuksissa päätös tehdään tuotantolaitoksessa. Rahdit neuvotellaan maailmalaaajuisesti. Tavaran ostaja perustaa päätöksensä kokemukseensa ja referensseihin. Autokuljetusten osalta tehdas päättää reitin lisäksi varustamosta, satamista, terminaalin pitäjistä aina autokuljetuksiin saakka. Päätös tehdään yhdessä maahantuojan kanssa. Konkreettisesti koko ketju riippuu maahantuojan ostoehdoista. Maahantuojana toimii usein isompi jälleenmyyjä, joka päättää,

miten autot ostetaan esimerkiksi Hankoon tai Kotkaan, ja sama tehtaiden toimissa maahantuojina.

Trendi on sama niin elektroniikan kuin autojen tuonnissa. Tehtaat haluavat pitää koko logistiikkaketjun hallinnassaan ja logistiikka siirtyneekin tehtaiden hallintaan kokonaisuudessaan heti kun Venäjän infrastruktuuri ja muut olosuhteet sen sallivat.

Kun Venäjän varastointi-infra ja tullaus kehittyvät, siirrytään yhtenä vaihtoehtona ainakin osassa toimituksissa suoriin toimituksiin Venäjälle. Se voisi tapahtua tuomalla tuotteita Kaukoidästä junalla.

Jo nyt on nähtävissä suorien arvotavarakuljetusten lisääntyminen Venäjälle. Se tarkoittaa sitä, että Suomeen saapuva kontti jatkaa kulkuaan purkamatta suoraan Venäjälle maahantuojalle tai jälleenmyyjälle. Näin tehdään varsinkin suurille asiakkaille, jotka kykenevät jakelemaan tavarat suoraan asiakkailleen tai kaupan hyllylle.

Arvotavaran toimittajat kokeilevat koko ajan myös muita reittejä. Kaliningradin kautta viedään Venäjälle siellä kokoonpantuja tai uudelleen pakattuja tuotteita. Myös Baltian reittejä Riikan ja Viron kautta on kokeiltu. Välivarastoja on siirretty Keski-Eurooppaan ja Baltiaan. ”Usein on käynyt kuitenkin niin, että rekat ovat tulleet Suomen kautta”, totesi haastateltu. Pääsääntöisesti käytetään Suomen reittiä. Trans-Siperian radan todetaan voivan toimia yhtenä reittivaihtoehtona laivakuljetuksille varsinkin silloin kun laivatilasta on pulaa. Tosin japanilaiset ovat käyttäneet koko ajan laivakuljetuksia ja heidän siirtymistä junakuljetuksiin ei nähdä todennäköisenä.

Trans-Siperian radan tariffien laskeminen vuoden 2007 alussa ei johtanut transiton siirtymiseen takaisin merikuljetuksista mantereelle. Syinä on syntynyt luottamuspulla ja toisaalta se, että muut kuljetuksen hintaan vaikuttavat tekijät, vaunun vuokra ja satamien käsittelymaksujen korotukset söivät alennetun tariffin tuoman hintaedun ja samanaikaisesti merirahdit ovat laskeneet suurentuneiden laivakokojen ja volyymien vuoksi.

Ulkomaisten autojen tuotanto Venäjällä tuo mukanaan kilpailun autokomponenttien kuljetusreiteistä autotehtaille. Laskelman mukaan neljä suurinta autotehdasta Ford, Toyota, Nissan ja GM tuovat autokomponentteja noin 600 000 TEU:ta ja arvioitu määrä kasvaa vuoteen 2010 mennessä yli miljoonaan TEU:hun (www.seanews.ru 30.05.2006). Autokomponenttien kuljetusten yhdistäminen arvotavarakuljetuksiin saattaa olla tulevaisuudessa mahdollista. Elektroniikkatoimittajilla on yhteistyötä autonvalmistajien kanssa eikä yhteistyö logistiikassakaan ole poissuljettu.

Autokomponenttien kuljetukset hakevat tällä hetkellä vaihtoehtoisia reittejä. GM Daewoo Auto toimitti ensimmäisen konttijunakuljetuksen Pietarin tehtailleen toukokuussa 2007. Vuositoimitusten määrän arvioidaan olevan vuodessa noin 14

400 TEU:ta (www.seanews.ru, 08.05.2007). Kuljetuksen operaattorina toimi OAO Transkonteiner, joka on Venäjän Rautatieyhtiön konttikuljetuksiin erikoistunut tytäryhtiö.

OAO Transkonteinerin mukaan yksi vaihtoehtoista toimitettaessa komponentteja Volkswagenin Moskovan lähellä Kalugassa sijaitsevalle tehtaalle on junatoimitus reittiä Saksa-Tšekki-Puola-Valko-Venäjä-Venäjä Brestin raja-aseman kautta. Vuotuinen toimitusmäärä olisi yli 20 000 neljäkymmenen jalan konttia (www.rzd.ru, 26.01.2007).

Autokomponenttien kuljetuksista käydään kilpailua eri reittien välillä ja jos niitä yhdistellään uusien autojen ja arvotavaroiden kuljetuksiin, tulee myös Suomen reitin satamilla ja logistiikan toimijoilla olla valmiudet kyseisten kuljetusten hoitamiseen.

Vaikka henkilöautojen kuljetukset Venäjälle kulkevat nyt pääosin Suomen kautta, voi tilastoista havaita, että koko ajan kokeillaan ja käytetään myös muita reittejä (ks. 6.1.3 ja 6.1.4). Venäjän satamista Ust Luga ottanee osuutensa autojen suorasta tuonnista Venäjälle vuoden 2007 lopusta alkaen. Mustanmeren satamista Novorissiskin ja Ukrainan Iljitsevskin satamien kautta tuotavien autojen määrä lisääntynee. Suoraan Keski-Euroopan autotehtailta tapahtuvat toimitukset junilla tai rekoilla ovat myös mahdollisia. Yksi vaihtoehto on myös rekkakuljetusten lisääntyminen Gdanskin sataman kautta Puolasta Venäjälle. Lähellä sijaitsevassa Liettuassa on suuri määrä autojen kuljetukseen soveltuvia rekkoja.

Toisaalta PricewaterhouseCoopersin tekemän ennusteen mukaan Venäjällä myydään vuonna 2015 noin 3,5 miljoonaa autoa, mikäli taloudessa ei tapahdu mitään stagnaatiota. Mikäli ulkomaisten autojen myyntiosuus säilyy nykyisessä noin 35 prosentissa, nousee niiden määrä vuonna 2015 yli 1,2 miljoonaan autoon (www.automen.ru, 16.01.2007).

Mikäli Suomi kykenee pitämään hintatasonsa kurissa ja palvelutasonsa korkeana autojen toimituksessa, riittänee autojen transitoa Venäjälle Suomen reitin kautta myös tulevaisuudessa. Suomessa toimivien transitoautojen huolitsijoiden mukaan varsinkin Suomen väylämaksut ovat huomattavasti korkeampia kuin Baltiassa.

9. YHTEENVETO

Venäjän talous on kehittynyt tasaisesti vuoden 1998 talouskriisin jälkeen. Vuonna 1999 alkanut BKT:n kasvu on jatkunut tasaisena viime vuosina yli 6 % vuodessa eikä sen kasvulle ainakaan lähivuosina nähdä esteitä. Talouden kasvu näkyy väestön palkkojen ja keskiluokan kasvuna. Se taas on lisännyt kulutusta ja tuontia. Erityisesti koneiden, laitteiden ja autojen maahantuonti on lisääntynyt. Vuonna 2006 tavaroiden tuonti Venäjälle kasvoi ensimmäistä kertaa vientiä enemmän. Sama kehitys näyttää jatkuvan vuoden 2007 alussa.

Venäjän talouden kasvu on vauhdittanut Suomen kaupan sekä Suomen kautta tapahtuvan transiton kehitystä Venäjän kanssa. Vuonna 2006 Venäjä oli Suomen suurin tuontimaa 14,1 %:n ja viennissä kolmanneksi suurin 10,1 %:n osuudella maamme ulkomaankaupasta.

Kun transiton ja Suomen viennin arvo lasketaan yhteen, muodostaa Suomen kautta Venäjälle tapahtuva tavaroiden vienti Venäjälle 25-35 % koko Venäjän Federaation tuonnista. Venäjän talouden jatkaessa kasvuaan 6 %:n vuosivauhtia Suomen ja Venäjän välisten vientikuljetusten arvioidaan kasvavan noin 10 % ja tuonnin 5 %. Transitokuljetukset kasvavat samassa suhteessa. Suomen viennin suurimmat tuoteryhmät ovat samat kuin kauttakulku- viennissäkin: koneet ja laitteet sekä kuljetusvälineet, joilla oli vuonna 2005 yli 60 % osuus.

Venäjän tuonnista vuonna 2005 17,7 % muodostui elintarvikkeista. Suomen osuus oli prosenteissa hyvin pieni, 1,5 %. Kuitenkin elintarvikkeiden vienti Venäjälle on merkittävä Suomen elintarviketeollisuudelle. Venäjä on Suomen elintarvikeviennin suurin kohdema. Vuonna 2006 sen osuus Suomen elintarvikeviennistä oli 23 %. Venäjän elintarvikeviennin osuus koko Suomen elintarvikeviennistä on kasvanut tasaisesti vuoden 1999, mutta se ei ole kuitenkaan saavuttanut Venäjän talousromahdusta edeltänyttä tasoa vuonna 1997, jolloin se oli korkeimmillaan. Suurimman tuoteryhmän viennissä muodostavat voirasvat ja juustot.

Elintason nousun myötä Venäjällä elintarvikkeisiin käytetyn rahan osuus pienenee. Jalostettujen ja laadukkaimpien tuotteiden kulutus kasvaa ja kulutustottumukset muuttuvat. Suuret kulutuskeskukset, Pietarin ja Moskovan alue, sijaitsevat lähellä Suomea. Ne ovat elintarvikkeiden alituotantoalueita ja tyhjiö täytetään tuontielintarvikkeilla. Herkästi pilaantuvien elintarvikkeiden viennissä Suomella on mahdollisuus lisätä vientiään Venäjälle. Funktionaalisten elintarvikkeiden kulutus lisääntyy. Myös juustoissa Suomella on erikoisosaamista ja se näkyy vientitilastoissa.

Suomalaiset elintarvikeyritykset toimivat Venäjällä pääosin viennin kautta. Investointien osuus on myös kasvanut. Suurta teollisuuden siirtymää Venäjälle ei ole kuitenkaan odotettavissa. Tulevaisuudessa Venäjälle siirtynee maitotaloustuotteiden tuotantoa Pietarin alueelle.

Venäjän tuleva WTO-jäsenyys alentaa tulleja ja erilaisia rajoituksia. Se merkitsee myös läpinäkyvämpää kauppaa ja lisää kilpailua Venäjän sisällä. Näin suomalaistenkin elintarvikkeiden vienti helpottuu rajamuodollisuuksien vähenemisen myötä. Venäjän elintarviketuonti lisääntynee ja elintarviketeollisuuden ulkomaiset investoinnit lisääntyvät Venäjällä.

Transiton kehitys jatkuu myönteisenä tulevina vuosina. Venäjän talouden kasvu lisää tuontia ja tuonnin vuosittainen jopa 30 % yltävä kasvu joutuu hakemaan tuontireittejä myös muiden maiden kautta, vaikka Venäjä kehittää ja rakentaa voimakkaasti omia satamiaan ja muita kuljetusväyliä. Tavaroiden tuontireittejä muualle ohjaa Venäjän kysyntään nähden liian pieni varastokapasiteetti, tullauksen monimutkaisuus ja lainsäädännön puutteellisuus.

Venäjän satamien volyymit ovat kasvaneet osaksi rautateiden harjoittaman tariffipolitiikan vuoksi, joka ohjaa vientikuljetuksia sen omin satamiin ja toisaalta Venäjän hallituksen hyväksymän liikennestrategian mukaisesti. Käytetty tariffipolitiikka on johtanut myös ongelmiin erityisesti hiilikuljetusjunien ruuhkautuessa satamien ratapihoille. Vaunujen toimiessa varastona aiheutuu entisestään paheneva vaunupula.

Suomen kautta tapahtuva transito on pääosin arvotavaraa, kulutuselektroniikkaa ja kodinkoneita sekä henkilöautoja. Transiton pääsatamat Venäjälle Suomen kautta ovat Kotka ja Hamina arvotavaroissa ja Kotka sekä Hanko autojen kauttakuljetuksessa. Kotkan asema varsinkin autojen kauttakulussa on vahvistunut ja se on noussut jo lähelle Hangon volyyymiä. Autojen kuljetukset Kotkan kautta Venäjälle tulevat lisääntymään Hangon sataman kapasiteetin täytyessä. Haminan sataman kautta kulkee myös autoja Venäjälle. On mahdollista, että autojen transiton kasvaessa Hamina ottaa osansa volyyymistä.

Autojen kauttakulkumäärän kasvaessa yhdessä muun transiton kanssa saattaa rajan ylityksestä muodostua jarru kasvulle. Rekkajonot syövät transiton mainetta Suomessa ja aiheuttavat taloudellisia kustannuksia kuljetusketjussa. Vaikka jonot aiheuttaa Venäjän rajaviranomaisten toiminta ja Venäjän lainsäädännön byrokraattisuus, syntyy jonoista kuljetusreitien maineelle tahroja. On tärkeää, että Suomen viranomaiset pyrkivät kahdenkeskisissä ja EU:n ja Venäjän välisissä viranomaistapaamisissa nopeuttamaan jonoja rajalla poistavia toimenpiteitä kuten sähköistä tullausta.

Transitoliikenne palveluineen on yksi Suomen vientituotteista Venäjälle. Se jättää Suomeen noin 300 miljoonaa euroa vuodessa. Sen työllistävä vaikutus oli vuonna 2006 2 540 työntekijää.

Erityisen merkityksellistä transito on Kymenlaakson kaupunkien Kotkan ja Haminan taloudelle. Satamat työllistävät suorine ja epäsuorine vaikutuksineen noin 5 500 henkilöä, mikä on viidennes Haminan ja Kotkan työllisten määrästä. Venäjän liikenne työllisti vuonna 2004 tehdyn kyselyn mukaan Kotkassa 1 775

henkilöä ja Haminassa 1 030. Kun Venäjän liikenne on vuodesta 2004 lisääntynyt, voi arvioida työllisten määrän pysyneen vähintään samana tai nousseen.

Transiton määrän säilyttäminen nykyisellä tasollaan ja sen kasvu edellyttää Suomen reitin kehittämistä kaikilta osiltaan. Autojen junakuljetukset täydellä junalla Moskovaan on tervetullut lisäkuljetusvaihtoehto. Konttijuna Moskovaan on ollut jo kauan suunnitteilla ja sitä on kokeiltu monta kertaa. Mikäli tullipassitusongelma Moskovassa saadaan sovittua ja juna on hinnaltaan kilpailukykyinen kuljetusmuoto, siirtynee osa nyt rekoilla Moskovaan kuljetettavista konteista kiskoille. Junakuljetukset ainakin estävät rajojen rekkajonojen merkittävän lisääntymisen ja tuovat asiakkaille mahdollisuuden valita auto- ja junakuljetuksen välillä.

Suomen reitti näyttää säilyttävän asemansa sekä arvotavara- että autojen kuljetuksissa Venäjälle. Kuljetusreitin vahvuutena ovat edelleen luotettavuus ja turvallisuus. Palvelujen saatavuus nähdään myös Suomen reitin vahvuutena. Korkeatasoinen varastointipalvelu on selkeä Suomen reitin etu. Suomessa todetaan löytyvän ammattitaitoinen työvoima ja osaavat logistiikkakumppanit. Lisäksi Suomen sijainti Venäjän suurten kulutuskeskusten Pietarin ja Moskovan talousalueiden lähellä ja pitkät perinteet Venäjän kaupassa koetaan myönteisenä reitin valinnassa.

Henkilöautojen transitossa kilpailijoiksi tulevat Ust Lugan valmistuva satama Venäjällä, Baltian maiden sekä Mustanmeren satamat Iljitsevsj Ukrainassa ja Novorossisk Venäjällä. Kuljetukset lisääntyvät myös suoraan Keski-Euroopan autotehtailta Valko-Venäjän kautta sekä Gdanskin satamasta Puolasta rekoilla edelleen Venäjälle. Mikäli Trans-Siperian radan tariffit ovat kilpailukykyiset, ovat mahdollisia autojen suorat kuljetukset Venäjälle Kaukoidän tuotantolaitoksilta.

Venäjän markkinoiden kasvaessa ja autoteollisuuden uudelleen sijoittumisesta johtuen ajoneuvologistiikka on muuttumassa. Markkinoille on syntymässä uusi kilpailutilanne. Jos Itämeren alue haluaa säilyttää autokuljetuksissa ainutlaatuisen asemansa, tulee eteen kysymys verkostoitumisesta, yhteistyöstä ja sitä kautta palveluiden kehittämisestä arvoketjussa. Toisaalta Venäjä voi hallinnollisilla toimilla halutessaan ohjata autojen tuontiliikennettä haluamaansa suuntaan.

Venäjällä tuotettujen ulkomaisten automerkkien tuotannon kasvaessa autojen komponenttien kuljetukset Venäjälle lisääntyvät. Niiden kuljetukset hakevat reittivaihtoehtoja ja haastattelujen mukaan niitä saatetaan yhdistää arvotavarakuljetusten kanssa. Kun länsimaisia autotehtaita on rakennettu ja rakennetaan Suomen lähelle Pietarin ja Moskovan ympäristöön, on todennäköistä, että Suomen reitti saa osansa komponenttien kauttakuljetuksesta.

Arvotavarakuljetuksissa tapahtuu siirtymää suoriin kuljetuksiin Venäjälle. Suomeen saapuneita transitokonteja ei pureta varastoon Suomessa vaan kontit jatkavat suoraan jälleenmyyjälle tai kaupan hyllylle Venäjälle. Kehityksen mahdollistaa suurten asiakkaiden lisääntyminen. Tällöin Suomessa toimivien

varastonpitäjien on löydettävä uusia liikemuotoja mahdollisesti pienenevän varastotarpeen käyttämiseksi ja liiketoiminnan kannattavuuden säilyttämiseksi.

Arvotavaran toimittajat kokeilevat koko ajan muita toimitusreittejä, mutta toistaiseksi ei Suomen reitille näytä olevan vakavaa kilpailijaa. Venäjän ja Baltian maiden välien kiristyttyä keväällä 2007 varapääministeri Ivanov ilmoitti Venäjän supistavan tavarankuljetuksiaan Baltian satamien kautta. Se saattaa merkitä Venäjän omien satamien ohella tavarankuljetusten lisääntymistä Suomen satamien kautta.

Suomen reitti säilyttäneen merkittävän aseman Venäjän kuljetuksissa. Se kuitenkin edellyttää reitin logistiikkatoimijoiden yhteistyötä ja palvelujen kehittämistä sekä valmiutta Venäjän infrastruktuurin kehittymisen myötä odotettaviin haasteisiin.

Lähteet

Agenet Finland Oy (2005). Markkinatutkimus tuontilogistiikasta reitillä Suomi-Venäjä, Moskova

Bofit Online 8/2003,

Bofit Online 2/2006, Kestääkö Venäjän kasvu

Bofit Russia forecast 2/2006

Bofit Russia review 11/2006

Eurostat yearbook 2006-2007/ international trade

Helanterä A & Tynkkynen V-P (2003). Maantieteelle Venäjä ei voi mitään. Gummerus Kustannus Oy, Helsinki

Helminen, R, Keltaniemi, A, Ruutikainen, P, Peura, A, Saurama, A (2007). Kymenlaakson satamien aluetaloudelliset vaikutukset. Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisu B 137, Turku

Hernesniemi H, Auvinen S, Dudarev G (2005). Suomen ja Venäjän logistinen kumppanuus. Elinkeinoelämän tutkimuslaitos B 209, Helsinki

Märkälä M & Jumpponen J (2007). Traket – Transitoketjun kilpailukyky. Lappeenranta University of Technology, Northern Dimension Research Centre, publication 42, Lappeenranta

Kaipio H & Leppänen S (2005). Distribution systems of food sector in Russia. The perspective of Finnish industry. Lappeenranta University of Technology, Northern Dimension Research Centre, publication 19, Lappeenranta

Kinnunen J (2006) Siirtykö elintarviketuotantoa Suomesta Venäjälle? Lappeenranta University of Technology, Northern Dimension Research Centre, publication 32, Lappeenranta

Kymen Sanomat, 17.04.2007

Liuhto K, Peltö E, Lipponen K (2004). Where to do business in Russia, Turun Kauppakorkeakoulu/ Pan-European Institute

LVM (2005). EU:n ja Venäjän välisten liikenneyhteyksien nykytila ja kehitysnäkymät, Julkaisu 4/2005. Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki

Ollus S-E, Simola H (2006). Russia in the Finnish economy, Sitra reports 66, Helsinki

Ruutikainen P, Inkinen T, Tapaninen U (2006). Suomen ja EU:n välinen kuljetuslogistiikka, yritys haastattelut. Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja B 135, Turku

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

Salanne I, Leskinen T, Saarto P, Tikkanen M, Jouslehto E (2006). Trama-projekti, Transitoliikenteen taloudelliset vaikutukset, tietokonemalli. Sito- yhtiöt, 2007

Tekoniemi M (2003). Näkökulmia Venäjän talouteen – erityistarkastelussa viljan vientinäköymät Bofit Online 8/2003, Bofit seminaari 22.05.2003. Näkökulmia Venäjän talouteen

Seanews information and consulting (2006). Cars and trucks import into Russia, Sankt Petersburg

Ust Lugan satama (2007). Goloviznin Andrei, powerpoint- esitys

Virolainen M (2005). Venäjän maatalous- ja elintarvikesektori muutoksessa. Pellervon Taloudellisen tutkimuslaitoksen julkaisuja 79, Helsinki

VR-konserni. V uosikertomukset 1999-2006

Internet-lähteet

Elintarviketeollisuusliitto (2007) www.etl.fi

Haminan sataman sivut (2007) www.portofhamina.fi

Klaipedan sataman tilastot (2007). www.portofklaipeda.lt

Kotkan sataman sivut (2007). www.portofkotka.fi

Merenkululaitoksen tilastot (2007). www.fma.fi

Riikan sataman sivut (2007). www.freeportofriga.lv

Satamaliiton tilastot (2007). www.finnports.com

Tallinnan sataman sivut (2007). www.portoftallinn.ee

Tilastokeskus (2007). Transitoliikenne Suomen kautta, www.statfin.stat.fi

Tullihallitus (2007). Suomen ja Venäjän välinen kauppa v. 1997-2006, transitotilastot, www.tulli.fi

Venäjän Federaation valtiollinen tilastokeskus (2007). www.gks.ru

Venäjän Federaation liikenneministeriö (2005). Venäjän Federaation liikennestrategia vuoteen 2020, www.mintrans.ru

Venäjän Rautatiet OAO. www.rzd.ru

www.automen.ru

www.rzd-partner.ru

www.seanews.ru

www.ust-luga.ru

Liite 1. Haastatellut henkilöt

Andersson Matti	markkinointipäällikkö	VR Cargo	29.01.07
Koskinen Markku	liikennepäällikkö	Kotkan Satama	30.01.07
Sirola-Myllylä Nanna	markkinointijohtaja	Kotkan Satama	21.03.07
Eerikäinen Esa	markkinointi- ja kehitysjohtaja	Haminan Satama	27.04.07
Kivilaakso Tommi	johtaja	Itäinen tullipiiri	27.03.07
Päivinen Simo	kaupallinen johtaja	Itella Logistics Oy	19.01.07
Wangel Henrik	aluepäällikkö	Nurminen Autologistics	04.01.07
Nuolioja Pertti	head of customs care	Wallenius Wilhelmssen Logistics Finland	08.01.07
Salonen Päivi	planning team manager logistics	Panasonic (CIS) Oy	02.01.07
Laaksonen Tommi	country manager warehousing	Centos Central Logistics Finland	31.01.07
Mäkinen Aapo	kehitysjohtaja	SE Mäkinen Logistics	12.01.07
Määttä Juha	product manager transit traffic	DHL Express Finland Oy	16.01.07
Nelimarkka Pentti	johtaja	Canon East logistics	09.02.07



Turun yliopisto
Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
WTC Building, Veistämönaukio 1-3
20100 Turku

<http://mkk.utu.fi>