



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Selvitys autojenkuljetuksista Suomen kautta Venäjälle

15.3.2006

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Liikenne- ja viestintäministeri Susanna Huovinen antoi 7.2.2006 tehtäväkseni valmistella selvitys autojenkuljetuksista Suomen kautta Venäjälle ja erityisesti tarkastella, miten autojenkuljetuksia voitaisiin siirtää juniin. Työn tuli olla valmis 15.3.2006 mennessä.

Selvitystä laatiessani olen kuullut useita asiantuntijoita ja saanut heiltä kommentteja ja kirjallista aineistoa. Aineistoa selvitykseen ovat toimittaneet erityisesti yli-insinööri Jari Gröhn liikenne- ja viestintäministeriöstä, yli-insinööri Ilkka Komsu Tiehallinnosta, johtaja Tommi Kivilaakso Itäisestä Tullipiiristä ja johtaja Ilkka Seppänen VR Cargosta. Työn sihteerinä on toiminut neuvotteleva virkamies Tuomo Suvanto liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Saatuani selvityksen valmiiksi luovutan sen kunnioittavasti liikenne- ja viestintäministeriölle.

Helsingissä 15.3.2006

Juhani Tervala
rakennusneuvos

Selvityksen perusteella voidaan tehdä seuraavat keskeiset havainnot ja toimenpide-ehdotukset:

- Suomen kautta Venäjälle kulkeva transitoliikenne on merkittävä osa Suomen ja Venäjän välistä tavaraliikennettä.
- Transitoliikenteestä aiheutuu sekä hyötyjä että haittoja. Transitoliikenteen taloudellinen merkitys Suomelle on kuitenkin niin suuri, että transitoliikennettä ei kannata rajoittaa, vaan sen haittavaikutuksia tulee lieventää. Transitoliikenteellä on myös selvä työllistävä vaikutus. Voidaan arvioida, että koko transitoliikenne työllistää Suomessa noin 2700 henkeä. Autojenkuljetukset Hangon kautta työllistävät tällä hetkellä noin 550-600 henkeä.
- Autojenkuljetukset Suomen kautta Venäjälle ovat lisääntyneet ja muodostavat noin 20 % maantietransitosta Venäjälle.
- Ympäristön, liikenneturvallisuuden ja väylästön kulumisen kannalta olisi edullista, mikäli osa autonkuljetuksista voitaisiin hoitaa rekkojen sijasta junalla. Yhdellä kokojunalla pystytään kuljettamaan noin 400 autoa eli yhdellä junalla voitaisiin korvata 50 - 60 kuorma-autokuljetusta
- Juna ei ole ollut kilpailukykyinen kuorma-autoliikenteen kanssa näissä kuljetuksissa. Keskeisiä syitä ovat olleet mm. kuljetusten hinta, sopivan vaunuston ja tarvittavan terminaalin puuttuminen Moskovassa, tullauskäytännöt ja erot infrastruktuurimaksuissa. Nämä esteet ovat kuitenkin poistumassa ja autojen kuljetukset junalla tulee olemaan jo lähivuosina kilpailukykyistä. Junaliikenteen voidaan olettaa saavuttavan noin kolmanneksen markkinaosuuden autojen kuljetuksista.
- Valtiovallan keinot vaikuttaa autojenkuljetusten kuljetusmuotojakaumaa, ovat hyvin rajalliset.
- Valtio voi myöntää määräaikaisten alennuksen rataverosta rautatiekuljetuksille.
- Suomen ja Venäjän välistä maantieliikennesopimusta tulisi muuttaa siten, että myös venäläiset kuorma-autot saisivat tuoda Suomeen enintään 200 litraa verotonta polttoainetta.
- Vaikka autojenkuljetuksista tullaan jatkossa hoitamaan junalla todennäköisesti noin kolmannes, tulee autojenkuljetusrekkojen määrä lisääntymään Suomen maanteillä, koska markkinat kasvavat.
- Valtion tulee ensisijaisesti keskittyä tämän liikenteen haittapuolten minimoimiseen.
- Keskeinen keino olisi nopeuttaa valtatie 7 parantamista.
- Loviisan ja Kotkan sekä Haminan ja Vaalimaan välisen moottoritien sekä Haminan ohikulkutien suunnittelua ja toteuttamista tulisi pyrkiä nopeuttamaan.

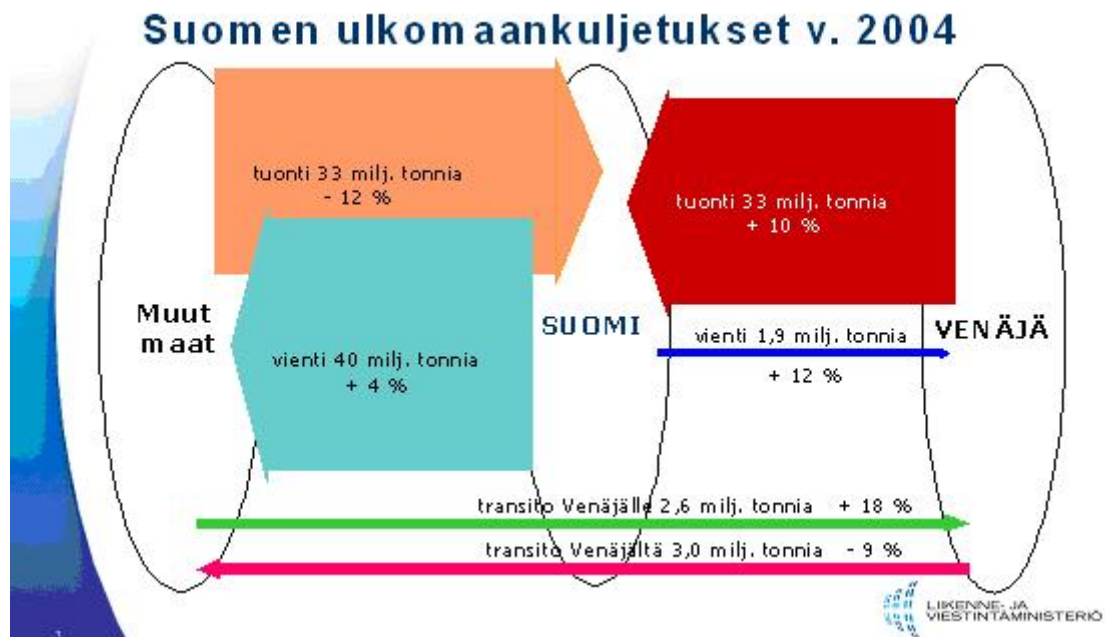
- Transitoliikenteen ja muun Venäjän maantieliikenteen aiheuttamia haittoja voitaisiin vähentää myös tulliviranomaisten ja poliisin toimilla. Rajalle satamista ja liikennekeskuksista lähtevän liikenteen pulssimaisuutta voitaisiin vähentää lisäämällä Suomen tullitoimipaikkojen ja muiden toimijoiden palveluaikaa eli siirtymällä jatkuvaan 24 tunnin aukioloon. Tämä edellyttäisi tullihenkilöstön olennaista lisäämistä.
- Suomen puolella Liikkuva poliisi ja Tulli voisivat tehostaa raskaan liikenteen ajoneuvojen kuntoisuuden ja lastin liikennekelpoisuuden valvontaa onnettomuusriskien vähentämiseksi. Tarkastuksia tulisi tehdä nimenomaan satamissa ja liikennekeskuksissa eikä pelkästään rajalla.
- Autojenkuljetuksista vastaavia kuljettajia tulisi myös informoida esitteellä turvallisesta jonoajamisesta. Venäläisiä kuorma-autonkuljettajien informoinnissa voitaisiin hyödyntää aktiivisesti Suomessa toimivaa venäjänkielistä radiokanavaa Radio Sputnikia.
- Venäjän puolella rajalle johtavia teitä tulisi parantaa ja rakentaa uusia. Suomen tulee korostaa Venäjälle, että rajalle johtavien teiden parantaminen ja rajanylityksen jousta-voittaminen on nimenomaan myös Venäjän, eikä pelkästään Suomen etu.

0. JOHDANTO

Tässä muistiossa käsitellään autojenkuljetuksia Suomen kautta Venäjälle. Muistiossa selvitetään tekijöitä, jotka vaikuttavat näiden kuljetusten kulkumuotojakaumaan ja onko olemassa keinoja, joiden avulla osa autojenkuljetuksista voitaisiin hoitaa junalla kuorma-autokuljetusten sijaan.

1. SUOMEN JA VENÄJÄN VÄLINEN TAVARALIIKENNE JA TARANSIITTOLIIKENNE

Suomen ja Venäjän välinen tavaraliikenne on viime vuosina kasvanut. Erityisesti raakapuun tuonti on kasvattanut kuljetusmääriä. Transitoliikenteessä itään menevän kulutustavaran määrä on kasvanut nopeasti ja länteen menevän joukkotavaran määrä laskenut hitaasti.



Kuva 1. Suomen ja Venäjän välinen tavaraliikenne vuonna 2004.

Suomen tuonnissa Venäjältä tiekuljetusten osuus on vain 12 % tonneista. Tämä johtuu tuotavista tavaralajeista, jotka soveltuvat hyvin vesi- ja rautatiekuljetuksiin. Suomen vientitonneista Venäjälle kuljetetaan 71 % maanteitse.

Suomen kautta itään menevät kauttakuljetukset viedään lähes aina maanteitse. Tähän vaikuttavat samat syyt kuin Suomen vientikuljetuksiin. Erityisesti transitotavaran lähetysreitit ovat useimmiten niin pieniä, ettei junakuljetus tule kysymykseen. Toisaalta konttivirta on kokonaisuudessaan niin suuri, että säännölliselle junakuljetukselle voisi olla riittävä kysyntä. Konttijunien käytännön ongelmana on toistaiseksi ollut tullaus ja terminaalit määränpäässä. Sen sijaan transitokuljetukset Venäjältä Suomen kautta länteen kulkevat Suomen satamiin pääsääntöisesti junalla.

2. AUTOKULJETUSTEN NYKYTILANNE

2.1. Kuinka suuresta liikenteestä on kyse

Venäjälle vietiin vuonna 2005 transitokuljetuksina Hangon, Kotkan ja Turun kautta yhteensä 339 620 uutta henkilö- ja pakettiautoa. Hangon kautta kulki 253 634 autoa, Kotkan kautta 58 286 ja Turun kautta 27 700 autoa.

Autojenkuljetus on lisääntynyt viime vuosina selvästi. Vuoteen 2004 verrattuna autojen kuljetukset lisääntyivät 43,1 %. Lähivuosina kuljetusten odotetaan kaksinkertaistuvan. Toisaalta kyseinen liikenne voi myös loppua yhdessä yössä päätöksillä, joihin Suomessa ei voi lainkaan vaikuttaa.

Autojen transitokuljetukset muodostivat vuonna 2005 noin 19 % maanteitse itään kulkevan transito-liikenteen tonneista ja noin 22 % sen arvosta.

2.2. Miksi autoja kuljetetaan Venäjälle Suomen kautta

Suomalainen logistiikka on jo pitkään hoitanut merkittävän osan Venäjän varastonpidosta ja paikkaa muutenkin maan tukkuportaan puutteita. Autojen kuljettamiseen Venäjälle Suomen kautta on useita käytännön syitä.

Yksi keskeisistä syistä on se, että Pietarin satamassa ei ole autojen varastoimiseen tarvittavaa tilaa eli autokenttää. Autoja kuljettavat alukset ovat kooltaan suuria ja niillä on vaikea päästä Pietarin satamaan varsinkin talviaikana. Autojenkuljetuksia Suomen kautta edistää se, että Suomi myöntää näille aluksille osalastialennusta merenkulun väylämaksuista. Tämä johtuu siitä, että nämä alukset ovat jättäneet ennen Suomeen tuloa jo suurimman osan lastistaan muiden maiden satamiin ja ilman osalastialennusta näiden alusten väylämaksut nousisivat suuriksi alusten suuren koon takia.

Myös Venäjän tullikäytäntö vaikuttaa asiaan. Venäjällä tuontierä on tullattava 21 päivässä. Tuonti isoissa erissä ei ole kannattavaa, koska veroja ei haluta maksaa etukäteen. Lisäksi suuren arvotava-raerän vientiä Venäjälle pidetään riskinä, koska hallintoon ei luoteta täysin. Autojen kuljetus Suomen kautta johtuu myös siitä, että suomalaiset satamat toimivat hyvin ja Suomen tieinfrastruktuuri mahdollistaa nopeat kuljetukset.

2.3. Autojenkuljetukset Suomen tieverkolla

Yhteen autojenkuljetusrekkaan mahtuu 4-8 autoja. Keskimäärin yhdessä rekkakuormassa viedään 6 - 6,5 autoa. Vuonna 2005 autoja kuljettavia rekkalasteja oli 57 090 kappaletta. Raja-asemien tilastoaineiston mukaan n. 57 % kaikista transitoautoista kuljetettiin Vaalimaan kautta. Nuijamaan osuus kuljetuksista oli 23 % ja Imatran 19 %.

Autojen transitokuljetukset keskittyvät arkivuorokausille. Esimerkiksi Hangossa vilkkaimpina päivinä autokuljetuksia lähtee 200-300 kpl (ennätys 375 kpl). Kuljetusautot pyrkivät tekemään viikoittain vähintään 2 tai jopa 3 matkaa Suomen ja Venäjän välillä. Rekat palaavat tyhjinä Suomeen jo usein edellisenä iltana, joten tyhjä paluuliikenne sijoittuu osittain viikonloppuihin.

Kuljetukset ajoittuvat pääosin arkivuorokausille, aiheuttaen tieverkolle noin 200 raskaan yhdistelmän lisäyksen. Lisäksi tyhjänä satamiin ajavat kuljetusrekat, joiden liikenne ajoittuu myös viikonloppuihin, lisäsivät raskaan liikenteen määrää arkisin noin 170 yksiköllä. Täten autojenkuljetusliikenne aiheutti lisäliikennettä Suomen tieverkolle yhteensä noin 370 rekkaa per arkipäivä.

Satamakohtainen arvio arkipäivän autorekkaliikenteestä on: Hanko n. 280 autorekkaa/arkivrk, Turku n. 30 autorekkaa/arkivrk ja Kotka n. 60 autorekkaa/arkivrk. Vastaavasti itärajan raja-
 asemakohtainen on seuraava Vaalimaalla n. 210 autorekkaa/arkivrk, Nuijamaalla n. 85 autorek-
 kaa/arkivrk ja Imatralla n. 75 autorekkaa/arkivrk . Liikenteen tarkkaa sijoittumista tieverkon eri
 osilla on käytettävissä olevien tietojen perusteella vaikea arvioida. Karkeasti voidaan kuitenkin ar-
 vioida, että em. liikenteestä sijoittuu Koskenkylän jälkeen valtatielle 7 noin 180 rekkaa/arkivrk ja
 valtatielle 6 noin 130 rekkaa/arkivrk.

Kuva 2.



Kuvassa 3 on kuvattu raskaan liikenteen osuutta etelärannikon pääteillä. Raskaan liikenteen osuus valtateilla keskimäärin on noin 11 %. Kuvasta 3 voidaan havaita, että Hangon ja Porvoon välillä raskaan liikenteen osuus keskivuorokausiliikenteestä on normaali, mutta itäisissä pisteissä raskaiden ajoneuvojen osuus on selvästi keskimääräistä suurempaa eli 20-25 % ja perävaunullistenkin ajoneuvojen osuus on lähes 20 %.

Autojenkuljetusrekkojen osuus raskaan liikenteen määrästä on valtiolla 25 vähän yli 20 % ja muilla etelärannikon tieosuuksilla 5- 16 %. Täten autojenkuljetusrekat ovat vain pieni osa etelärannikon teiden raskaasta liikennestä. Autojenkuljetus koetaan kuitenkin paljon suuremmaksi liikenteeksi kuin se todellisuudessa on. Tämä johtuu ilmeisesti siitä, että autojenkuljetusrekat ajavat usein jopa 10 auton letkoina. Letkojen muodostuminen ei johdu tullitoiminnasta vaan on kuljettajien ja/tai kuljetusyhtiöiden oma tapa. Usein jo aamupäivän aikana tulliselvitetyt rekat jäävät odottamaan muita yksiköitä ja letka lähtee yhdessä liikkeelle iltapäivällä. Toisaalta Kaakkois-Suomen teillä muutoinkin vilkas raskaan liikenteen määrä synnyttää rekkaletkoja, joten kyseessä ei ole mitenkään poikkeuksellinen ilmiö.

Autojenkuljetukset tulevat lisääntymään jatkossa erityisesti Kotkan ja Vaalimaan välillä, sillä Hangon sataman autojenkäsittelykapasiteetti on täyttymässä ja liikenteen kasvu ohjautuu todennäköisesti Kotkan satamaan.

Kuva 3.



2.4 Autonkuljetuksiin liittyvät ongelmat ja hyödyt

Autojenkuljetuksiin liittyy tiettyjä ongelmia, mutta myös hyötyjä. Kasvanut rekkaliikenne vaikuttaa väylien kulumiseen ja liikenteen sujuvuuteen. Varsinkin ohitustilanteiden kannalta pitkät rekkajonot ovat hankalia. Raskaan liikenteen lisääntymisellä on myös liikenneturvallisuus- ja ympäristövaikutuksia.

Taulukko 1. Valtatien 7 henkilövahinkoriski verrattuna muihin vastaaviin tietyyppeihin.

Vt 7:n osien vertailu koko maan keskitasoon	Kaikkien henkilövahinkojen riski	Kuolemanriski
<i>Moottoritiet KOKO MAA</i>	3,9	0,3
- Mo Helsinki-Koskenkylä	3,9	0,2
- Moottoritie Kotka-Hamina	6,1	0,5
<i>2-kaist. päätie KOKO MAA</i>	9,6	1,2
- Loviisa-Kotka (2-kaist)	8,5	1,6
- Hamina-Vaalimaa (2-kaist)	9,2	0,6
Leveä mol Koskenkylä – Loviisa	4,0	0,6

Taulukosta 1 voidaan havaita, että kaksikaistaisella osuudella Loviisa – Kotka kuolemanriski on noin kolmanneksen vastaavaa maan keskiarvoa korkeampi. Tavallista huonompi on tilanne myös Kotkan – Haminan moottorititiellä. Muilla jaksoilla tilanne on tietyypin keskiarvoa parempi. Leveäkaistainen moottoriliikennetie Koskenkylä - Loviisa ei vertaudu hyvin mihinkään perustyyppiin. Se on suhteellisen turvallinen sijoittuen varsin hyvin ns. uusien tietyyppien sarjaan.

Viiden viimeisen vuoden tilastotietojen mukaan 2-kaistainen tiejakso Loviisa - Kotka (Petäjäsuo) on valtatie 7 Helsinki - Vaalimaa vaarallisin osuus. Sillä kuolemanriski, eli liikennemäärän suhteutettu onnettomuusaste, on selvästi muita osuuksia suurempi ja myös noin kolmanneksen suurempi kuin vastaavan tyyppisillä teillä keskimäärin.

Välillä Loviisa - Kotka on viiden vuoden aikana tapahtunut vuosittain keskimäärin 11,2 henkilövahinkoon johtanutta liikenneonnettomuutta (vaihteluväli 8 - 15), joissa on kuollut keskimäärin 2,6 henkilöä vuosittain. Välillä Hamina - Vaalimaa henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia on tapahtunut keskimäärin 8,6 kpl vuodessa, ja niissä on kuollut yksi ihminen vuosittain. Selkeää trendiä kummankaan osuuden onnettomuusluvusta ei voida kuitenkaan päätellä.

Raskaiden autojen osallisuus kaikista onnettomuuksissa on Loviisan - Kotkan välillä pysynyt 25-30 %:ssa ja Haminan - Vaalimaan välillä noin 35 %:ssa. Täten raskaiden autojen osuus onnettomuuksista ei ole lisääntynyt, vaikka niiden määrä on lisääntynyt.

Autojen kuljetukset Suomen kautta Venäjälle tuottavat myös hyötyjä. Valtio saa väylämaksuja autoja kuljettavista aluksista ja satamat saavat satamamaksuja. Tuloja syntyy myös lastinkäsittelystä, varastoinnista ja huolinnasta sekä kuljetuksista. Karkeasti voidaan arvioida, että vuonna 2005 autojenkuljetus muodosti noin 30 miljoonan euron liiketoiminnan, jonka oletetaan siis kaksinkertaistuvan lähivuosina.

Transitoliikenteellä on myös selvä työllistävä vaikutus. Voidaan arvioida, että koko transitoliikenne työllistää Suomessa noin 2700 henkeä. Autojenkuljetukset Hangon kautta työllistävät tällä hetkellä noin 550-600 henkeä.

3. MAHDOLLISUUDET SIIRTÄÄ AUTOJENKULJETUKSIA JUNIIN

Kuljetusmuodon valintaan vaikuttaa moni tekijä. Kuljetusmuotojen välinen työnjako on Suomessa melko vakiintunut. Rautatiekuljetuksia käytetään lähinnä perusteollisuuden raaka-aineiden ja tuotteiden kuljetuksissa. Kuljetusmatkan pituuden suhteen rautatiekuljetusten käyttöalue on laaja, noin 50 kilometristä ylöspäin. Keskimääräinen rautatiekuljetuksen pituus Suomessa on noin 230 kilometriä. Rautatiekuljetusten tärkeimmän asiakaskunnan muodostavat metsäteollisuuden, perusmetsäteollisuuden ja kemianteollisuuden suuret tuotantolaitokset. Tiekuljetusta käytetään puolestaan lähes kaikissa kuljetuksissa. Tiekuljetusten käyttöalue kattaa kaikki lyhyet kuljetukset, pitkät elintarvikkeiden ja pitkälle jalostettujen tuotteiden kuljetukset sekä muut pitkät pienten tavarakerien kuljetukset. Keskimäärin tiekuljetuksen pituus on noin 70 km.

Yritykset valitsevat itselleen sopivan kuljetusmuodon kuljetustarpeen, hinnan, aikataulujen ym. tekijöiden perusteella. Valtiovallan tehtävänä on huolehtia, että laonsäädäntö, liikenteen hinnoittelu ja infrastruktuuri mahdollistavat liikennemuotojen tasapuolisen kilpailun.

Ympäristön, liikenneturvallisuuden ja väylästä kulumisen kannalta olisi edullista, mikäli osa autonkuljetuksista voitaisiin hoitaa rekkojen sijasta junalla. Vuonna 2005 junalla kuljetettiin kuitenkin vain noin 5000 autoa lähinnä Kazakstaniin. Yhdellä kokojunalla pystytään kuljettamaan noin 400 autoa eli yhdellä junalla voitaisiin korvata 50 - 60 kuorma-autokuljetusta. Vuositasolla 100 000 auton kuljettamiseen tarvittaisiin noin 5 kokojunaa viikossa.

Autojen rautatiekuljettamiseen vaikuttavat hyvin monet eri tekijät.

3.1. Kuljetusten kokonaishinta

Kuljetuksen hinta on yksi ratkaiseva tekijä kuljetusmuodon valinnassa. Tähän asti venäläisillä kuorma-autoilla suoritettu autojenkuljetus on ollut selkeästi edullisempi kuin junakuljetus aina Moskovan kuljetusetäisyydelle asti. Juna on pystynyt kilpailemaan vain pitkillä matkoilla, kuten Kazakstanin kuljetuksissa.

Venäläisten rekkojen kustannustaso on kuitenkin vähitellen noussut ja Venäjän rautatiet on ollut valmis myöntämään erikoisrahteja autojen kuljetuksiin. Tämä on johtanut siihen, että junakuljetus on VR:llä tehtyjen analyysien mukaan ensimmäistä kertaa kilpailukykyistä myös Moskovaan. Tämä koskee nimenomaan pieniä ja keskisuuria autoja. Maastureiden kuljettaminen on vielä edullisempaa rekoilla kuin junalla. Pietari on sen sijaan liian lähellä, eikä juna pysty kilpailemaan kuorma-autojen kanssa.

Kustannussuhteeseen vaikuttaa myös se, voidaanko autot purkaa rautatievaunuista suoraan tulliterminaaliin vai täytyykö ne siirtää purkamisen jälkeen autojenkuljetusrekoilla vastaanottajalle. Nykyisin kuorma-autot vievät autot suoraan autokauppiaille, eivätkä ne seiso erillisessä varastossa. Yksittäisten autokauppioiden intressissä ei ole panostaa ko. mittaviin logistiikkainvestointeihin. Rekkakuljetukset ovat tälle kauppias-vetoiselle tuonnille tarkoituksenmukaisia venäläisestä näkökulmasta katsoen varsinkin Pietarin seudulla. Kuljetusmäärät tulevat kuitenkin vielä lisääntymään ja yksittäisten autokauppioiden sijaan kuvaan astuvat suuret yritykset, joiden intressissä on tehdä tarvittavia logistiikkainvestointeja esim. varastoihin.

3.2. Vaunukalusto

Autojenkuljetus Venäjälle junalla edellyttää sopivaa vaunukalustoa. Tämän kaluston täytyy olla Venäjälle rekisteröityä. Venäjän rautateilla on 4 600 autojenkuljetusvaunua, joista käyttökelpoisia on 2 500. Sen lisäksi markkinoilta löytyy 1 734 yksityistä vaunua. Olemassa oleva kalusto on sidottu pitkäaikaisilla sopimuksilla pääsääntöisesti pitkänmatkan kuljetuksiin Kaukoidässä sekä Venäjän autotehtaiden kuljetuksiin.

Venäjän rautateiden (RZD) arvion mukaan Suomen kuljetuksiin pystyttäisiin irrottamaan n. 100 vaunua kuluvan vuoden syyskuun loppuun mennessä. Tällä määrällä pystyttäisiin kuljettamaan yksi autojenkuljetusjuna viikossa.

Viiteen viikoittaiseen junaan tarvittaisiin n. 300 vaunua ja tällöin em. 100 vaunun lisäksi tulisi hankkia 200 uutta vaunua, joiden markkinahinta Venäjällä on noin USD 75.000. Tehtaiden kapasiteetti sallisi 100 vaunun rakentamisen vuodessa eli investointipäätöksestä kuluu noin kaksi vuotta ennen kuin 300 vaunua on kokonaisuudessaan käytössä. VR ja RZD kartoittavat parhaillaan yhdessä mahdollisuuksia autojenkuljetusvaunujen nopeammalle tuottamiselle.

3.3. Autojen tullaus määränpäässä

Autokuljetuksella ollut tullauksen suhteen selkeä etu junakuljetuksen suhteen, mikä johtuu venäläisten maahantuojien intresseistä. Autot on voitu tullata asiakkaalle sopivassa tullitoimipisteessä. Suuret kansainväliset autovalmistajat ovat kuitenkin vaatimassa enenevässä määrin sitä, että tullaus voidaan suorittaa myös rautatiekuljetukseen sopivassa toimipaikassa.

3.4. Tulliterminaali rautatiekuljetuksen määränpäässä

Jotta rautatiekuljettamisesta saataisiin volyyymihyöty irti, tulee määränpäässä olla autojen tulliterminaali, johon ne voidaan suoraan purkaa ja missä ne voidaan säilyttää tullaamatta, kunnes autot on myyty. Terminaalin suuruus tulisi olla noin yhden viikon kuljetusmäärä eli minimissään ainakin 1 500 auton vaatima tila. Kansainväliset autonvalmistajat pitävät standardina 25 m² per auto.

Venäjän rautateiden nykyisessä Moskovon autoterminaalissa Kuntsovo 2:ssa on kapasiteettia purkaa 300 vaunua viikossa, mutta jo nyt siellä puretaan kesimäärin 258 vaunua, eikä säilytyskenttää juurikaan ole. RZD tutkii parhaillaan mahdollisuuksia terminaalihankkeeseen partnereiden kanssa.

3.5. Kuljetusaika

Autokuljetus on parhaimmillaan nopeampaa kuin junakuljettaminen. Käytännössä kuitenkin raja-
muodollisuudet ja talviolosuhteet vaikuttavat merkittävästi kuljetusaikojen pitävyyteen. Tässä suh-
teessa junakuljetus on huomattavasti ennustettavampaa ja tietyillä aikataulujärjestelyillä jopa nope-
ampaa kuin autokuljetus.

3.6. Markkinointi

Autojen laajamittainen kuljetus Suomen satamista Venäjälle ja IVY - maihin vaatii uskottavan ko-
konaispaketin luomista ja onnistumista sen markkinoinnissa erittäin vaativille autojen valmistajille.

3.7. Infrastruktuurin käyttömaksut

Junien ja kuorma-autojen väliseen kilpailutilanteeseen vaikuttaa myös se, kuinka paljon ne joutuvat
maksamaan väylien käyttämisestä. Kuorma-autoliikenne ei ko. liikenteessä maksa käytännössä
lainkaan väylän käyttämisestä Suomeen, koska autot tankataan Venäjän puolella, jossa polttoaineen
hintaa on huomattavasti suomalaista tasoa alhaisempi. Junaliikenne joutuu maksamaan rataverkon
käytöstä ratamaksun perusmaksua, rataveroa ja oikoradan investointimaksua. Esimerkiksi 1000
bruttotonnin juna Hangosta Vainikkalaan joutuu maksamaan ratamaksuja yhteensä noin 950 euroa.

3.8. Syntyykö junakuljetuksia?

Autojen kuljettamiselle junalla Venäjälle on siis monta estettä. Toisaalta monet tekijät ovat ratkea-
massa (vaunut, terminaali Moskovassa). Oleellista on, että markkinat ovat selvästi muuttumassa.
Kuljetusmäärät tulevat vielä lisääntymään ja yksittäisten autokauppioiden sijaan kuvaan astuvat
suuret yritykset. Tämä mahdollistaa riittävien suurien kuljetusvirtojen syntymisen, jotta junaliiken-
ne on kannattavaa.

Realistinen arvio on, että autoja aletaan kuljettaa junalla Suomen kautta Venäjälle viimeistään ensi
vuonna ja junan markkinaosuus kuljetuksista tulee olemaan noin kolmannes eli jatkossa noin
150 000 – 200 000 autoa vuodessa.

4. JULKISEN VALLAN TOIMET

Suomen kautta kulkevalla transitoliikenteellä on merkittävä taloudellinen ja työllistävä vaikutus.
Tämän takia Suomen ei kannata rajoittaa kauttakulkuliikennettä. Ympäristön, liikenneturvallisuus-
den ja väylästä kulumisen kannalta olisi edullista, mikäli osa autonkuljetuksista voitaisiin hoitaa
rekkojen sijasta junalla. Valtiovallan kannattaa pyrkiä omilla toimillaan vaikuttamaan siihen, että
rautatiekuljetukset pystyvät kilpailemaan autojenkuljetuksista kuorma-autojen kanssa.

Rautateitse voidaan kuitenkin kuljettaa vain osa autojenkuljetuksista ja muusta Suomen kautta Ve-
näjälle menevästä transitoliikenteestä. Maanteitse tapahtuva kauttakulkuliikenne sekä sen aiheutta-
mat liikenneturvallisuus- ja ympäristöhaitat tulevat lisääntymään jatkossa. Tämä merkitsee, että
valtion tulee vähentää näitä haittoja mm. infrastruktuuri-investointien avulla.

4.1. Infrastruktuurin käyttömaksut

Rautatieliikenteen infrastruktuurimaksut ovat korkeammat kuin rautatieliikenteen. Valtiovalta voi vaikuttaa tähän, sillä lainsäädäntö antaa mahdollisuuden antaa junaliikenteelle alennusta rataverosta määrääjäksi. Näin on tehty mm. Vartiuksen kautta kulkevan transitoliikenteen osalla. Tällä tavoin kustannuseroa infrastruktuurin käyttömaksuissa voidaan pienentää jonkin verran (noin 20 %).

Toinen vaihtoehto olisi vaikuttaa kuorma-autoilta perittäviin veroihin ja maksuihin. Venäläiset rekkojen polttoainekustannukset ovat edulliset, koska ne eivät tankkaa Suomen puolella lainkaan. Tämä johtuu siitä, että Suomen ja Venäjän välinen maantieliikennesopimus ei aseta rajoituksia verottoman polttoaineen tuonnille maiden välisessä kuorma-autoliikenteessä. Käytännössä Suomeen tuotavan polttoaineen määrä on rajoitettu lähinnä turvallisuussyistä 400 litraa kuorma-autoa kohden. Suomalaisia kuorma-autoja koskee Venäjän liikenteessä kuitenkin EU:n direktiivi, joka määrää, että EU-maiden kuorma-autot saavat tuoda EU:n alueelle vain 200 litraa verotonta polttoainetta EU:n ulkopuolisesta maasta. Kuljetusyritysten tasapuolinen kohtelu edellyttäisi, että Suomen ja Venäjän välistä maantieliikennesopimusta muutetaan (tai siitä luovutaan kokonaan) siten, että myös venäläiset kuorma-autot saavat tuoda Suomeen enintään 200 litraa verotonta polttoainetta. Tällä muutoksella voitaisiin parantaa myös rautatieliikenteen kilpailukykyä.

Halutessaan Suomi voisi venäläisiltä rekoilta maksua Suomen tieverkon käytöstä ns. vinjettidirektiivin perusteella. Vinjettimaksun käyttöönotto edellyttäisi, että Suomi liittyisi Eurovinjettialueeseen, johon kuuluvat Ruotsi, Tanska, Hollanti, Belgia ja Luxemburg. Järjestelmän uusiminen olisi kuitenkin työlästä, sillä vinjettimaksu olisi kerättävä kaikilta Suomeen rekisteröidyiltä yli 12.000 kokonaispainoisilta kuorma-autoilta vuotuisena maksuna. Täten koko Suomen kuorma-autokannan verotus tulisi uusia.

Ulkomaiset kuorma-autot voisivat Suomessa ostaa joko vuorokausi-, viikko- tai vuosivinjetin. Säännöllisesti Suomessa liikennöivät autot, kuten autojenkuljetusautot, hankkisivat todennäköisesti vuosivinjetin, jonka suuruus olisi direktiivin mukaan maksimissaan yleisimmin 1450-1600 €. Tämä on niin pieni summa, että sillä ei olisi juuri mitään vaikutusta esim. autojenkuljetusten kuljetuskustannuksiin. Täten vinjettidirektiiviin perustuvilla tienkäyttömaksuilla ei voida vaikuttaa venäläisten kuorma-autojen ja rautateiden infrastruktuurimaksujen väliseen eroon.

4.2. Infrastruktuurin kehittäminen

Vaikka autojenkuljetuksista tullaan jatkossa hoitamaan junalla todennäköisesti noin kolmannes, tulee autojenkuljetusrekkojen määrä lisääntymään Suomen maanteilla, koska markkinat kasvavat. Tämän takia valtion tulee ensisijaisesti keskittyä tämän liikenteen haittapuolten minimoimiseen. Keskeisin keino olisi nopeuttaa valtatie 7 parantamista.

Valtatie 7 on osa Suomen tärkeintä kansainvälistä E18 – yhteyttä ja ns. Pohjolan kolmiota, joka on kokonaisuudessaan tarkoitus kehittää korkeatasoiseksi TEN -verkon yhteydeksi. Osuudet Helsingistä Loviisaan ja Kotkasta Haminaan on jo rakennettu moottoriväyliksi. Jäljellä ovat vielä Koskenkylän ja Kotkan sekä Haminan ja Vaalimaan välisten osuuksien muuttaminen moottoriteiksi. Lisäksi Haminan pullonkaula tulisi ratkaista ohikulkutiellä. Kyseiset osuudet ovat liikennemääriin suhteutettuna heikkomuotoisia.

Näiden hankkeiden suunnittelutilanne on seuraava:

- Koskenkylän ja Kotkan välinen moottoritiehanke on 54 km pitkä. Hankkeen kustannusarvio on 179 miljoonaa euroa. Tielain mukainen yleissuunnitelma valmistuu vuoden 2006 lopussa. Tiesuunnitelma laaditaan vuosina 2007-2008. Hankkeen rakentaminen on aloitettavissa aikaisintaan vuonna 2009.
- Haminan ohikulkutie sisältää uuden 15 kilometriä pitkän moottoritien rakentamisen, joka ohittaa Haminan keskustan sen pohjoispuolelta. Hankkeen kustannusarvio on noin 100 miljoonaa euroa. Hankkeesta on laadittu yleissuunnitelma ja lakisääteinen ympäristövaikutusten arviointi vuonna 1997. Tielain mukainen yleissuunnitelma valmistui vuonna 2005. Tiesuunnitelma valmistuu vuonna 2007. Suunnitelmavalmiuden puolesta rakentaminen voisi alkaa vuonna 2008.
- Haminan ja Vaalimaan välinen moottoritiehanke on 30 kilometriä pitkä. Hankkeen kustannusarvio on noin 104 miljoonaa euroa. Tieosuudelle on laadittu kehittämisselvitys vuonna 2003. Seuraavana vaiheena on ympäristövaikutusten arviointi ja yleissuunnitelma vuosina 2006-2008. Tiesuunnitelma laaditaan vuosina 2009-2010. Tien rakentaminen on aloitettavissa aikaisintaan vuoden 2010 jälkeen.

Hankkeiden suunnittelutilanne merkitsee, että niitä päästäisiin aloittamaan vasta 3-5 vuoden kuluttua. Hankkeiden rahoituksesta ei ole vielä tehty päätöksiä. Ns. ministerityöryhmän esityksessä hankkeet oli sijoitettu kakkoskoriin eli toteutettavaksi vuosien 2008-2013 aikana.

Haminan ja Vaalimaan välisellä osuudella toteutetaan kuitenkin välivaiheen ratkaisuna vuosina 2006-2009 ohituskaistoja, rekkakaistoja, liityntäjärjestelyjä, kevyen liikenteen järjestelyjä, tievalaistusta ja muuttuvaa liikenteenohjausta. Virojoen ja Vaalimaan välillä on Interreg-ohjelmahankkeena toteutettu paikoitusaluejärjestelyjä. Tänä vuonna on samasta ohjelmasta käynnistymässä 4 km mittaisen rekkakaistan rakentaminen raja-asemalta länteen. Hankkeeseen liittyy telemaattisen ohjauksen toteutus, tievalaistus sekä kevyen liikenteen järjestelyjä.

Vaalimaalla on tarkoitus lisätä raskaan liikenteen käsittelykapasiteettia ja joustavuutta eriyttämällä kaupalliset rekat ja matkustaja-ajoneuvot toisistaan. Lisäksi tavoitteena on saada Vaalimaalle uusi raskaan liikenteen terminaali vuonna 2008.

Tieinfrastruktuurin laatu on avainasemassa Venäjän maantieliikenteen haittojen vähentämisessä. Tämän takia edellä mainittujen tiehankkeiden suunnittelua ja toteuttamista tulisi pyrkiä nopeuttamaan.

4.3. Muut toimenpiteet Suomessa

Transitoliikenteen ja muun Venäjän maantieliikenteen aiheuttamia haittoja voitaisiin vähentää myös tulliviranomaisten ja poliisin sekä muilla toimilla.

Yksittäiset tulliselvitykset ym. asioinnit rajanylityspaikoilla eivät enää vie sellaisenaan kohtuuttoman pitkiä aikoja, mutta rekkosten suuri kokonaismäärä ja ruuhkapiikit eli liikenteen epätasainen ajoittuminen tiettyihin vuorokauden, viikon ja vuodenaikoihin aiheuttavat rajanylityspaikkojen tukehtumisen. Rajalle satamista ja liikennekeskuksista lähtevän liikenteen pulssimaisuutta voitaisiin vähentää lisäämällä Suomen tullitoimipaikkojen ja muiden toimijoiden palveluaikaa eli siirtymällä jatkuvaan 24 tunnin aukioloon. Tämä edellyttäisi tullihenkilöstön olennaista lisäämistä. Venäjän liikenteen pulssimaisuus johtuu luonnollisista kaupallis-teknisistä syistä vastaanottopäässä, mutta

myös epäterveistä tekijöistä Venäjän puolen tulliselvityksessä (eli odotetaan "tutun tullimiehen" vuoronvaihtoa).

Tiehallinto on rakentamassa yhdessä rajaviranomaisten kanssa rajanylityspaikkojen vuoronumerojärjestelmää Vaalimaalle ns. paisuntasäiliöiden yhteyteen. Tähän jononhallintaan liittyy tietynlaisten kuljetusten, kuten vihreän linjan ja adr-autojen ohitusluvut. Tulevaisuudessa järjestelmään voitaisiin lisätä telemaattiset etäjonotus - ja info-ominaisuudet, jolloin rajalle voisi saapua juuri oikeaan aikaan.

Suomen puolella Liikkuva poliisi ja Tulli voisivat tehostaa raskaan liikenteen ajoneuvojen kuntoisuuden ja lastin liikennekelpoisuuden valvontaa onnettomuusriskien vähentämiseksi. Tarkastuksia tulisi tehdä nimenomaan satamissa ja liikennekeskuksissa eikä rajalla, koska rekat saapuvat Venäjältä tyhjinä tai ovat lastattuina jo poistumassa maasta. Tarkastusten lisääminen edellyttäisi, että tulli saisi lähtöpäihin kiinteätä vaakatekniikkaa sekä tarkastustiloja.

Autojenkuljetuksista vastaavia kuljettajia tulisi myös informoida esitteellä turvallisesta jonoajamisesta. Venäläisiä kuorma-autonkuljettajia voitaisiin myös informoida Suomessa toimivan venäjänkielisen radiokanavan Radio Sputnikin avulla.

4.4. Toimenpiteitä Venäjän puolella

Myös Venäjällä tehtävillä toimenpiteillä voitaisiin vaikuttaa idänliikenteen sujuvuuteen.

Venäjän puoleisten raja-asemien toiminta vaikuttaa myös Suomen puolelle. Suomen rajalle johtavat tiet tukkiutuvat silloin, kun Venäjän puolen raja-asetat ovat täynnä rekkoja. Venäjän rekkajonot ulottuvat pahimmillaan 30 km Suomen puolelle. Tähän tilanteeseen on tulossa joitain parannuksia.

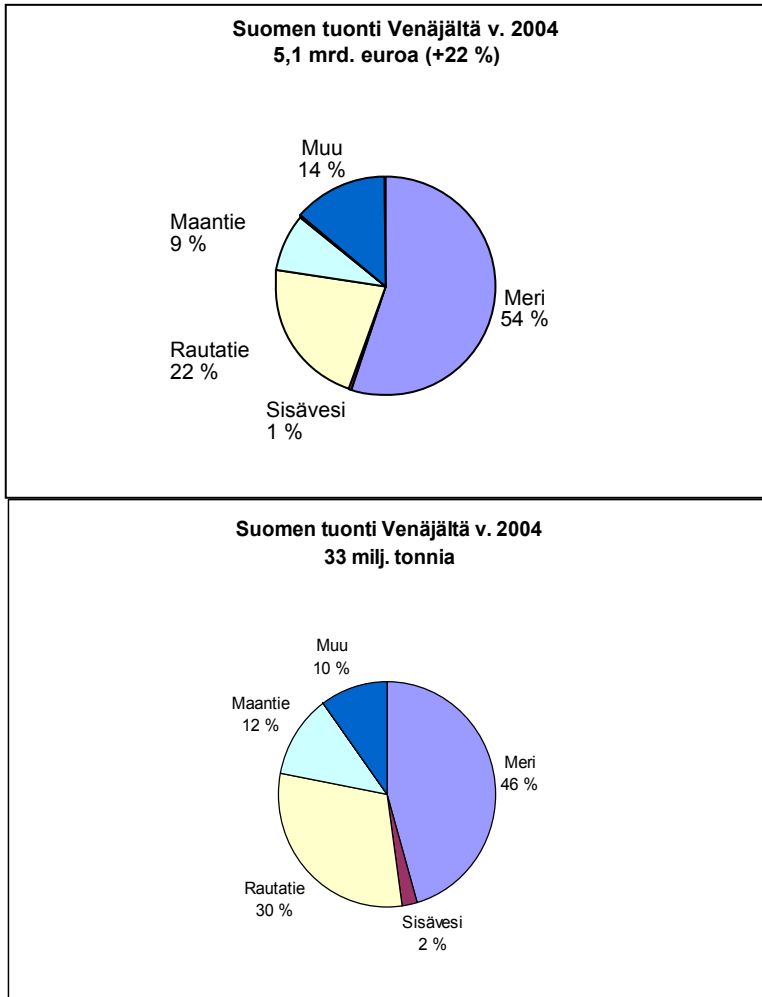
Venäjän rajaviranomaiset ovat muuttamassa toimintatapaansa siten, että rajalla tulee toimimaan vain kaksi viranomaista eli rajavartiopalvelu ja tulli. Muussa tarkoituksessa liikenne pysäytetään raja-asemien takana sijaitsevilla tarkastuspisteillä. Torfjanovkaan rakennetaan uusi Suomesta saapuvan rekkaliikenteen terminaali, jonka avulla eriytetään edelleen liikennevirtoja. Terminaalista on suunnitteilla oma yhdyskäytävä rajan yli em. Vaalimaan tavaraliikennekeskukseen.

Venäjän puolella rajalle johtavia teitä tulisi parantaa ja rakentaa uusia. Suurin eli Vaalimaan-Torfjanovkan rajanylityspaikka ei pysty yksin uusittunakaan huolehtimaan kasvavasta liikenteestä, jonka takia muitakin rajanylityspaikkoja on kehitettävä. Nuijamaan uuden rajanylityspaikan valmistuttua seuraava kehittämisvaihe ko. kohdalla on uuden Viipurin tien rakentaminen suoraan Brusnitshnojen raja-asemalta ja vanhan Saimaan kanavan huoltotien jättäminen alkuperäiseen tarkoitukseensa. Imatran Svetogorskin rajanylityspaikan kehittämisen ja liikenteen lisäämisen kannalta ratkaisevaa on Svetogorskin ohitustien rakentaminen ja edelleen Svetogorsk-Viipuri -tien perusparantaminen.

Venäjällä on tähän mennessä keskitytty toteuttamaan tieinvestointeja lähinnä Viipurista itään. Suomen tulee korostaa Venäjälle, että rajalle johtavien teiden parantaminen ja rajanylityksen joustavoittaminen on nimenomaan myös Venäjän, eikä pelkästään Suomen etu.

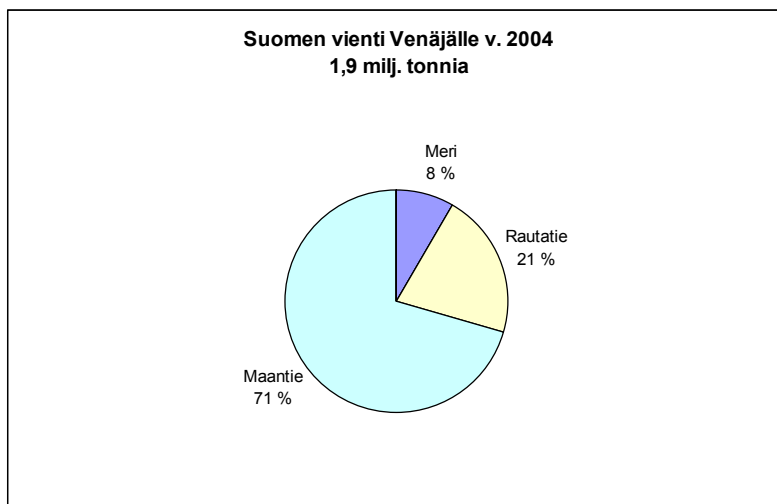
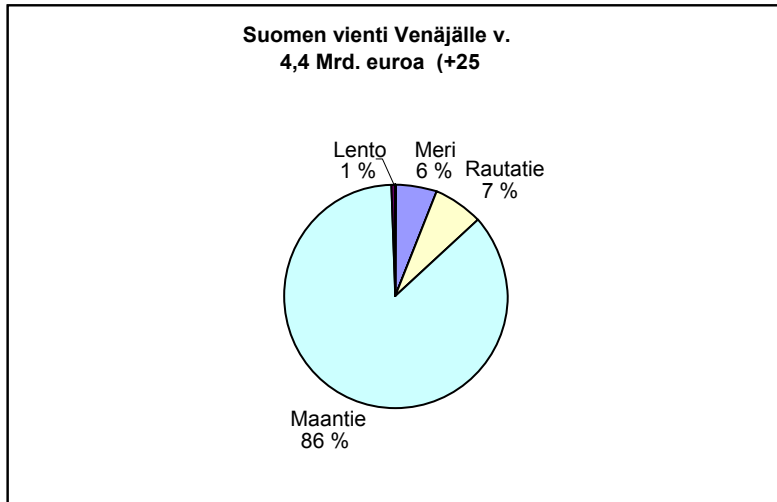
Liite 1.

Suomen tuonti Venäjältä



Liite 2

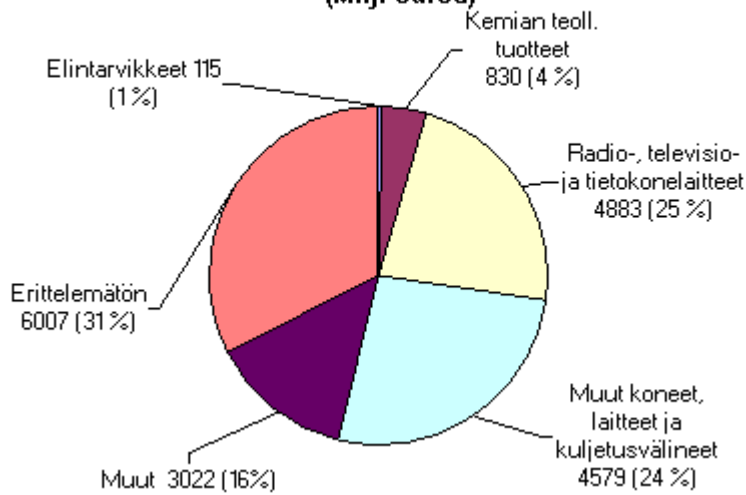
Suomen vienti Venäjälle



Liite 3.

Suomen kauttakuljetukset Venäjälle

**Maantietransito; vienti itään v. 2004 toimialoittain
(Milj. euroa)**



**Maantietransito; vienti itään v. 2004 toimialoittain
(1000 tonnia)**

