

Vyöhyketerminaali

Arto Nokelainen

VTT

Pentti Ruutikainen

Merikotka

ISBN 978-951-38-6635-8 (URL: <http://www.vtt.fi/publications/index.jsp>)
ISSN 1459-7683 (URL: <http://www.vtt.fi/publications/index.jsp>)

Copyright © VTT 2007

JULKAISIJA – UTGIVARE – PUBLISHER

VTT, Vuorimiehentie 3, PL 1000, 02044 VTT
puh. vaihde 020 722 111, faksi 020 722 4374

VTT, Bergsmansvägen 3, PB 1000, 02044 VTT
tel. växel 020 722 111, fax 020 722 4374

VTT Technical Research Centre of Finland, Vuorimiehentie 3, P.O. Box 1000, FI-02044 VTT, Finland
phone internat. +358 20 722 111, fax +358 20 722 4374

VTT, Lämpömiehenkuja 2, PL 1000, 02044 VTT
puh. vaihde 020 722 111, faksi 020 722 8035

VTT, Värmemansgränden 2, PB 1000, 02044 VTT
tel. växel 020 722 111, fax 020 722 8035

VTT Technical Research Centre of Finland, Lämpömiehenkuja 2, P.O. Box 1000, FI-02044 VTT, Finland
phone internat. +358 20 722 111, fax +358 20 722 8035

Tekijät Nokelainen, Arto & Ruutikainen, Pentti		
Nimeke Vyöhyketerminaali		
Tiivistelmä Suomen ja Venäjän välisten maantiekuljetusten rajanylitysongelmat ovat jatkuneet yli kymmenen vuotta. Rajanylitys- ja tullausongelmista johtuvat kuorma-autojen pitkät odotusajat ovat yhä paheneva pulma. Logistiikan palvelutaso on kyseisellä kuljetuskäytävällä huono. Ongelmat kärjistyvät tilanteeseen, jossa vetokalusto ja kuljettajat joutuvat toimeettomina odottamaan rajanylitystä. Eräs keino logistiikan palvelutason parantamiseksi nykyisestäään on uusi terminaalikonsepti. Vyöhyketerminaali mahdollistaa tilanteen, jossa halukkaat kuljetusoperaattorit voivat jättää kuljetusyksikön (traileri tai kontti) vyöhyketerminaaliin, ottaa siitä mahdollisen uuden yksikön ja palata takaisin ikään kuin käymättä ”varsinaisesti” Venäjän puolella lainkaan. Sama pätee tietysti toisin päin Venäjältä katsottuna. Hankkeen tavoitteena on selvittää vyöhyketerminaalikonseptin edellytykset Suomen ja Venäjän välisellä raja-alueella yhden tai useamman rajanylityspaikan yhteydessä. Uuden ratkaisumallin voidaan ennakoida vähentävän vetokaluston ja kuljettajien turhaa odottelua rajanylityspaikoilla. TIR-järjestelmä ei tue vyöhyketerminaalikonseptin toteutusta, joten sen vuoksi TIR-järjestelmän rinnalle tulisi kehittää uusi vastuujärjestelmä. Vyöhyketerminaaliin kytkeytyvät viranomaistoimet (tullaus ja rajavalvonta) ovat myös haasteellisia, ja niitä tulee kehittää samaan suuntaan kuin esimerkiksi Baselissa Sveitsin ja Saksan rajalla (EU:n ulko-rajalla) toteutetussa ratkaisussa, jossa vyöhyketerminaalikonseptin periaatteet toimivat käytännössä.		
ISBN 978-951-38-6635-8 (URL: http://www.vtt.fi/publications/index.jsp)		
Avainnimeke ja ISSN VTT Working Papers 1459-7683 (URL: http://www.vtt.fi/publications/index.jsp)		Projektinnumero 14153
Julkaisuaika Marraskuu 2007	Kieli suomi, engl. tiiv.	Sivuja 41 s.
Projektin nimi Border Zone Terminal	Toimeksiantaja(t) Kaakkois-Suomi–Venäjä-naapurisuusohjelma, Kotkan–Haminan seudun seutuvaliokunta, Cursor Oy	
Avainsanat border crossing, terminal, transit transport, TIR, level of service, logistics, Russia, Finland	Julkaisija VTT PL 1000, 02044 VTT Puh. 020 722 4404 Faksi 020 722 4374	



Series title, number and
report code of publication

VTT Working Papers 84
VTT-WORK-84

Author(s) Nokelainen, Arto & Ruutikainen, Pentti		
Title Border Zone Terminal		
Abstract <p>Cross-border problems of the road transports between Finland and Russia have continued for over 10 years. The long waiting times resulting from the cross-border and customs problems are on and on damage even the growing damage. The level of service of logistic is in this respect very unsatisfactory. An economic loss is large.</p> <p>The problems are coming to a head in a situation where trucks and hauliers must wait idle for a border crossing. A way to improve the level of service of logistics may be a new outline of the terminal, a border zone terminal. The new concept will decrease an unnecessary waiting of trucks and drivers in border crossing points. The border zone terminal will enable transport operators to leave a transport unit (trailer, container) in the terminal and to pick up a potential return unit and to re-enter back as if “not exactly” visiting Russia. Of course the same principle must be valid in reverse from the Russian side.</p> <p>It is expected that the realisation of the terminal in the long term will enhance significantly the level of service of logistics by introducing a new kind of instrument for border crossings. There are a lot of regional, nationwide and international parties getting benefit from the new system: transport operators, Finnish and Russian Customs, terminal operators, etc. The project has regionally a significant positive impact on the number of new jobs, traffic congestions, traffic emissions and littering of roadsides in main routes. Of course, most advantages are correlated with each other.</p> <p>Current TIR-Convention, customs and border crossing formalities don't support an implementation of the concept of the border zone terminal. If anything, they prevent the implementation. Therefore a new responsibility system would be devised alongside the TIR-convention.</p>		
ISBN 978-951-38-6635-8 (URL: http://www.vtt.fi/publications/index.jsp)		
Series title and ISSN VTT Working Papers 1459-7683 (URL: http://www.vtt.fi/publications/index.jsp)		Project number 14153
Date November 2007	Language Finnish, Engl. abstr.	Pages 41 p.
Name of project Border Zone Terminal	Commissioned by South-East Finland – Russia Neighbourhood Programme, Kotkan–Haminan seudun seutuvaliokunta, Cursor Oy	
Keywords border crossing, terminal, transit transport, TIR, level of service, logistics, Russia, Finland	Publisher VTT Technical Research Centre of Finland P.O. Box 1000, FI-02044 VTT, Finland Phone internat. +358 20 722 4404 Fax +358 20 722 4374	

Alkusanat

Itämeren moottoritie ja siihen linkittyvä kuljetuskäytävä IX on kasvanut merkittäväksi reitiksi Venäjän ja muun Euroopan välisissä kuljetuksissa. Transitokuljetusten lisäksi Suomen ja Venäjän välisten kuljetusten odotetaan jatkavan yhä kasvuaan.

Suomen ja Venäjän välisten maantiekuljetusten rajanylitysongelmat ovat jatkuneet yli kymmenen vuotta. Rajanylitys- ja tullausongelmista johtuvat kuorma-autojen pitkät odotusajat ovat edelleenkin pulma, jopa kasvava pulma, Suomen ja Venäjän välisessä maantieliikenteessä. Logistiikan palvelutaso kyseisellä kuljetuskäytävällä on tältä osin huono. Taloudelliset menetykset ovat mittavat. Tilanne on osaltaan vaikuttanut maiden väliseen kuljetustasapainoon siten, että venäläiset operaattorit ovat vallanneet lähes koko markkinan.

Ongelmat kärjistyvät tilanteeseen, jossa vetokalusto ja kuljettajat joutuvat toimeettomina odottamaan rajanylitystä. Ongelmaa voidaan lieventää ainoastaan rajamuodollisuuksia tehostamalla tai uusilla terminaaliratkaisuilla. Muilla toimenpiteillä perusongelma säilyy.

Eräs keino logistiikan palvelutason parantamiseksi nykyisestään on uusi terminaaliratkaisu yhden tai useamman rajanylityspaikan yhteydessä. Vyöhyketerminaali mahdollistaa tilanteen, jossa halukkaat kuljetusoperaattorit voivat Suomen tullin jälkeen jättää kuljetusyksikön (traileri tai kontti) vyöhyketerminaaliin, ottaa siitä mahdollisen uuden yksikön ja palata takaisin ikään kuin käymättä ”varsinaisesti” Venäjän puolella lainkaan. Sama pätee tietysti toisin päin Venäjältä katsottuna.

Euroopan unionin Kaakkois-Suomi–Venäjä-naapurisuusohjelman puitteissa käynnistettiin vuoden 2007 alussa esiselvitys, jossa tarkoituksena on selvittää mahdolliset lainsäädännölliset, hallinnolliset ja operatiiviset esteet, jotka estävät tai rajoittavat tällaisen palvelukonseptin toteuttamisen. Lisäksi tarkoituksena on selvittää, onko toimintamalliin kytkeytyvien osapuolten näkemysten mukaan edellytyksiä kehityshankkeen eteenpäin viemiseksi.

Työtä ohjasi ohjausryhmä, johon kuuluivat puheenjohtajana Ulla Tapaninen Merenkulualan koulutus- ja tutkimuskeskuksesta, Riitta Kallström ja Juha Haapaniemi Kymenlaakson liitosta, Päivi Ilves Etelä-Karjalan liitosta ja Jussi Lehtinen Cursor Oy:stä. Työ on toteutettu yhteishankkeena VTT:n ja Merikotkan kesken VTT:n toimiessa hankkeen koordinaattorina. Merikotkasta työhön osallistuivat toiminnanjohtaja Jouni Lappalainen ja tutkija Pentti Ruutikainen. VTT:ssä hankkeesta on vastannut erikoistutkija Arto Nokelainen, joka on toiminut ohjausryhmän sihteerinä. Ruutikainen ja Nokelainen ovat vastanneet tämän julkaisun kirjoittamisesta.

Sisällysluettelo

Alkusanat.....	5
Lyhenneluettelo	7
1. Johdanto	8
1.1 Tausta	8
1.2 Tavoitteet.....	8
1.3 Toteutus	9
2. Nykytilanne.....	14
3. Vyöhyketerminaalikonseptit	17
4. Näkemykset.....	19
4.1 Yleistä.....	19
4.2 Tulli	19
4.3 Rajavartiolaitos.....	22
4.4 Liikenne- ja viestintäministeriö	23
4.5 Kymenlaakson liitto	23
4.6 Etelä-Karjalan liitto	24
4.7 Virolahden kunta	24
4.8 Lappeenrannan kaupunki	26
4.9 Imatran kaupunki.....	27
4.10 Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri	28
4.11 Imatran seudun kehitysyritys Oy (KEHY).....	29
4.12 Lappeenranta Free Zone Oy Ltd.....	30
4.13 Schenker Oy	30
4.14 Kuehne & Nagel Finland.....	32
4.15 John Nurminen	33
4.16 DHL.....	34
4.17 Suomen huolintaliikkeiden liitto	34
4.18 Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyritykset USL ry / SKAL	34
4.19 Sitra	35
4.20 Venäläinen näkökulma	35
5. Yhteenveto	37
6. Ehdotukset jatkotoimista.....	41

Lyhenneluettelo

CMR	Kansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävä rahtisopimus.
kuljetuskäytävä IX	Liikennekäytävä Helsingistä Moskovaan (korridorin IX), yksi Euroopan unionia ja naapurimaita yhdistävistä liikennekäytävistä.
NCTS	NCTS-järjestelmässä valtuutettu lähettäjä antaa passitusilmoituksen tullille sähköisesti EDI-sanomalla. Passitusilmoitus voidaan antaa myös paperisena SAD-lomakkeella.
passitus	Kuljetus vakuuttaa sinetöidyllä kuljetusvälineellä kuljetuksen määräpaikkaan, ja tulli saa kuittauskappaleen, kun kuljetus on saapunut määräpaikkaan; kuljetukselle on asetettu määräaika. Tavara on peräisin EU:n ulkopuolelta (ei yhteisötavaraa) tai tavara passitetaan tullin valvonnassa EU:n ulkopuolelle.
SAD-3	EU:n tavanomainen vientimenettely EU:sta sen ulkopuolelle. Tavara asetetaan vientimenettelyyn jo lähtöpaikassa. Tavarana mukana kulkeva SAD3-asiakirja leimataan rajalla tositteeksi siitä, että tavara on poistunut EU:n alueelta.
SKAL ry	Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on luvanvaraista kuorma- ja pakettiautoliikennettä harjoittavien liikenteenharjoittajien ja kuljetusyritysten sekä logistisia palveluja tarjoavien yritysten elinkeinopoliittinen edunvalvontajärjestö.
T1-passitus	Passitusmenettely (esim. T1- ja T2-passitusmenettely, menettely riippuu kuljetettavien tavaroiden tullioikeudellisesta asemasta).
TIR	”Transports Internationaux Routiers”, tavaroiden kansainvälisiä kuljetuksia koskeva tulliyleissopimus. TIR-yleissopimus on laadittu Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UNECE) alaisuudessa. Euroopan yhteisö on hyväksynyt yleissopimuksen jäsenvaltioiden puolesta.
TIR carnet	Passitusasiakirja. TIR-järjestelmä perustuu tähän kansainvälisesti hyväksytyyn passitusasiakirjaan, johon liittyy takaus.
USL ry	Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry on kansainvälistä sekä sopimusliikennettä harjoittavien kuljetusyrittäjien oma erikoisjärjestö. USL ry on Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsen- eli suoritealayhdistys.

1. Johdanto

1.1 Tausta

Itämeren moottoritie ja siihen linkittyvä kuljetuskäytävä IX on kasvanut Suomen alueella merkittäväksi kuljetuskäytäväksi Venäjän ja muun Euroopan välisissä kuljetuksissa.

Rajanylitys- ja tullausongelmista johtuvat kuorma-autojen pitkät odotusajat ovat alati kasvava pulma Suomen ja Venäjän välisessä maantieliikenteessä. Logistiikan palvelutaso on tältä osin huono. Taloudelliset menetykset ovat mittavat.

Tilanne on osaltaan vaikuttanut maiden väliseen kuljetustasapainoon siten, että venäläiset yritykset ovat vallanneet lähes koko markkinan. Logistiikan resurssien huonon hyödynnettävyyden lisäksi nykytilanne aiheuttaa myös paljon muita oheisongelmia.

Logistiikan palvelutason parantamiseksi eräs toimenpide saattaisi olla uudenlainen, innovatiivinen terminaaliratkaisu, joka mahdollistaisi kuljetusyksikön siirron ajoneuvosta toiseen ja näin voisi vapauttaa vetokaluston ja kuljettajan ”turhan” odottelun.

1.2 Tavoitteet

Hankkeen tavoitteena on selvittää mahdollisuudet toteuttaa uusi vyöhyketerminaalikonsepti Suomen ja Venäjän välisellä raja-alueella yhden tai useamman rajanylityspaikan yhteydessä. Mahdollisia vaihtoehtoisia innovatiivisia terminaaliratkaisuja ovat

- terminaali Suomen ja Venäjän tullien välissä (kuvat 1a ja 1b)
- terminaali Suomen puolella (kuva 2)
- terminaalit sekä Suomen että Venäjän puolella (kuva 3).

Uuden ratkaisumallin voidaan ennakoida vähentävän vetokaluston ja kuljettajien turhaa odottelua rajanylityspaikoilla. Kuljetusoperaattorit voivat halutessaan jättää kuljetusyksikön (traileri, kontti) vyöhyketerminaalisiin, ottaa siitä mahdollisen uuden yksikön ja palata takaisin ikään kuin käymättä ”varsinaisesti” Venäjän puolella lainkaan. Sama pätee tietysti toisin päin Venäjältä katsottuna. Lisäksi uusi terminaaliratkaisu mahdollistaa muita palveluinnovaatioita, myös telemaattisiin ratkaisuihin perustuvia palveluita, joilla voidaan tehostaa logistiikan resurssien käyttöä.

1.3 Toteutus

Käsillä oleva vaihe on luonteeltaan feasibility study -tyyppinen selvitys, jonka perusteella voidaan päättää vyöhyketerminaalihankkeen jatkotoimenpiteistä.

Selvitys perustuu pääosin hankkeeseen kytköksissä olevien eri osapuolten näkemyksiin siten, että on selvitetty viranomaisten (mm. liikenne- ja viestintäministeriö, sisäasiainministeriö, Rajavartiolaitos, tullit) ja elinkeinoelämän (mm. kuljetus- ja huolintaoperaattorit) näkemykset. Myös venäläisten osapuolten näkemyksiä tuodaan esille.

Tarkastelut on kohdistettu Vaalimaa–Torfjanovka, Nuijamaa–Saimenski ja Imatra–Svetogorsk -rajanylityspaikoille, joilla kaikilla on kansainvälisen rajanylityspaikan status.

Mikäli vyöhyketerminaalikonseptin toteutukselle katsotaan olevan riittävät edellytykset ja siirrytään hankkeen varsinaiseen valmisteluvaiheeseen, työohjelman tavoitteena tulee selvittää ainakin seuraavat asiakokonaisuudet:

Logistiikka- ja asiakastarpeet

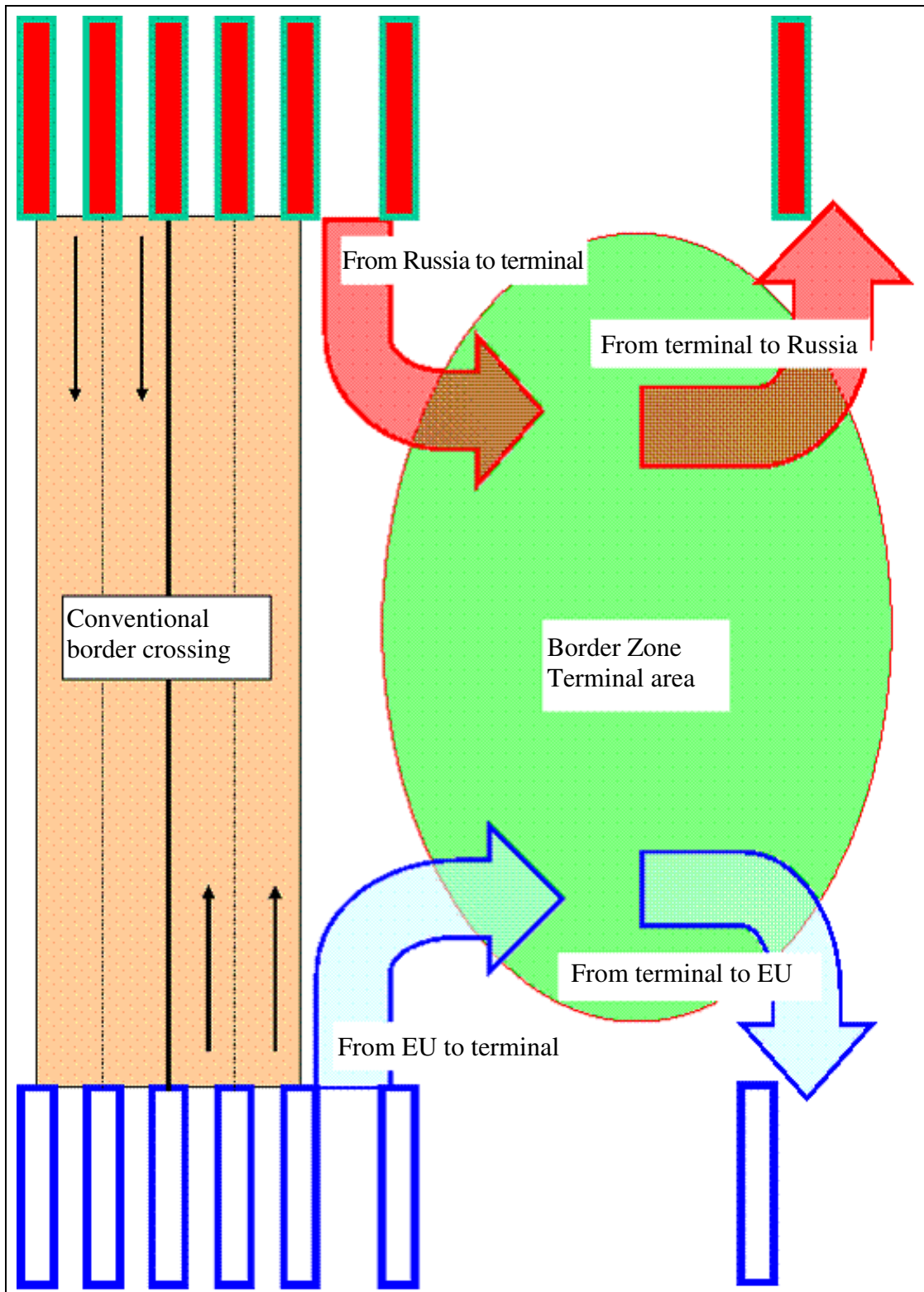
- logistiset ja kuljetustaloudelliset edut verrattuna nykyiseen järjestelmään
- vaikutukset tavaravirtoihin alueen läpi kulkevilla väylillä

Innovatiiviset palvelukonseptit ja palvelut

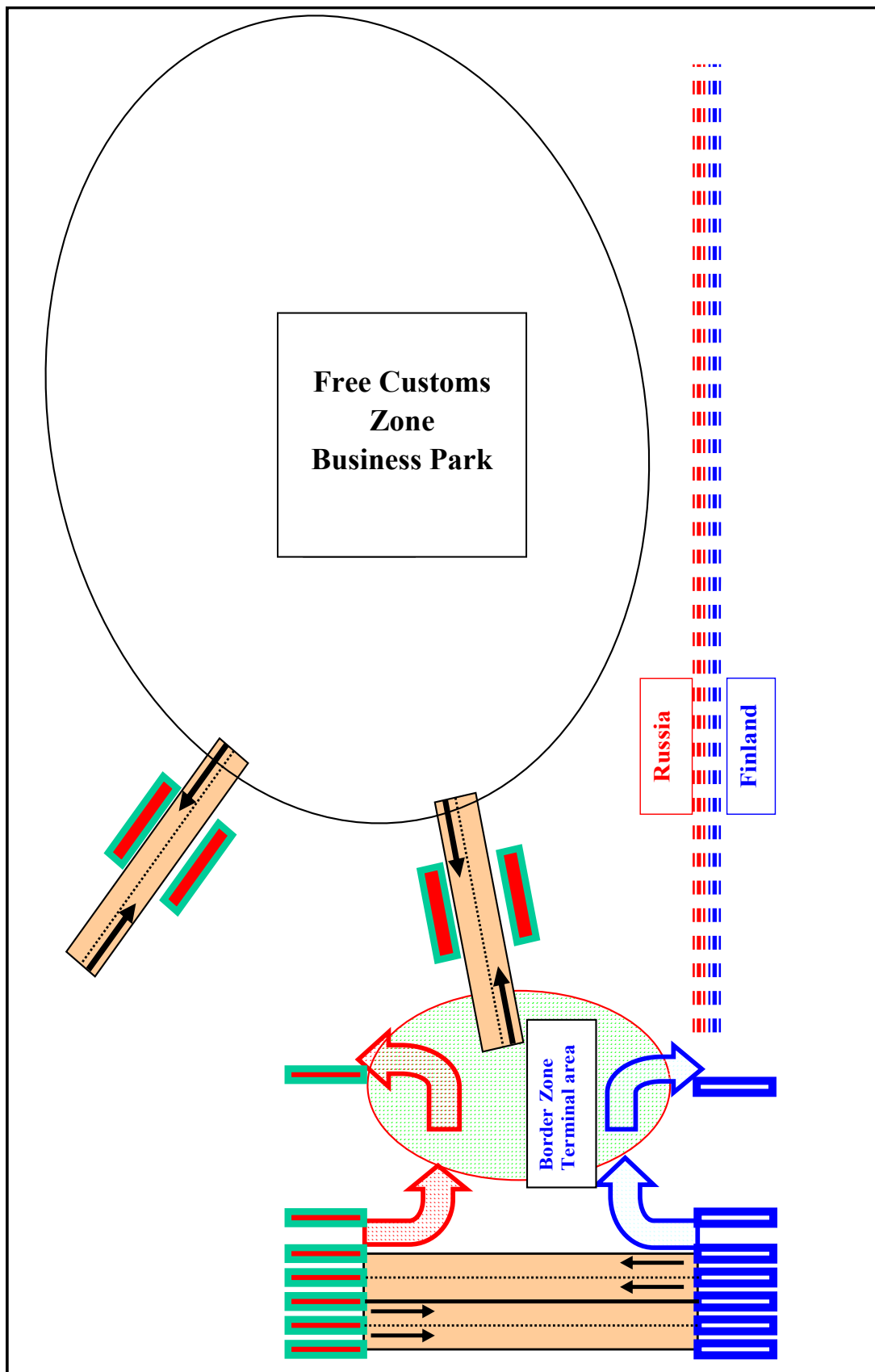
- terminaalien toimintaperiaatteet
- operaattorien toimintaperiaatteet
- toteutusmallit, erityisesti operaattoreiden uudet palvelut
- uudet tietotekniset sovellukset, mm. telematiikkaa hyödyntämällä

Toimintaympäristö

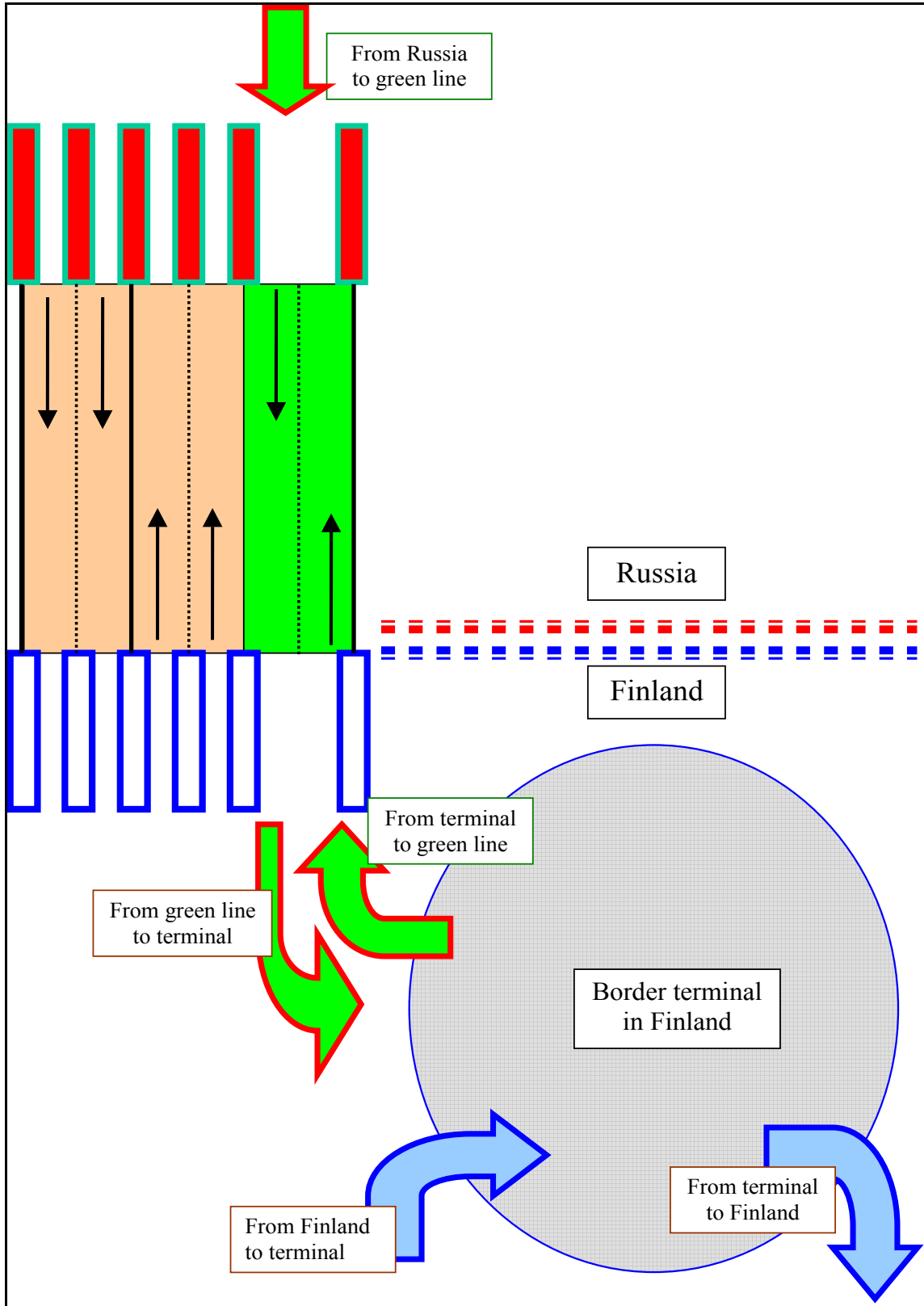
- infrastruktuurikysymykset
- investointikustannukset
- investointiedellytykset ja rahoitusmahdollisuudet ja -mallit
- lainsäädännölliset, hallinnolliset ja sopimukselliset kysymykset.



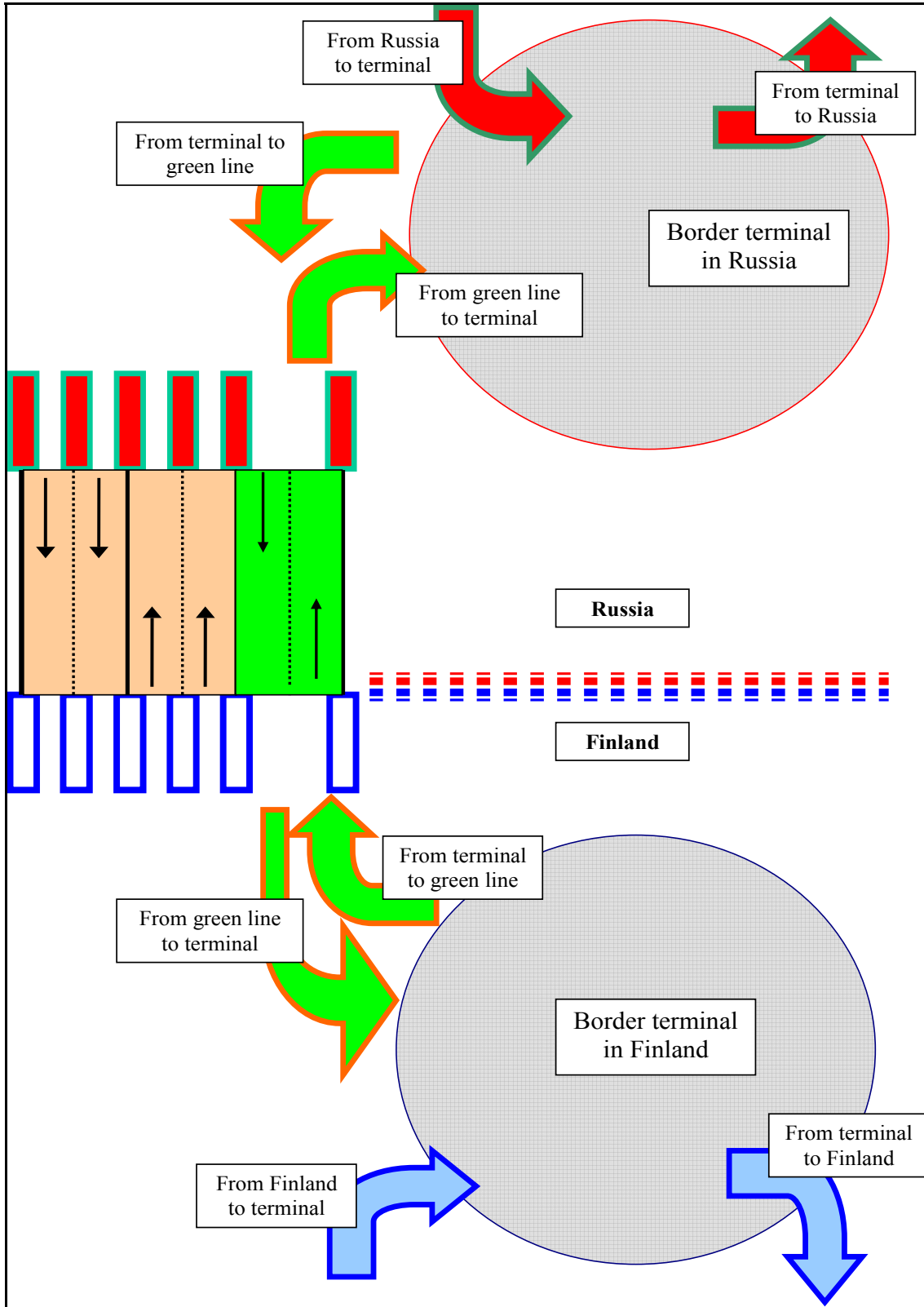
Kuva 1a. Vyöhyketerminaali tullien välissä.



Kuva 1b. Vyöhyketerminaali tullien välissä yhdistettynä verovapaaseen talousalueeseen.



Kuva 2. Vyöhyketerminaali Suomen puolella.



Kuva 3. Vyöhyketerminaali sekä Suomen että Venäjän puolella.

2. Nykytilanne

Tehtyjen selvitysten^{1, 2} mukaan EU:n ja Venäjän välisessä kaupassa yleensä kaupan venäläinen osapuoli vastaa suurimmasta osasta kuljetus- ja toimitusketjua. Tämä johtuu Venäjän erilaisesta toimintaympäristöstä, jonka länsieurooppalaiset yritykset kokevat usein liian haasteelliseksi.

Venäläiset kaupan osapuolet vastaavat usein logistiikasta ja kuljetuksesta EU:n ja Venäjän välisessä kaupassa, koska ne osaavat muita paremmin ratkaista ongelmatilanteita rajanylityksissä ja Venäjällä.

EU:sta Venäjälle tapahtuvassa viennissä myyjä luovuttaa tavaran venäläiselle ostajalle jo toimitusketjun alkupäässä. Vastaavasti tuonnissa venäläinen myyjä vastaa tavaran toimituksesta mahdollisimman lähelle ostajaa. Lisäksi käytetään yritysten venäläisiä markkinointiyhtiöitä ja välivarastointia kolmansissa maissa, kuten Suomessa. Joissakin tapauksissa länsieurooppalaisten yritysten venäläiset tytäryhtiöt toimivat tavaran vastaanottajana ja tullaajana toimitusketjun valvomisen helpottamiseksi.

Käytännön ongelmat ovat aiheutuneet rajanylityksistä ja kuljetuksia koskevien säännösten tiheistä muutoksista Venäjällä.

Maantiekuljetusten osalta tärkeinä kehittämiskohteina pidetään maarajojen toimivuuden parantamista, pienten kuljetuserien yhdistelyä ja meno-paluukuljetusten kehittämistä. Kuljetusreitien valintaan saattaa vaikuttaa myös tietyn tuotteen tulliterminaalien sijainti Venäjällä. Suomen kautta Pietariin kuljetettava tavara saatetaan kuljettaa jopa Moskovan kautta. Maantieliikenteessä Suomen ja Venäjän välisistä tavarankuljetuksista lähes kaikki ovat TIR-kuljetuksia. TIR on kansainvälisten maantiekuljetusten sopimusjärjestelmä.

Tyypillinen kuorma-auton transitokuljetus alkaa jostakin Suomen satamasta tai sisämaan tulliterminaalista, jossa kuljetukselle avataan TIR-carnet (kuljetusasiakirja). Kuljetettavaan tavarahan kohdistuu lisäksi muita asiakirjoja, kuten CMR (CMR-yleissopimuksen mukainen rahtikirja tavaran kansainvälisessä kuljetuksessa), kauppalasku ja pakkauslista. Suomen itärajalla tullit tekee tulliselvityksen ja näin vakuuttuu, että tavara poistuu asianmukaisesti Suomen alueelta.

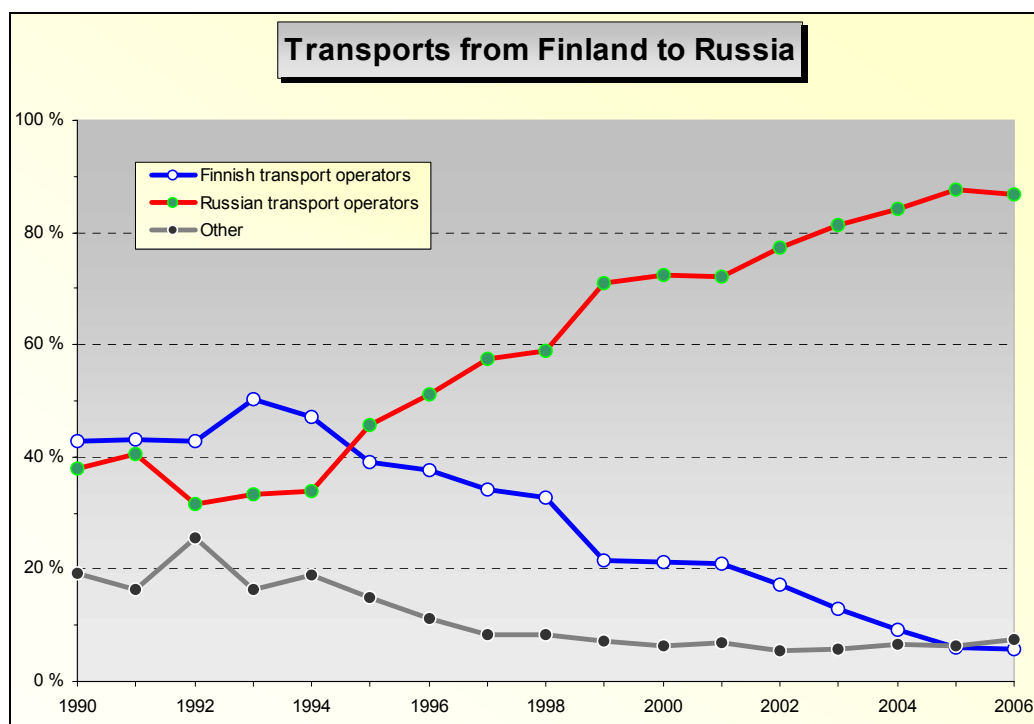
¹ LT Konsultit Ltd, Oy EDI Management Finland Ltd, VTT Rakennus- ja yhdyskuntatekniikka, Turun kauppakorkeakoulu & Anseri-Konsultit Oy. 2004. Logistisen informaation kehitystarpeet Venäjän ja Euroopan unionin jäsenvaltioiden välisessä tavaraliikenteessä. Elog – EU-RUS. Loppuraportti. Helsinki: TEDIM. ISBN, verkkopainos: 951-723-917-3; ISBN, painettu julkaisu: 951-723-903-3. <http://www.tedim.com/default.asp?file=803>.

² Sirkiä, A., Lehtinen, J., Hiljanen, H. (VTT); Pajunen-Muhonen, H., Löfgren, P., Winqvist, B. (EP-Logistics Oy) & Segercrantz, W. (Anseri Konsultit Oy). 2005. Tapaustutkimus kuljetuksista Suomen ja Venäjän rajan yli. FIRUCASE. Helsinki TEDIM. ISBN, verkkopainos: 952-201-243-2; ISBN, painettu julkaisu: 952-201-244-0. <http://www.tedim.com/default.asp?file=970>.

Venäjän puolella rajamuodollisuudet käsittävät monivaiheisen viranomaistoimintojen ketjun³. Tämä käsittelyketju hidastaa kuljetuksen läpimenoaikaa merkittävästi useimmissa tapauksissa. Rajalta Venäjän tulli passittaa kuljetuksen sisämaassa olevaan määrätullipaikkaan (esim. Pietarissa tai Moskovassa). Siellä tullauksen tekee yleensä kuljettajan ja ostajan puolesta asiamies (tulliagentti, broker). Määrätullissa tullauksen kesto vaihtelee suuresti. Kuljettaja, vetoauto ja kuljetusyksikkö saattavat joutua odottamaan jopa yli vuorokauden. Tullauksen jälkeen kuljettaja saa TIR-carnetin ja CMR:n leimatuna takaisin, jolloin tavarankuljetusvaihe on tullut suoritetuksi loppuun.

Edellä kuvatun rajanylitysprosessin ja venäläisten kuljetusoperaattorien halvemman kustannusrakenteen vuoksi tilanne on kehittynyt tasolle, jossa Suomesta Venäjälle suuntautuvista autokuormista lähes 90 % on venäläisten kuljetusyritysten operoimia (kuva 4). Vastaavasti kuvan 5 mukaan Venäjältä Suomeen suuntautuvista autokuormista suomalaisten kuljetusyritysten osuus on laskenut 40 %:iin.

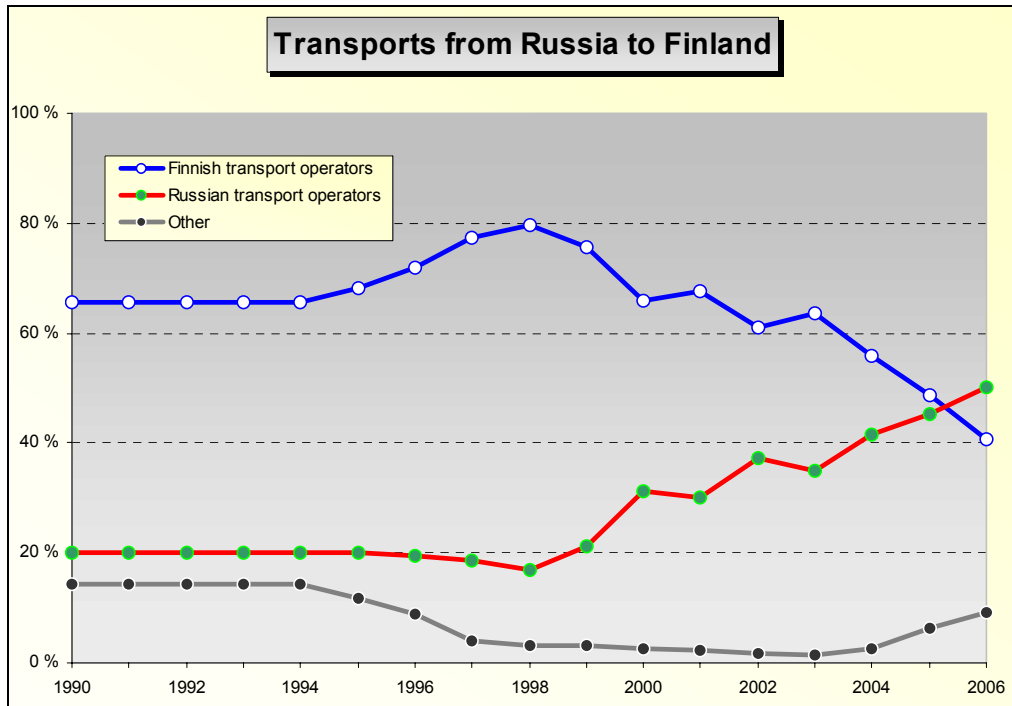
Näin ollen maiden välinen tasapainoon perustuva kuljetusten lupajärjestelmä on menettänyt merkityksensä. Tasapaino ei enää toteudu.



Kuva 4. Suomesta tai Suomen kautta Venäjälle suuntautuvat autokuormat kuljetusoperaattorin kotimaan mukaan. Lähde: tullilaitos ja USL ry.

³ Sirkiä, A., Lehtinen, J., Hiljanen, H. (VTT); Pajunen-Muhonen, H., Löfgren, P., Winqvist, B. (EP-Logistics Oy) & Segercrantz, W. (Anseri Konsultit Oy). 2005. Tapaustutkimus kuljetuksista Suomen ja Venäjän rajan yli. FIRUCASE. Helsinki TEDIM. ISBN, verkkojulkaisu: 952-201-243-2; ISBN, painettu julkaisu: 952-201-244-0. <http://www.tedim.com/default.asp?file=970>.

Suomen kautta Venäjälle tai Venäjältä tapahtuvat kuljetukset ovat merkittäviä Suomen talous- ja elinkeinoelämälle. Arvion⁴ mukaan suomalaisille yrityksille koitui tuloja kauttakulkuliikenteestä vuonna 2005 noin 274 miljoonaa euroa. Väylätuloja (väyläverot, luotaus, maantieliikenteen verot) arvioitiin kertyneen noin 7 miljoonaa euroa.



Kuva 5. Venäjältä tai Venäjän kautta Suomeen suuntautuvat autokuormat kuljetusoperaattorin kotimaan mukaan. Lähde: tullilaitos ja USL ry.

Edellä mainituista syistä on tärkeää, että Suomen kuljetuskäytävän logistinen palvelutaso ja kilpailukyky säilyisivät mahdollisimman hyvänä. Muuten on vaara, että kuljetuksia menetetään muille reiteille.

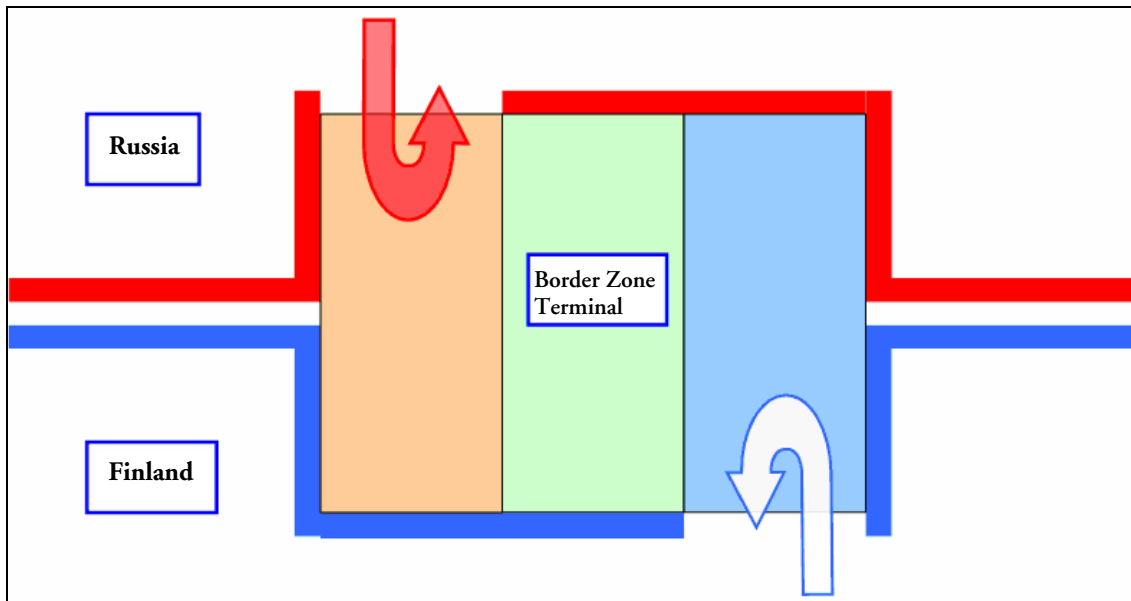
Rajamuodollisuuksien pitkät odotusajat ja TIR-järjestelmän luonne sitovat kuljettaja- ja vetokalustoresursseja ”turhaan” odotteluun. On arvioitu⁵, että rajalla tapahtuvaan odotteluun kuluu 30 % kuljettaja- ja vetokalustoresursseista. Odottelun ja kuljetuksissa tapahtuneen kasvun seurauksena tilanne näkyy jo merkittävänä kuljettajapulana. Tämä on huolestuttava piirre kuljetuskäytävän logistiselle palvelutasolle ja kilpailukyvyille.

⁴ Toimet rekkaliikenteen sujuvuuden parantamiseksi Suomen ja Venäjän rajalla. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 55/2006. (TRAMA-malli, liite 3.) Helsinki: LVM.

⁵ Sirkiä, A., Lehtinen, J., Hiljanen, H. (VTT); Pajunen-Muhonen, H., Löfgren, P., Winqvist, B. (EP-Logistics Oy) & Segercrantz, W. (Anseri Konsultit Oy). 2005. Tapaustutkimus kuljetuksista Suomen ja Venäjän rajan yli. FIRUCASE. Helsinki TEDIM. ISBN, verkkojulkaisu: 952-201-243-2; ISBN, painettu julkaisu: 952-201-244-0. <http://www.tedim.com/default.asp?file=970>.

3. Vyöhyketerminaalikonseptit

Vyöhyketerminaaliiin liittyvät haastattelut pohjautuivat kuvien 1a, 1b, 2 ja 3 mukaisiin periaatteisiin. Luvussa 4 esille tulevissa näkemyksissä on voitu viitata juuri näihin vaihtoehtoihin. Haastattelujen kuluessa tiivistyi vielä kuvan 6 mukainen pelkistetty periaatekaavio, jota käytettiin myös haastattelujen taustamateriaalina.



Kuva 6. Vyöhyketerminaaliiin toimintaperiaate.

Vyöhyketerminaalii mahdollistaa tilanteen, jossa halukkaat kuljetusoperaattorit voivat jättää kuljetusyksikön (traileri, kontti) vyöhyketerminaaliiin, ottaa siitä mahdollisen uuden yksikön ja palata takaisin ikään kuin käymättä naapurimaan puolella lainkaan. Terminaalioperaattori hoitaa tullaus- ym. operatiiviset tehtävät jatkokuljetusta varten.

Vyöhyketerminaaliiikonseptista on toimiva esimerkki mm. Saksan ja Sveitsin välillä, jossa kaupunkien Weil am Rhein ja Basel rajalla sijaitsee DUSS:n (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße) intermodaaliterminaalii. Sveitsin puolelta tuleva rekka voi joustavasti ajaa Saksan puolella olevaan terminaaliiin. Se jättää sinne kuljetusyksikön, ottaa mahdollisen paluuyksikön ja palaa takaisin Sveitsin puolelle puolen tunnin aikarajassa. Terminaalioperaattori hoitaa tulliselvitykset ja siirtokuormaa yksikön edelleen rautatievaunuun jatkokuljetusta varten.

Täälläkin on odotettavissa, että järjestelmän hyötyviä osapuolia on paljon alueellisella, valtakunnallisella ja kansainvälisellä tasolla: kuljetusoperaattorit, Suomen ja Venäjän tullit, terminaalioperaattorit. Ennakoitavissa olevien odotusaikojen ja jonojen lyheneminen vaikuttaa myös paikallisesti ympäristöolojen paranemiseen: liikenteen sujavuuteen ja turvallisuuteen, ilman laatuun, roskaamiseen.

Useimmat hyödyt ovat luonnollisesti sidoksissa toisiinsa. Odotettavissa olevia hyötyjä ovat seuraavat:

- Rekkajonot lyhenevät.
- Odotusajat lyhenevät.
- Kuljetusten ennustettavuus paranee.
- Ajosuunnitelmille on paremmat mahdollisuudet.
- Kuljetusyksikkö voi odottaa ilman kuljettajaa.
- Telematiikan hyödyntämiseksi on järkeviä sovelluskohteita.
- Paluukuormat ja yksiköt voidaan hyödyntää paremmin.
- Kaluston ja kapasiteetin käyttö tehostuu.
- Pakolliset lepotauot vähenevät.
- Rajatullaukset ja tullaukset siirtyvät enemmässä määrin kuljettajilta erikoisorganisaatioille (huolitsijoille).
- Tullauksiin liittyvät väärinkäytökset vähenevät.
- Tullauskulttuuri paranee.
- Suomen ja Venäjän välisen kuljetuskäytävän logistinen palvelutaso ja kilpailukyky paranevat.
- On olemassa mahdollisuus maiden välisten kulkulupien parempaan tasapainoon.
- Liikenteen sujuvuus paranee.
- Liikenneturvallisuus paranee.
- Liikennepäästöjen määrä vähenee.
- Ympäristön roskaantuminen vähenee.
- Maiden välisten viranomaisten yhteistyö kehittyy ja tiivistyy.

4. Näkemykset

4.1 Yleistä

Tässä luvussa tuodaan esille hankkeeseen liittyvien osapuolien näkemyksiä vyöhyke-terminaalien toteuttamismahdollisuuksista ja mahdollisista vaikutuksista. Suoritettujen haastattelujen taustalla ovat olleet edellisessä luvussa esitetyt terminaalikonseptit, joihin jäljempänä tulevassa tekstissä voidaan viitata.

4.2 Tulli

Tullihallitus⁶

Tulli suhtautuu hankkeeseen periaatteessa positiivisesti. Tulli pitää tärkeänä, että kuljetusyksikkö siirtyisi yhdellä tulliselvitysilmoituksella. Muutoin tulli pelkää työmääränsä mahdollista lisäystä eikä oikein haluaisi TIR-carnetin avaamista vyöhyketerminaalissa. Ongelmana siis nähdään tulliselvitysprosessin kaksinkertaistuminen ja kuljetuksesta vastaavan vetäjäyhtiön vaihtuminen, joka ei ole mahdollista TIR-sopimuksen mukaan. TIR-sopimuksen 1 artiklan kohta ”o”:

- o) TIR-carnetin ”haltija” tarkoittaa henkilöä, jolle TIR-carnet on annettu asiaan liittyvien yleissopimuksen määräysten mukaisesti ja jonka puolesta tullilmoitus on tehty TIR-carnetin muodossa, josta ilmenee aikomus asettaa tavara TIR-menettelyyn lähtötullitoimipaikassa. **Haltijalla on velvollisuus esittää maantiekulkuneuvo, ajoneuvoyhdistelmä tai kontti yhdessä lastin ja sitä koskevan TIR-carnetin kanssa tarkastettavaksi lähtötullitoimipaikassa, välitullitoimipaikassa ja määrätullitoimipaikassa** sekä noudattaa huolellisesti muita asiaan liittyviä yleissopimuksen määräyksiä.

(ECE/TRANS/17/Muutos 21; tullut voimaan 12.5.2002)

TIR-carnetin haltija määritellään TIR-carnetin kannessa kohdassa 3. Toistaiseksi ei ole mahdollista vaihtaa haltijaa kesken kuljetuksen, sillä haltijan määrittelee kansallinen takaajayhdistys siinä vaiheessa, kun se luovuttaa TIR-carnetin asiakkaalle.

TIR-carnet FI-RU-liikenteessä, kun tavaraa siirretään ”Border Zone Terminaliin”:
Käytännössä tämä edellyttäisi sopimusta TIR-carnetin haltijan ja jatkokuljettajan (ali-

⁶ Haastattelu, Jarmo Räikkä ja Kari Suvila, Tullihallitus, 18.5.2007.

hankkijan) kanssa, ellei kierretä yhden tullialueen sääntöä (TIR-sopimuksen 2 artikla) niin, että TIR-carnet päätetään asianmukaisesti Venäjän puolen rajatullitoimipaikassa. Jokaisen TIR-liikennettä harjoittavan toimijan on oltava auktorisoitu toimimaan TIR-järjestelmässä.

Takaajayhdistys edellyttää toimijoita allekirjoittamaan sopimuksen, joka kieltää TIR-carnetin luovuttamisen toiselle osapuolelle. SKAL ei toistaiseksi hyväksy ajatusta, että sen välittämä TIR-carnet luovutettaisiin edelleen. Perusteena ovat IRU:n ohjeet.

Suomen kautta Venäjälle tapahtuvassa viennissä on huomioitava seuraavat seikat:

Yhteisön alueelta tapahtuvassa viennissä tavara voidaan siirtää vientitoimipaikasta rajatoimipaikkaan vientimenettelyssä. Menettelyssä ei tarvita vakuutta, ja ainoa suomalaisyrityksen huoli on se, että SAD-3:n palautus saadaan hoidettua rajalta viejäyritykseen. Tämä ei kuitenkaan liity tulliin eikä sinällään hidasta toimintaa.

Kolmannen maan alueelta alkavasta viennistä tavara on asetettava ulkoiseen passitusmenettelyyn (NCTS). Menettely on avoin myös venäläisille, mutta ongelmaksi muodostuu se, että heidän on toimittava jokaista passitusta kohti erikseen annettavalla (ja palautettavalla) yksittäisvakuudella. Jatkuvaan toimintaan soveltuva yleisvakuus on mahdollista myöntää ainoastaan yhteisöön sijoittautuneelle yritykselle (SovA 373.1a). Venäläisten on siis saatava suomalainen huolitsija tms. yhteistyökumppani ryhtymään passituksesta vastaavaksi keikoilleen, eikä sen onnistuminen ole mikään itsestäänselvyys, koska vastuutkin ovat tällöin suomalaisella. Yksittäisvakuuksien hallinnointi on taas hidasta ja lisäksi riskialtista.

Itäinen tullipiiri⁷

Nykyisillä logistiikkayhtiöillä Beweship Oy:llä ja John Nurminen Oy:llä on Vaalimaalla saattajaoikeus, eli ne pääsevät omalta terminaaliltaan lähtiessään ohittamaan rajalla olevan jonon.

Tulli suhtautuu positiivisesti hankkeisiin, joilla on tarkoitus edistää rajaliikenteen sujuvuutta ja vähentää jonoja. Kaikki hyvät ideat otetaan vastaan, ja tulli pyrkii viranomaisena myötävaikuttamaan hankkeen edistämistä, mutta tuomaan myös esille hanketta koskevat tullia sitovat ehdot.

Näkemyksen mukaan suorat transitokuljetukset lisääntyvät, mutta vyöhyketerminaalijärjestelmässä tulisi lisää yksi siirtokuormaus, joka kasvattaa kustannuksia. Jos järjestel-

⁷ Haastattelu, Tommi Kivilaakso, Itäinen tullipiiri, 27.3.2007.

mällä pystyttäisiin vähentämään merkittävästi jonotusta, järjestelmälle voisi olla toimintamahdollisuudet. Mutta jos terminaalioperointi toimii vain Suomen puolella, on vaikea kuvitella, että vyöhyketerminaali auttaa jonoihin.

Sen sijaan jos Venäjän puolella olisi kuvan 2 mukainen ”Customs Free Zone”, jonne olisi helppo sisäänaajo, ja jos jonoja ei rajalle syntyisi, tällainen hanke olisi tullin näkemysten mukaan kannatettava järjestelmä. Silloin täytyisi vain hakea sopiva tulliselvitysmuoto vientiä ja transitoa varten. Venäjän kauppiaan sopivin on TIR-carnet, joka on hyvin vanhanaikainen. Se on työläs, hidas ja epäluotettava. Sen tilalle on tulossa sähköinen passitus. EU:n sisällä on T1-passitus, joka toimii sähköisenä, ja tarkoitus on, että TIR-carnet omaksuu sen sähköiseksi dokumenttipohjaksi. TIR-carnetin paperipohjaisuus mahdollistaa virheet ja väärentämisen helpommin kuin sähköinen dokumentti. Olisikin myönteistä, jos vyöhyketerminaaliperiaatteen mukainen toiminta tapahtuisi Venäjän puolella.

Seikka, että vain vetovaunu vaihtuisi, aiheuttaisi sen, että tulli suhtautuisi molemmin puolin rajaa myönteisemmin, kun sinettiä ei avattaisi. Jos vyöhyketerminaali olisi Venäjän puolella, suunnitellut jättimäiset parkkipaikat olisivat turhia. Suomen tullille keskeisin seikka on, että tavara poistuu luotettavasti ja sujuvasti EU:n alueelta. Vyöhyketerminaalikonsepti on viime kädessä liiketaloudellinen hanke, joten tulli on jossain mielessä ”altavastaajan” asemassa, jos hanketta lähdetään viemään eteenpäin.

Venäjän federaatiolakiin on säädetty kaksikymmentä rajalla tehtävää tarkastustoimintoa, jotka koskevat tullia ja rajavartiostoa. Jos vyöhyketerminaali on Venäjän puolella, pitäisi suomalaisten autojen meno-paluuliikenteen olla mahdollisimman joutuisaa. Matkalupa-, viisumi- ym. asioita pitäisi voida yksinkertaistaa. Ajoneuvojen kuntotarkastuksia voisi keventää, kun ne tekevät tällaista lähiliikennettä. Sehän ei silloin ole kummempaa kuin kotimaan liikenne.

Liikenneministeriö on tehnyt esityksen venäläisille, että suomalaiset lähettäisivät autojen punnitustiedot Venäjälle. Tullin vaaosta on mahdollista lähettää telemaattisesti auton rekisteritunniste ja paino, mutta tietosuojakäytännöt estävät ainakin toistaiseksi näiden tietojen vaihdon. Tietoihin ovat oikeutettuja vain poliisi- ja rajaviranomaiset. Ne saavat ajoneuvon rajanylitysajat, painot ja rekisterinumerot, joista ne pitävät lokikirjaa. Tietojen luovuttaminen kolmannelle osapuolelle vaatisi kansallisen lainsäädäntömuutoksen.

Vihreällä linjalla toimii aktiivisesti kaksi yritystä: Valio ja Hansaprint. Venäjä ei ole halunnut sinne useampia. Jonossa on kyllä yrityksiä. Venäjä ja EU käyvät neuvotteluja sähköisestä ennakoilmoitusmenettelystä, joka korvaisi TIR-carnetin ja muut paperit. EU on suhtautunut vihreään linjaan kielteisesti. Se ei halua sooloilua, mutta ei Suomea ole pakotettu purkamaan tehtyä järjestelmää. Sopimukseen pääsy liittyy EU:n ja

Venäjän välisiin poliittisiin suhteisiin. Pitää saada aikaan uusi tulliyhteistyösopimus. Haave on päästä asiassa eteenpäin kolmen vuoden sisällä. Vihreä linja toimii hyvin, kun on emoyhtiö Suomessa ja tytäryritys Venäjällä, jolloin kuljetukset tapahtuvat saman konsernin sisällä. Silloin pelko väärinkäytöksistä jää pois.

Moskovan tavara-aseman tullipassitusongelma on edelleen avoin. Edistystä ei ole tapahtunut, vaikka se olisi lain mukaan mahdollista.

Jos vyöhyketerminaali olisi Suomen puolella, rekkojen odotusalueen ja terminaalin pitäisi olla samalla alueella. Kuitenkin Venäjän puolelle muodostuu jonoja, koska tulli ei kykene vetämään. Tietysti vyöhyketerminaalin avulla kyettäisiin säännöstelemään, että rekkojen liikenne Venäjälle ei olisi niin rypäyksellistä. Terminaalista voitaisiin syöttää autoja Venäjälle tasaisemmin. Tietysti tässä on se ajatus, että jos Venäjälle pääsisi autoja läpi mahdollisimman minimaalisilla tarkastuksilla ja tarkastus tehtäisiin Venäjän puolella, Suomen puolella säästytäisiin kalliilta parkkipaikkainvestoinneilta.

4.3 Rajavartiolaitos

Suomessa rajavartiolaitos kuuluu sisäasiainministeriön organisaatioon. Rajavartioston toimintaa säätelevät useat lait: mm. rajavartiolaitoslaki (v. 2005), ulkomaalaislaki (v. 2004), tullilaki (v. 1994), valtioneuvoston asetus rajanylityspaikoista ja rajantarkastustehtävien jakamisesta niillä (v. 2006) sekä EY:n asetus henkilön liikkumista rajojen yli koskevasta yhteisön säännöstöstä, ns. Schengenin rajasäännöstö (v. 2006). Tavaraliikenteeseen liittyen rajavartioston keskeisin tehtävä on ajoneuvon ja henkilöön kohdistuva valvonta⁸. Käytännössä tämä merkitsee henkilöön kohdistuvaa vähimmäistarkastuksen suorittamista ja valvontaa, ettei ajoneuvossa eikä kuljetusyksikössä ole luvattomia henkilöitä. Pääsääntöisesti rajavartiolaitos vastaa henkilöiden rajanylitysten ja tulli tavaroiden rajanylitysten valvonnasta. Molempien maiden rajaviranomaiset toimivat omalla puolellaan valtakunnan rajaa.

Rajanylitystoimintoihin liittyviä lähiajan kehittämistöitä ovat tavara- ja henkilöliikenteen eriyttäminen, lisäkaistojen rakentaminen rajanylityspaikkojen välille ja vuoronumerojärjestelmän kehittäminen.

⁸ Haastattelu, everstiluutnantti Jussi Sainio, Rajavartiolaitos, 17.8.2007.

4.4 Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole hankkeessa varsinaisesti hallinnollisen operaattorin roolia⁹. Ministeriö voi osaltaan edistää hankkeen toteutusta, mikäli hankkeen voidaan todeta hyödyttävän tavarankuljetuksia. Ministeriö ei kuitenkaan oikein usko hankkeen toimivuuteen, vaan näkee, että Suomen puoleiset jonot johtuvat rajamuodollisuuksien ongelmista Venäjällä.

4.5 Kymenlaakson liitto

Kymenlaakson liitto¹⁰ on ollut mukana tekemässä esityötä tiehallinnon suunnittelevalle rekkojen parkkialueelle Vaalimaan rajanylityspaikan läheisyyteen. Parkkialueen suunnittelutyö on tehty, ja hankkeen rakentaminen alkanee vuonna 2008.

Hamina–Vaalimaa-moottoritien suunnittelu on myös käynnistynyt. Maakuntakaava on hyväksytty alueelle kesäkuussa 2006 ja alistettu ministeriön vahvistettavaksi. Kaavassa on mietitty, millaisella merkinnällä osoitetaan Vaalimaalle työpaikka-alue, johon sisältyy myös palveluliiketoimintaa. Merkinnässä on päädytty ns. RK-alueeseen (rajatoimintojen kehittämisaalue). Tälle alueelle voisi sijoittua vyöhyketerminaalin kaltaisia toimintoja. Alueen koko on noin 300 hehtaaria. Asumista ei alueelle enää kaavoiteta.

Jos alueelle tulee vyöhyketerminaali, ei tarvita enää erillistä maakuntakaavapäätöstä. Jos sinne rakennetaan varastoterminaaleja, se vaatii asemakaavapäätöksen, jossa pitää olla kunnallistekniikka. Myös mahdollinen vyöhyketerminaali vaatii asemakaavan, koska alueelle pitää tällöin rakentaa viemäröinti jne.

Kunta hyväksyy yleis- ja asemakaavan maakuntakaavan pohjalta, jolloin menettely on periaatteessa nopea. Nopeimmillaan kaava menee läpi kevyessä tapauksessa noin vuodessa, jos isompaa vastusta ei tule. Kun kaavoitus tapahtuu tällä periaatteella, siitä ei valtio enää valita tai siihen puutu. Paras tilanne on silloin, kun kunta ostaa maat ja tekee kaavoituksen omalle maalleen.

Tieviranomaisilla on suunnitelmat raskaan liikenteen oman kaistan rakentamiselle tullien välille. Kymenlaakson liitolla on myös yhteistyötä Venäjän viranomaisten kanssa asiassa. Jos molempien maiden puolelle tulee oma terminaali, asiat etenevät molempien maiden lainsäädäntöjen mukaan niiden omalla puolella.

⁹ Haastattelu, Jari Gröhn, liikenne- ja viestintäministeriö, 20.3.2007.

¹⁰ Haastattelu, Ari Pietarinen, Kymenlaakson liitto, 23.3.2007.

4.6 Etelä-Karjalan liitto

Etelä-Karjalan liiton¹¹ mukaan alueen seutukaavassa vuodelta 2001 liikennealueita ei ole huomioitu. Maakuntakaava on parhaillaan tekeillä, ja kaava on ollut julkisesti nähtävillä.

Tavoitteissa on sanottu raja-alueiden kehittämisen tavoitteena olevan niiden kehittämisen liiketoimintaa, logistiikkaa ja tuotantotoimintaa varten. Liiton edustajat ovat vierailleet Pietarissa Urbanistiikan Instituutissa (konsulttitoimisto) pohtimassa yhteistyömahdollisuuksia raja-alueiden kehittämiseksi. Syksyksi on sovittu pidettävän aiheesta seminaari, jossa tarkastellaan molempien osapuolien suunnitelmahankkeita.

Imatra–Svetogorsk-kaksoiskaupungin rajanylityspaikan kehittämisen tavoite kohdistuu tavaraliikenteen välitykseen ja logistiikka- ja tuotantotoimintojen edistämiseen Pelkolan alueella. Toiminnoista pelkästään logistiikalle on rajattu varsin iso alue. Nuijamaa–Brusnitsnoje-rajanylityspaikan kehittämisen tavoite keskittyy kaupan ja palvelujen liiketoimintaan.

Vainikkalassa painopiste on nopean henkilöliikenteen (junaliikenne) kehittämisessä. Avoin kysymys on, voisiko Simolan aluetta (entinen rautatieasemakeskus) kehittää logististen palvelujen toimintoihin.

Nuijamaan rekkaparkkia on suunniteltu Nuijamaan tien varteen. Paikkaa ei ole vielä valittu. Mustolan satama-alue on yksi vaihtoehto, joka voitaisiin myöhemmin muuttaa muihin tarkoituksiin. Mustolan alueelle on varattu rajaliikenteelle kaavassa oma alueensa. – Samoin Imatralla on paljon rajaliikennettä palvelevaa aluetta.

Vainikkalassa on tehty kymmenen vuotta sitten yleiskaava, jossa ei ole riittävän hyvin huomioitu liikennettä, mutta uudessa kaavassa on tarkoitus varata sille oma alueensa, jota ei voisi rakentaa asumisen tarpeisiin. Vanha maakuntakaava ei kuitenkaan rajoita rekkaparkin ja mahdollisesti myöhemmin vyöhyketerminaalien rakentamista.

Periaatteessa ei ole myöskään esteitä toteuttaa vyöhyketerminaalialue Imatralla ja Nuijamaalle.

4.7 Virolahden kunta

Virolahden kunnassa¹² pitää kaavoituksen kannalta katsottuna varata terminaalille sen tarvitsema alue. Rajavyöhykettä ei näy kunnan kaavassa, joten kaava ulottuu valtion

¹¹ Haastattelu, Marjo Wallenius ja Urpo Moisio, Etelä-Karjalan liitto, 27.3.2007.

¹² Haastattelu, Risto Poikolainen, Virolahden kunta, 28.3.2007.

rajaan. Ensimmäiseksi asiaksi nousevat tällöin tieyhteyteen liittyvät kaavalliset järjestelyt.

Jos terminaali sijaitse vaihtoehdon 1 mukaisesti keskellä rajavyöhykettä puolittain molempien valtioiden puolella, se merkitsee kaavoitustoimenpiteitä Vironlahden kunnan osalta. Maakuntakaavassa määritellään myös, mitä palveluja siellä voi olla. Maakunta kaavoittaa itse maakuntatarpeiden mukaan pyrkien kuitenkin ottamaan huomioon kuntien näkemykset.

Kunta suunnittelee yleiskaavan ja asemakaavan. Asemakaava tarkentuu yleiskaavan päälle ja on aina vahvin. Jos alueelle tulee terminaali, pitäisi miettiä, onko aihetta lähteä tekemään ratkaisua yleiskaavan pohjalta. Siinä terminaali on M-aluetta (maa- ja metsätalousaluetta), ja alueella on myös pohjavesialuetta. Tämä vaatii mahdollisesti erityistoimenpiteitä siitä, voidaanko aluetta käyttää kuorma-autoliikenteen tarpeisiin. Pohjavesialue on aivan rajan pinnassa.

Maakuntakaavassa alue on maa- ja metsätalousvaltaista aluetta. Ainoastaan on näytetty rajalle johtava tielinjasto.

Kaavan hyväksynnän minimiaika on noin vuosi, käytännössä oletettavasti kuitenkin pitempi aika. Kaavoituksessa on tietyt vaiheet: luonnos-, ehdotus-, lausunto-, hyväksymis- ja säätämisvaihe. Kaikki vaiheet on käytävä läpi, eikä läpimenoaikaa voi kovin paljon nopeuttaa, koska prosessiin sisältyy kuulemis-, lausunto-, valitus- ja vahvistamisajat.

Raja-alueella olevat maat ovat osittain yksityisten maa-aluetta ja osittain Suomen valtion aluetta. Yksityisten omistamat alueet ovat maa- ja metsätalouskäyttöön kaavoitettuja alueita. Siellä voi tehdä metsänhakkuita ja hoitotoita, ja aivan rajavyöhykkeellä on myös maatalousaluetta. Raja-alueella esimerkiksi Rajavartiolaitos on joko vuokralla tai ostanut tiettyjä alueita.

Jos kaavasta valitetaan, saattaa prosessi kestää jopa 3–5 vuotta. Teoriassa terminaali-vaihtoehto on mahdollinen rajavyöhykkeellä, jos asioista ja lainsäädännöstä päästään sopimukseen. Tämä on asia, jossa pitää ottaa huomioon myös EU:n näkemys. Viime kädessä kunnanvaltuusto päättää ja hyväksyy kaavan lausuntojen pohjalta.

Vaihtoehdon 2 mukainen terminaali sijaitsee Suomen puolella. Nythän alueella on toimivat tulliterminaalit (Beweship Oy ja John Nurminen Oy). Kaavassa ei ole varattu isoa aluetta näihin toimintoihin. Jos terminaali tarvitsee esimerkiksi 50 hehtaarin varauksen, se on mahdollista toteuttaa vain yksityismaille. Joka tapauksessa joudutaan tekemään yleiskaavatarkastelu. Molemmin puolin, sekä etelä- että pohjoispuolella, on yksityistä maata.

Pitää vain miettiä, miten liikennejärjestelyt hoidetaan Lappeenrannan ja Haminan suunnasta. Se vaatii vain isomman alueen kuin vaihtoehto 1:ssä ja suomalaisten hoitamana.

Kaavan kannalta tässä vaihtoehdossa on aivan sama prosessi kuin vaihtoehto 1:ssä. Prosessin kesto on yhdestä kolmeen vuotta.

Osaltaan menettelytavat vuokrauksen, oston tai pakkolunastuksen suhteen ratkaisee se, kuinka pysyvästi vyöhyketerminaali aluetta tarvitsee. Jos tarve on pysyvä, omistaja varmaan myisi pois markkinahintaan. Valtio ei varmaan lähde lunastamaan markkinahinnalla, jolloin mennään lunastusmenettelyyn. Valtion on hoidettava lunastus. Kunnalla ei ole siihen resursseja. Periaatteessa maat tulevat tällöin tielaitoksen käyttöön. Liittymät ovat tielaitoksen vastuulla. Alueen laajennus tulisi kaavoittaa myös liikennealueeksi.

Jos vyöhyketerminaalikonsepti toteutuu, kummankin valtion tulisi sitoutua siihen, että liikenne sujuu joustavasti. Nykyistä tilannetta ei voida parantaa, jos kuljetusyksikön siirtokuormausta toimii toisella puolella, mutta toisella puolella liikenne ei vedä tarpeeksi hyvin.

4.8 Lappeenrannan kaupunki

Lappeenrannan kaupungin¹³ mukaan Nuijamaalle on suunniteltu rekkaparkkia. Alueella on asemakaavoitettu liikekortteli ja heti sen vieressä on tilaa tähän tarkoitukseen. Nuijamaan kaavan alueella lähes kaikki maa on yksityisomistuksessa. Tosin siellä on myös liikennealuetta, jolle raja-asema on rakennettu. Rekkaparkki saattaisi mahtua myös tälle alueelle. Rekkaparkkia kaupunki on suunnitellut virkamiestyönä yhteistyössä tiehallinnon kanssa.

Rekkaparkin toteutuksessa voitaisiin menetellä samalla tavalla kuin tulli- ja raja-asemien toteutuessa: niitä ei ole ehditty kaavoittaa, vaan ne ovat liikenne-alueella ja saaneet sinne rakennusluvan ilman mitään kaavaa. Parkkialuehan ei vaadi muuta kuin kentän ja tieyhteyksien tekemisen. Vesihuolto pitää kuitenkin järjestää, ja siihen tarvittaneen rakennuslupa sekä yhteistyötä ympäristöviranomaisten kanssa öljynerotuskaivoja varten.

Vyöhyketerminaalikaan ei periaatteessa tarvitse muunlaista menettelyä, ehkä vain vähän laajemman alueen. Täytyisi ennakoita vyöhyketerminaalin tulo. Näin voitaisiin varata tarpeellinen alue sitä varten.

¹³ Haastattelu, Erkki Jouhki, Lappeenrannan kaupunki, 27.3.2007.

4.9 Imatran kaupunki

Vyöhyketerminaalikonsepti¹⁴ on pidemmälle kehitetty rekkaparkki-ideasta ja on periaatteessa ihan järkevä ajatus. Mikäli terminaali sijaitsee Suomen puolella Pelkolassa, on oleellista se, kuinka ison tilan terminaali tarvitsee ja kuinka lähellä rajaa terminaalin pitäisi sijaita. Suunniteltu rekkaparkki sijaitsisi aivan rajan tuntumassa muutaman sadan metrin päässä rajasta. Rekkaparkkia varten on varattu maa-alaa vajaat kaksi hehtaaria. Pisimmillään rekkajono on ulottunut 6-tielle saakka.

Rekkaparkille varattu alue ei tule riittämään vyöhyketerminaalille. Vaihtoalue vaatii enemmän tilaa. Liikenteellisesti on oleellista, pääsevätkö vaihtoperät uuden vetäjän kanssa sujuvasti tullista läpi vai joutuvatko nekin jonottamaan. Lähtökohtana pitäisi olla, että venäläinen veturi on valmiina vastaanottamassa, kun suomalainen kuljetusoperaattori tuo vaihtoperän terminaaliin.

Maankäytön kannalta on oleellista vyöhyketerminaalin vaatima alueen laajuus. Aivan rajan tuntumasta ei kovin isoa aluetta löydy. Rajojen välissä terminaali ei mahdu olemaan. Valtioiden välinen raja-alue on kapea, joten sen voi unohtaa terminaalien sijaintialueena kokonaan.

Kaupunki on asemakaavassa varautunut tällaisen toiminnan mahdollisuuteen. Terästehaan alueella on iso teollisuuskortteli, jonka kaupunki aikanaan hankki omistukseensa. Kaavassa alue on merkitty teollisuusalueeksi, ja siellä sijaitsee tällä hetkellä yksi halli. Alueen koko on noin 30 hehtaaria, ja teollisuus- ja terminaalihallien rakennusoikeutta on 30 %. Rajalle on maanteitse matkaa noin kilometri. Alueelle on myös rautatieyhteys.

Alueelle on kaavailtu noin 5 000 neliön teollisuushallin rakentamista Venäjän kaupan ja välivarastoinnin tarpeisiin. Asemakaava on valmiina. Mikäli rakennetaan suuria terminaalikenttiä, kaavaa voidaan joutua muuttamaan. Se ei ole kuitenkaan ongelma, koska kaupunki omistaa alueen.

Hallinnollisesti kaikki valmiudet ovat olemassa, ja taloudellisesti hanke on kaupungille tuottava. Kokonaisvaikutukset ovat kaupungissa positiiviset. Imatran kaupungin kannalta Suomen puolella oleva terminaali olisi toivottava ratkaisu.

¹⁴ Haastattelu, Hannu Ojala ja Pertti Kanerva, Imatran kaupunki, 7.5.2007.

4.10 Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri

Tiehallinnon Kaakkois-Suomen tiepiirissä¹⁵ on suunnitteilla tuhannen rekan parkkialue Vaalimaan rajanylityspaikan tuntumaan. Parkkialueelta olisi ohjattu meno rajatarkastukseen.

Rekkaparkin aluevarauksesta voisi pieni osa soveltua myös Suomen puolella olevaksi vyöhyketerminaaliksi. Aluevaraus on suuruudeltaan 30 hehtaaria. Alueelle tehdään kaavamuuos ja se joudutaan muuttamaan rekkaliikenteen tarpeisiin. Alueelle on tehty tie-suunnitelma, joka on kaavailtu toteutettavaksi vuonna 2008 osin sillä edellytyksellä, että kukaan ei valita ja lunastus onnistuu. Muutoin aikaa kuluu enemmän, vuodesta kahteen vuoteen.

Nuijamaalle on olemassa vastaava suunnitelma rekkojen parkkialueeksi. Vaalimaa toteutetaan kuitenkin ensin. Imatralle ei ole vastaavaa suunnitelmaa vielä tehty. Kaavatasolla myös siellä varaudutaan kuitenkin vastaavanlaiseen ratkaisuun.

Tiehallinnon kannalta näissä terminaalivaihtoehdoissa ei ole eroja rekkaparkkiin verrattuna. Kysymys on enemmänkin operointitavasta, ja se on enemmän rajaviranomaisten ja tullin intressissä.

Vaalimaalla on keskusteltu venäläisten kanssa oman liikennelinjan rakentamiseksi terminaalien välille. Venäjällä raskaalle liikenteelle on oma tarkastuspisteensä. Suomessa sellainen on tulossa. Tavoitteena on rakentaa oma kaista raskaalle liikenteelle maiden terminaalien välille. Tämä on molempien maiden intressissä.

Vaalimaalle on siis tulossa rekkojen parkkialue, jota suunnitellaan ja esitetään valtion vuoden 2008 talousarvioon. Rekkaparkkialuetta voitaisiin ainakin periaatteessa käyttää myöhemmin vyöhyketerminaalina osana. Jos rekkaparkin toteutus etenee viivytyksittä, olisi parkkialue käytettävissä vuoden 2008 lopulla.

Tiehallinnon kannalta on tärkeää, että se saa jatkossa informaatiota vyöhyketerminaalihankkeen etenemisvaiheista. Näin tiepiiri voi varautua osaltaan asiaan riittävän ajoissa.

Rekkaparkkiin voidaan liittää myös vuoronumerojärjestelmä, jonka perusteella rekka saa kutsun saapua rajanylityspisteeseen rekkaparkista. Vuoronumerojärjestelmä ei kuitenkaan poista kaluston ja kuljettajan odotusaikaongelmaa. Taulukossa 1 on vertailua mahdollisista hyödyistä vuoronumerojärjestelmän ja vyöhyketerminaalikonseptin ominaisuuksien välillä.

¹⁵ Haastattelu, Antti Rinta-Porkkunen, Kaakkois-Suomen tiepiiri, 21.3.2007.

Taulukko 1. Vuoronumerojärjestelmän ja vyöhyketerminaalikonseptin ominaisuuksien vertailua.

	Vuoronumerojärjestelmä	Vyöhyketerminaali
Resurssit: vetoautot	Kalusto joutuu odottamaan, paikka vain muuttuu	Kaluston ei tarvitse odottaa, tehokkuus kasvaa
Resurssit: kuljettajat	Kuljettajat joutuvat odottamaan	Kuljettajan ei tarvitse odottaa, tehokkuus kasvaa
Vihreän linjan käyttö	Ei edistä vihreän linjan käyttöä	Edistää vihreän linjan käyttöä, terminaalioperaattorin tavoite: koko yksikköliikenne vihreälle linjalle
Kuljetusten yhdistäminen, meno-paluu- kuormat	Ei edistä, ”terminaaliverkosto” (parkkialueet eli köyhän miehen terminaalit) hajautuu	Edistää, vyöhyketerminaali on yhdistelyjen kannalta ihanteellisessa paikassa eli kuljetusverkon ”tiimalasin” kapeimmassa kohdassa
Tullaus	Ei muutoksia nykytilanteeseen	Tullaustoimintaa siirtyy enemmän ammattilaiselle eli terminaalioperaattorille, ”tullauskulttuuri” paranee
Hyödyt/ kustannukset	Selkeyttää liikennettä ja parantaa kuljettajien asemaa	Odotusajat pienenevät, resurssien käyttö tehostuu, terminaalikustannus (uusi)

4.11 Imatran seudun kehitysytio Oy (KEHY)

Imatran seudun kehitysytio Oy:n tavoitteena on edistää Imatran ja ympäristöalueen elinkeinoelämän myönteistä kehitystä¹⁶. KEHY näkee hankkeen myönteisenä lähinnä paikkakunnan yritystoiminnan kasvun ja monipuolistumisen kannalta. KEHY on kiinnostunut osallistumaan terminaali-investointiin, mikäli hanke etenee investointivaiheeseen. KEHY pitää tärkeänä, että hankekaavailua viedään eteenpäin, ja vaikutuskanavana tulisi järjestää seminaari vuoropuhelun käynnistämiseksi eri osapuolten kesken.

¹⁶ Haastattelu, Janne Vehmaa, Imatran seudun kehitysytio Oy, 14.9.2007.

4.12 Lappeenranta Free Zone Oy Ltd

Free Zone Oy Ltd on Lappeenrannan omistama yritys, jonka toiminta-ajatuksena on tarjota vapaa-aluepalveluja yrityksille hyödyntämällä sijaintia EU:n ja Venäjän rajalla. Vyöhyketerminaalikonseptissa nähdään¹⁷ rajoittavana tekijänä mahdollisen ylimääräisen käsittelyn (kuljetusyksikön siirtokuorma) aiheuttamat kustannukset eikä tavaran läpimenoaika välttämättä nopeutuisi. Toisaalta hankkeella saattaa olla myös positiivisia vaikutuksia kuljetusketjun palvelutasoon.

4.13 Schenker Oy

Schenker Oy¹⁸ on logistiikkapalveluja tarjoava yhtiö, ja sillä on pitkäaikaista kokemusta Venäjän kuljetuksista. Schenkerillä on ollut terminaali Vaalimaalla. Toiminta-ajatuksena oli, että venäläiset kuljetusyrittäjät kävivät hakemassa tavaraa terminaalista vaihtoehdon 2 periaatteen mukaisesti. Liikennettä oli jonkin verran, mutta kapasiteettia olisi ollut suurempaankin määrään. Terminaali siirtyi sittemmin Huolintakeskukselta John Nurminen Oy:lle.

Beweship Oy:llä on myös vastaava tulliterminaali Vaalimaalla, kooltaan noin 10 000 neliometriä. Toimintaperiaate on vaihtoehto 2:n mukainen. Siinä vihreä linja ei ole kuitenkaan täysimääräisesti käytettävissä. Autot pääsevät jonon ohi, ja tulli saattaa kuljetuksen suoraan rajapuomille. Periaate toimii siis osittain Vaalimaalla, mutta sen täysimittaista käyttökelpoisuutta on vaikea arvioida.

Miehikkälän maaliikennekeskus toimii rajan läheisyydessä samalla periaatteella. Ideahan tarkoittaa, että joko tavaraa käsitellään tai vaihdetaan yksiköitä. Irtoerien vaihtaminen on hyvä idea.

Venäjän tullimääräykset rajoittavat siten, että täyttä perävaunua ei voi jättää Venäjän puolelle ennen kuin tullimenettely on tehty. Lisäksi Venäjällä jakelu on hoidettava samalla yksiköllä. Tämä rajoittaa irtoperien käyttöä Venäjälle suuntautuvissa kuljetuksissa, tai sitten vetäjän pitää olla koko ajan sama.

Konttikuljetukset tapahtuvat TIR-sopimuksen mukaisesti. TIR-carnet kuitenkin sitoo liikennöitsijän passitusvastuuseen. Silloin vetoauto on kiinni kontin passituksessa eikä vedon katkaisu käytännössä onnistu. Se olisi TIR-sopimuksen vastaista. Liikennöitsijän vastuu on koko ajan päällä niin kauan kuin kontissa on tavaraa. TIR-carnet on sidottu

¹⁷ Haastattelu, Tea Laitimo, Lappeenranta Free Zone Oy Ltd, 17.9.2007.

¹⁸ Haastattelu, Juhani Hauhia, Schenker Oy, 30.3.2007.

vetoautoon, jota ei voi vaihtaa, tai sitten on avattava uusi TIR-carnet. Se ei ole enää taloudellisesti järkevää, koska tällöin toimitusketjun kustannukset kasvavat.

Vientiauton aikaa kuluu paljon esim. Moskovassa, kun sillä joudutaan jakelemaan tavara asiakkaille. Irto-perän käytössä autojen kierto paranisi ja nopeutuisi. Toisaalta Suomen puolella tavarantoimittajan vastuulla esimerkiksi satamasta rajalle ja tarvittaessa TIR-carnetin voi avata vasta rajatullissa. Sitäkin tehdään poikkeustapauksissa.

Yleensä tavara passitetaan satamasta tullivarastoon Vaalimaalle. Siellä se pakataan uudelleen asiakkaan tilauksen mukaan. Tämän mukaan malli 2 voisi toimia. Tästä tulisi kuitenkin rinnakkainen toiminta suoralle liikenteelle.

Tavarantoimittajan ylimääräinen käsittely ei ole mielekäs, ja se maksaa sekä aiheuttaa vahinkoja. Järjestelmän pitäisi hoitua irto-perän vaihdolla niin, ettei tavaraa tarvitsisi purkaa. Kehitys on menossa siihen, että tavarat liikkuvat yksikköinä eikä niitä pureta ja uudelleen lastata Suomessa. Suurimmat asiakkaat lisäävät suoria toimituksia koko ajan (suorien toimitusten osuus on arviolta noin 50 %).

Periaatteessa, jos huolto-osa ottaisi vastuun passitukset ja laittaisi vakuudet tulliin käyttämällä normaalia passitusasiakirjaa, asia pitäisi onnistua. Se, onnistuuko se käytännössä, on toinen asia. Jos matkalla tapahtuu viivästyksiä tai tavarantoimittajan katoamisia, tullilla on mahdollisuus periä vakuuksista tullimaksu. Jos tullimaksun perintä ei ollutkaan aiheellinen, takaisinsaanti voi kestää jopa viisi vuotta tai ei onnistu ollenkaan. Vakuuksien määrä on määritelty Venäjän tullikoodeksissa.

Vyöhyketerminaalitoimintaa saattaa hankaloittaa seuraava näkemys: jos huolto-osat alkaisivat suuressa määrin siirtyä rajan läheisyyteen, jonot eivät välttämättä poistuisikaan. Pienemmässä mittakaavassa järjestelmä saattaa onnistuakin.

Kun sähköinen tullaus yleistyy, tarvitaanko silloin enää vyöhyketerminaalia lainkaan?

Vyöhyketerminaalilla voidaan saavuttaa etua vain siinä tapauksessa, jos kuljetusyksikkö vaihdetaan vetoautosta vyöhyketerminaalissa toiseen vetoautoon. Silloin ei tarvita suuria investointeja. Asfaltoitu alue liittymiseen on riittävä (trailerikenttä). Investointikynnys suurempiin terminaali-rakenteisiin saattaa olla liian korkea.

Vyöhyketerminaali on ongelman osittaista poistamista. Varsinainen ongelma on Venäjän puolella rajanylitysmuodollisuuksien ketjun useissa tarkastuspisteissä.

Venäläisistä autoista on aika ajoin pula, ja kuljetusten markkinahinta on korkea. Suomalaisien kuljetusliikkeiden hinnat alkavat olla kilpailukykyisiä. Ongelmana on se, että liikennelupia on vähän samoin kuin sellaisia kuljettajia, joilla on voimassa oleva viisumi.

4.14 Kuehne & Nagel Finland

Kuehne & Nagel Finland on huolinta- ja logistiikkapalveluja tarjoava yritys. Lauri Vanhalan¹⁹ mukaan samanlaista vyöhyketerminaalitoimintaa on harjoitettu aiemmin Valko-Venäjän ja Puolan rajalla. Ideana oli se, että tavarat tullattiin Puolan puolella terminaalissa ja luovutettiin sitten vastaanottajalle tullattuna maahan, jolloin tavara oli sen jälkeen vapaassa liikenteessä.

Tavaran luovutus voisi tapahtua rajojen välisellä alueella. Se edellyttäisi, että tavaran vastaanottaja voisi tullata tavarat jo rajalla, eikä hänen tarvitsisi ajaa Moskovaan, vaan hän voisi siirtää tavarat rajalta tullattuna haluamaansa paikkaan.

Rajojen välissä olisi tullialue, jolloin venäläinen asiakas voisi itse päättää, siirtääkö hän tavarat tullattuna vai tullaamattomana. Venäläisillä on rajalla viranomainen, yritys (tullin yksikkö), jolla on passitusoikeus.

Toinen järjestelmä on se, että Venäjällä on liikennöitsijöitä, jotka voivat kuljettaa tullaamatonta tavaraa. Heillä on jotain pankkitakausta vastaava sopimus valtion kanssa. Se oikeuttaa kuljettamaan tullaamatonta tavaraa Venäjän sisällä.

TIR-carnet-järjestelmä ei salli vaihtaa kuljetuksen aikana kuljetusliikettä. TIR-kuljetus on kuljetusliikekohtainen. Se ei salli edes tytäryhtiön kuljetusta vaihtamalla vetoautoa. Se on lisäksi yrityskohtainen. Vyöhyketerminaalijätös ei sovellu TIR-carnet-kuljetuksiin ollenkaan.

Jos halutaan, että jonot saadaan poistettua, on oltava terminaali. Käytännössä kuitenkin viranomaiset valvovat tavarat rajanylitystä. Kun satamasta tavara lähtee tullipassituksena rajalle, jossa passitus päättyy, tavara siirtyy terminaali-alueelle, jossa vastaanottavan maan viranomainen passittaa sen edelleen tai tekee jonkin muun toiminnon, johon on saatu lupa. Se voi olla tullaus maahan, minkä voi tehdä Moskovastakin käsin, koska on tiettyjä tuotteita, joita ei pysty kuljettamaan Venäjälle muuten kuin tullattuna.

TIR-carnetia ei voi käyttää, koska vastuu vaihtuu. Tavara voisi jäädä tietenkin traileriin. Miten sitten jono häviäisi, koska tavaravirta pysyy edelleen samana.

Periaatteessa pelkkä trailerinkin kulkeminen ilman purkamista onnistuisi. Asiaa pitää ajatella trailerin kannalta, koska se on jonkin yrityksen omaisuutta. Pitää miettiä, miten omaisuus tulee Venäjältä takaisin. Tämä on myös vastuukysymys. Suomalainen kuljetusliike voisi viedä trailerin vyöhyketerminaaliiin ja toinen kuljetusliike viedä sen eteenpäin. Tänä päivänäkin sellainen voisi periaatteessa onnistua.

¹⁹ Haastattelu, Lauri Vanhala, Kuehne & Nagel Finland, 30.3.2007.

Jos raja-alueelle tarvitaan terminaali, aiheutuu siitä lisäkustannuksia. Jos tavara puretaan, joudutaan maksamaan terminaalikäsitteystä. Jos vyöhyketerminaali toimii sen sijaan ilman tavarapurkua, idea voisi toimia teoreettisesti. Käytännössä kuitenkin asia voisi onnistua ilman terminaalia (purkua), mutta purkaako tämä jonoja?

Joka tapauksessa kontti pitäisi nostaa kuljetusvälineestä toiseen. Puoliperävaunuyhdistelmässä tällainen toiminta ei onnistu, sillä puoliperävaunua pitää valvoa ja huoltaa. Ehkäpä jokin taho voisi perustaa puoliperävaunujen vuokrausyrityksen Venäjän kuljetuksiin. Silloin puoliperävaunujen vaihto onnistuisi tietyillä ehdoilla. Perävaunujen seurantaa pitäisi siinä tapauksessa kehittää, esimerkiksi satelliittipaikannuksella. Idea onnistuu silloin kun TIR-carnet ei ole tulliasiakirja vaan tullipassi. Silloin perävaunuja voi vaihtaa keskenään haluamallaan tavalla eikä vastuu ole liikennöitsijällä.

Nykyäänkin on mahdollista, että tavara lähtee Suomesta vientiselvityksellä ja Venäjän puolella tehdään paikallinen T1-passitus, jonka tekee rajaviranomainen. Jotkin tavarat voivat olla ennakkodeklaroinnin alaisia. Esimerkiksi Ukrainan rajan yli kuljetus ei pääse, ellei tavaroita ole ennakkodeklaroitu viranomaisille.

Vyöhyketerminaaliajatus olisi erittäin hyvä tietyille tuotteille, kuten pilaantuville ja nopeaan kulutukseen meneville tuotteille. Kun Venäjä pääsee EU:n kanssa uuteen kumppanuussopimukseen ja myös sopimukseen sähköisestä tullauksesta, ei enää synny tällaista ongelmaa. Silloin ei tarvita myöskään vyöhyketerminaalia ainakaan esitetyssä muodossa.

Huolintaliikkeen kannalta kysymys on siitä, että huolitsija toimittaa tavarat sinne, mihin ne pyydetään. Yksi vaihtoehto olisi junakuljetus. Venäjällä junan vaunu on kuin tulliterminaali periaatteessa.

4.15 John Nurminen

John Nurminen on monipuolinen logistiikkayhtiö, joka tuottaa asiakkailleen logistiikkaratkaisuja Itämeren alueella. Kuljetusketjun Venäjän puoleisten hallinnollisten esteiden vuoksi vyöhyketerminaalikonseptin menestykseen on vaikea uskoa²⁰. Venäjä panostaa voimakkaasti omien satamiensa kehittämiseen ja suosimiseen ja jalostusasteen nostamiseen teollisuudessa. Nämäkään periaatteet eivät oikein suosi vyöhyketerminaaliajatusta. Vastuukysymykset esim. tavarankatoamis- ja ylipainotapauksessa on vaikea ratkaista. Nykyisessä järjestelmässä kuljettaja on vastuussa.

²⁰ Haastattelu, Kaj Kulp, John Nurminen, 28.8.2007.

4.16 DHL

Suomen DHL on monipuolinen logistiikkayhtiö, joka tuottaa kuljetuksia, logistiikka-palveluita ja materiaalinhallintaratkaisuja. Vyöhyketerminaalikonseptiin²¹ liittyy joita-kin ratkaisua vaativia ongelmia. Venäjällä on omat kabotaasisäännöt. Traileriongelma saattaa nousta esiin, jos se on suomalaisessa omistuksessa. Nykykäytännön mukaan se ei soveltuisi vyöhyketerminaalikonseptiin. Samoin Venäjän sisällä autoille on omat turvalisuussäännöt, jotka hankaloittavat ulkomaalaisen trailerin käyttöä venäläisessä vetokalu- lussossa. TIR-järjestelmä ja vyöhyketerminaalikäsitteilyyn liittyvät, tällä hetkellä tunte- mattomat kustannukset vaikeuttavat konseptin toteutusta.

Terminaalikonseptin etuina nähdään kustannussäästöt odotusaikojen lyhentyessä, kak- soislaskutuksen poistuminen ja toimeksiantojen lisääntyminen. Mikäli terminaalikonsepti toteutuu, olisi tärkeää, että terminaalipalveluja saisi useammalta kuin yhdeltä operaatto- rilta. DHL näkee oman roolinsa tällöin terminaalin käyttäjänä ja mahdollisesti jopa ter- minaalioperaattorina tullaajan ja huolitsijan roolissa. Nimenä ”vyöhyketerminaalii” on ehkä jonkin verran harhaanjohtava, koska se viittaa enemmänkin kappaletavaran käsitte- lyyn kuin kuljetusyksiköiden siirtoon ja siirtokuormaukseen.

Suomen ja Venäjän välisten kuljetusten tämänhetkisenä ongelmana on lisäksi kuljettaja- pula, joka on vaikeampi kuin kuljetuskalustopula.

4.17 Suomen huolintaliikkeiden liitto

Suomen huolintaliikkeiden liitto on Suomessa toimivien huolintayritysten etujärjestö. Liitossa nähdään, että konsepti tuo yhden välikuormauksen lisää. Näin ollen se ei tarjoaisi taloudellisesti yrityksille hyötyä. Näkemyksen mukaan venäläiset tavaran ostajat ovat ratkaisevassa asemassa, koska he voivat vaikuttaa siihen, miten käyttävät vyöhyketer- minaalien tarjoamaa palvelua. Suomen ja Venäjän tullien väliselle vihreälle linjallekaan ei ole saatu oikein kuljetuksia. Tavarakuljetusten rajanylitysten läpimenoaika saattaa muuttua (pienentyä!), mikäli venäläiset vähentävät rajaviranomaisten tarkastuspisteitä rajalla.

4.18 Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry / SKAL

USL on kansainvälistä sekä sopimusliikennettä harjoittavien kuljetusyrittäjien erikoisjär- jestö. USL on Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsen- eli suoritealayhdistys.

²¹ Haastattelu, Kim Peltonen ja Marek Meokas, DHL, 11.9.2007.

Järjestössä nähdään²², että aiheeseen liittyvää lainsäädäntöä ja sopimusjärjestelmää tulisi tarkistaa ja kehittää suuntaan, joka mahdollistaisi myös vyöhyketerminaalikonseptin toteutukselle muodolliset edellytykset. Lainsäädännön ja sopimusjärjestelmän tarkistaminen koskee Suomea, Venäjää ja mahdollisesti myös EU:ta. Järjestön mielestä vyöhyketerminaalikonsepti on hyvin kannatettava kehittämishanke.

4.19 Sitra

Suomen itsenäisyyden juhlarahaston Sitran tehtävä on edistää Suomen vakaata ja tasapainoista kehitystä, talouden määrällistä ja laadullista kasvua sekä kansainvälistä kilpailukykyä ja yhteistyötä. Sitran käynnissä olevan Venäjä-ohjelman tavoitteena on edistää, kehittää ja kansainvälistää suomalaista liike-elämää alueella sekä luoda laaja viitekehys maiden väliselle yhteistyölle.

Sitran ohjelmalla on yhtymäkohtia myös vyöhyketerminaalikonseptiin²³. Sitra suhtautuu positiivisesti mahdollisuuteen osallistua vyöhyketerminaali-investointiin, mikäli hankkeen toimintaedellytykset toteutuvat.

4.20 Venäläinen näkökulma

Venäjän federaation liikennestrategian mukaan Venäjä painottaa kansainvälisten maantiekuljetusten ja Venäjän läpi tapahtuvan kauttakululiikenteen kehittämistä mm. seuraavasti:

1. kansainvälisten liikennekäytävien infrastruktuurin kehittäminen
2. ajoneuvoliikenteen rajanylityspaikkojen tuotannollisen perustan uudistaminen, tullitarkastusmenettelyn kehittäminen ja saattaminen kansainvälisen käytännön mukaiseksi
3. vaiheittainen kansallisen kuljetuslainsäädännön lähentäminen kansainvälisiin vaatimuksiin
4. Venäjän aseman vahvistaminen kehitettäessä monenkeskisiä ja kahdenkeskisiä maantieliikennesopimuksia
5. mahdollisimman suotuisien olosuhteiden luominen venäläisten liikennöitsijöiden toiminnalle järkevän protektionismin politiikan avulla

²² Haastattelu, Antti Seppälä, USL ry, 22.5.2007.

²³ Haastattelu, Maaret Heiskari, Sitra, 26.4.2007.

6. tehokkaiden tullaus- ja tavaravirtojen sekä ajoneuvojen valvontatekniikkojen käyttöönotto
7. TIR-järjestelmän kehittämisen edistäminen, kansainvälisten maantiekuljetusten sopeuttaminen vaihtoehtoisiin tullitakuujärjestelmiin mm. EU:n alueella.

Kehittämiskohteet ovat siis kansainvälisen yhteistyön vahvistamiseen pyrkiviä, mutta myös osittain protektionistisia.

Vallitsevan käsityksen mukaan Suomen suunta on poliittisesti ongelmattomampi kuin muut EU:n alueelle johtavat kansainväliset kuljetuskäytävät. Tällaisen nosteen ja edellä esille tulleiden kehittämistavoitteiden (kohdat 2, 3, 6, 7) valossa vyöhyketerminaalikonseptia rajoittavien hallinnollisten ja sopimuksellisten esteiden raivaamisen edellytykset ovat hyvin rohkaisevia.

Hankkeen valmisteluvaiheen yhteydessä venäläisistä kuljetus- ja logistiikka-alan yrityksistä Transsphere, OOO Ilot ja Pietarin kuorma-autoliitto ovat ilmaisseet valmiutensa ja halukkuuden lähteä kehittämään vyöhyketerminaalikonseptia.

5. Yhteenveto

Vyöhyketerminaaliin liittyvät mielipiteet ovat hyvin vaihtelevia. Myönteisimmin palvelukonseptin käyttöönottoon suhtautuvat alueelliset toimijat. Kunnalliset organisaatiot ja paikallisalueen elinkeinoelämän kehittämisorganisaatiot kokevat vyöhyketerminaali-hankkeen piristävän alueen elinkeinoelämää, joten suhtautuminen on positiivinen. Nämä tahot ovat myös kiinnostuneita osallistumaan hankkeen eteenpäin viemiseen, esimerkiksi kaavoitusasioissa ja jopa terminaali-investointiin osallistumisessa.

Myös aluehallinnon käsitykset hankkeen toimivuudesta ovat pääosin positiiviset. Valtionhallinnossa suhtautuminen on varauksellisempi. Tullihallintoa ja rajavartiostoa sitovat voimassa oleva lainsäädäntö ja toimintaan liittyvät sopimukset. Nykymuodossaan lainsäädäntö ja sopimukset asettavat joitakin esteitä ja rajoituksia terminaali-hankkeen kehittämiselle. Liikenne- ja viestintäministeriö suhtautuu hankkeen arvioituihin hyötyihin varauksellisesti. Mutta mikäli kehittämishankkeen edut pystytään selvästi ennakoimaan, on valtionhallinto luonnollisesti valmis edistämään hankkeen toteutumista.

Kansainvälisten tavarakuljetusten operaattoritahojen näkemykset ovat kaksijakoiset. Mitä lähempänä yritysten toiminta on puhdasta kuljetusta, sitä positiivisempia käsitykset ovat konseptin edullisuudesta ja toimivuudesta. Sen sijaan mitä lähempänä toimijat ovat pelkkää huolintaa, sitä varauksellisempia näkemykset ovat konseptin mielekkyydestä.

Vyöhyketerminaali-investoinnin rahoitukseen ilmeni kiinnostusta ja halukkuutta, jos hanke nähdään toimintaan liittyvien tahojen piirissä hyödylliseksi. Taulukkoon 2 on tiivistetty eri toimijoiden suhtautuminen ja näkemykset vyöhyketerminaalikonseptin toteutuksesta.

Taulukko 2. Miten eri toimijat suhtautuvat vyöhyketerminaalikonseptiin?

<i>Toimiala</i>	<i>Suhtautuminen</i>
Kuljetus	++
Huolinta	-
Aluehallinto	++
Keskushallinto	-
Muut	+

++ hyvin myönteinen + myönteinen - varauksellinen

Kauttakulkuliikenne Venäjälle suuntautuvalla kuljetuskäytävällä piristää Suomessa toimintaan liittyvää elinkeinoelämää. Kuljetuskäytävän logistisesta palvelutasosta ja kilpailukyvyistä huolehtiminen on sen vuoksi tärkeää.

Käytävän kuljetuksiin liittyviä uusia uhkia on mm. maantieliikenteen kalusto- ja kuljettajapula, jota rajanylitysten kasvaneet odotusajat entisestään pahentavat. Sen vuoksi ”turhaan” odotteluun kuluva aikaa tulee pyrkiä lyhentämään myös uusia ratkaisuja etsimällä.

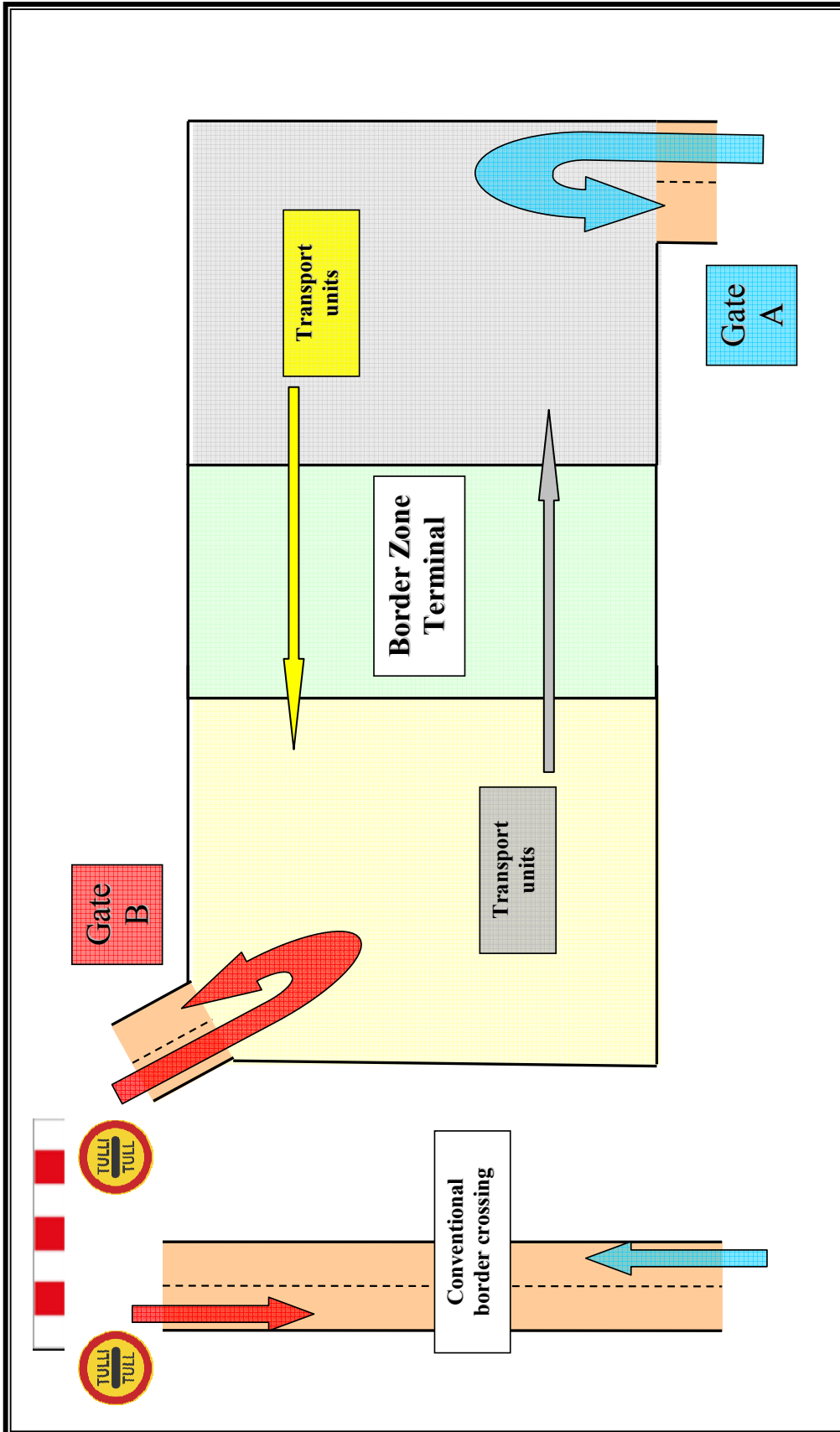
Vyöhyketerminalikonseptin toteutusta hankaloittavat TIR-järjestelmä ja terminaalitoimintaan liittyvät tullaus- ja rajamuodollisuudet. Sen vuoksi TIR-järjestelmän rinnalle tulisi kehittää uusi vastuujärjestelmä. TIR-järjestelmä on kehitetty aikoinaan aivan toisenlaisiin oloihin kuin nykyisin vallitseva kuljetusympäristö EU:n alueella.

Vyöhyketerminaaliin liittyviä tulli- ja rajavalvontatoimia tulee kehittää siihen suuntaan kuin esimerkiksi Baselissa Sveitsin ja Saksan rajalla (EU:n ulkorajalla) toteutetussa ratkaisussa.

Esille tulleiden näkemysten mukaan vyöhyketerminaalin toimintojen tulee pohjautua kuvan 7 mukaisiin periaatteisiin:

- Vyöhyketerminaali voi sijaita joko Suomen tai Venäjän puolella.
- Vyöhyketerminaali on luonteeltaan tulliterminaali.
- Tarvittavat tullaustoimet hoidetaan vyöhyketerminaalissa.
- Vyöhyketerminaalin sijaintimaasta lähtevä vienti- tai transitokuljetus voi käyttää konventionaalisen rajanylityksen sijasta vyöhyketerminaalia jättämällä kuljetusyksikön vyöhyketerminaaliin (Gate A) ja ottamalla terminaalista mahdollisen uuden yksikön paluukuljetukseen.
- Vyöhyketerminaaliin toisesta maasta tuleva liikenne eriytetään rajapuomilta alkaen (Gate B).
- Toisesta maasta terminaaliin saapuvaan kuljettajaan kohdistuvia rajamuodollisuuksia tulee kehittää joustavaan suuntaan (Gate B): viisumivapaus tai tulkinta, että terminaaliin tulo ei ole vielä maahan saapumista.
- Vyöhyketerminaaliin toisesta maasta tulevassa autossa ei saa kuljettajan lisäksi olla muita henkilöitä (Gate B).
- Toisesta maasta tulevan ajoneuvon kuljettaja voi jättää kuljetusyksikön terminaalissa osoitettuun paikkaan ja ottaa mahdollisen uuden yksikön osoitetusta paikasta paluukuljetukseensa (Gate B).

- Toisesta maasta tulevan kuljettajan on palattava terminaali-alueelta tietyssä ajassa (Gate B), ja alueelle voidaan kehittää ajoneuvon tai kuljettajan reaaliaikainen sähköinen valvontajärjestelmä.
- Rajapuoilta terminaaliin tuloon ja paluuseen liittyvät määräykset ovat harmoniset terminaalin sijaintimaasta riippumatta, ja mahdolliset kabotaasiongelmien ja -rajoitukset rajaympäristössä on ratkaistava (Gate B).
- Terminaalin läpi ei sallita henkilöliikennettä.
- Terminaalihenkilöstölle on oltava erityiset toimintasäännöt.
- Muutoin terminaaliin liittyvissä toiminnoissa noudatetaan kyseisen maan lakeja ja määräyksiä.



Kuva 7. Vyöhyketerminaalien toimintaperiaate.

6. Ehdotukset jatkotoimista

Kehitetään TIR-järjestelmän rinnalle uusi vastuujärjestelmä, koska TIR-järjestelmä ei tue vyöhyketerminaalikonseptin mukaista operointia.

Tehdään mahdollinen lainsäädännön ja määräysten tarkistus ja neuvotellaan sopimukset, jotka mahdollistavat vyöhyketerminaalikonseptin mukaisen toiminnan harmonisoidusti sekä Suomen alueella että Venäjän alueella.

Tehdään rajavalvontaan liittyvä mahdollinen lainsäädännön tarkistus, joka sallii toisesta maasta saapuvalla kuljettajalle, ajoneuvolle ja kuljetusyksikölle joustavan tulon vyöhyketerminaalialueelle ja sieltä takaisin lähtömaahan. Tulkinta voi olla kuljettajan tapauksessa esimerkiksi seuraava: toisesta maasta vyöhyketerminaalialueelle saavuttaessa maahan-tulon kriteerit eivät vielä toteudu.

Informoidaan aluehallinnon ja kuntien viranomaisia, että ne ottavat maankäytön suunnittelussa huomioon vyöhyketerminaalikonseptin mukaisen operoinnin.

Toimitetaan tämä julkaisu erikseen määriteltäville osapuolille Suomessa, Venäjällä ja EU:ssa ja pyydetään lausunto tässä esitettyihin ehdotuksiin jatkotoimista.

