



Vuosikertomus 2000



Vuosi 2000

- Kaukoliikenteen tärkeimpiä tavoitteita oli täsmällisyyden parantaminen. Vuonna 2000 täsmällisyys nousi 93 prosenttiin.
- Seinäjoella ja Lappeenrannassa avattiin uudet matkakeskukset. Matkakeskus yhdistää joukkoliikenteen palvelut saman katon alle.
- Kotimaan tavaraliikenteessä oli ennätysvuosi. Myös konttikuljetukset Siperian radalla kaksinkertaistuivat.
- VR Cargon ja paperiteollisuuden yhteinen vaunuhanke valmistui. Kaikkiaan viiden vuoden aikana uusittiin lähes 2 000 vaunua.
- Transpoint otti ensimmäisenä kuljetusyrityksenä käyttöön Internet-pohjaisen hinnoittelujärjestelmän, Netpoint 2 -palvelun.
- VR-Radan urakoima kulunvalvontaprojekti valmistui Helsingin ja Oulun välillä.
- Helsingin rautatieaseman ravintoloita ja kioskeja uusittiin. Syksyllä asemalla avattiin kolme kokonaan uutta palvelupistettä: Aseman Wursti, Baguette&Co ja Stop@station.

Taloudellinen informaatio vuonna 2001

- Vuosikertomus julkaistaan suomeksi, ruotsiksi, englanniksi ja venäjäksi.
- Osavuositarkastukset julkaistaan kesäkuussa ja lokakuussa.
- Osavuositarkastukset julkaistaan suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi.
- Vuosikertomus ja osavuositarkastukset ovat luettavissa Internetissä osoitteessa www.vr.fi, kohdassa VR-konserni.
- Julkaisuja voi tilata myös VR-Yhtymä Oy:n viestinnästä, puh. 0307 22 502, faksi 0307 21 500 tai osoitteesta PL 488, 00101 Helsinki.



Vuosikertomus 2000

VR lyhyesti.....	6
VR-konserni.....	8
Pääjohtajan katsaus.....	10
Rautatieliikenne	14
Autoliikenne.....	22
Ratojen rakentaminen ja kunnossapito.....	24
Ravintolatoiminta	26
Henkilöstö	30
Turvallisuus.....	32
Ympäristö.....	34
Hallituksen toimintakertomus	39
Konsernin tuloslaskelma	43
Konsernin tase	44
Konsernin rahoituslaskelma	45
Emoyhtiön tuloslaskelma	46
Emoyhtiön tase.....	47
Emoyhtiön rahoituslaskelma	48
Tilinpäätöksen liitetiedot.....	49
Hallituksen esitys voittovarojen käyttämisestä	60
Tilintarkastuskertomus.....	60
Hallintoneuvoston lausunto.....	61
Konsernin tuloslaskelma euroina.....	62
Konsernin tase euroina	63
Konsernihallinto-ohje	66
Hallinto ja johto	68
Tilastotietoa.....	70



VR lyhyesti

Toiminta-ajatus

VR:n päätoimialat ovat kuljetuspalvelut ja radanpidon palvelut.

VR tarjoaa tavaraliikenteen asiakkaille ja joukkoliikenteen matkustajille turvallisia, korkealaatuisia ja ympäristöä mahdollisimman vähän kuormittavia kuljetuspalveluja sekä niitä täydentäviä palveluja.

Valtiolle, muille julkisille yhteisöille ja yrityksille VR tarjoaa ammattitaitoista ratojen suunnittelua, rakentamista ja kunnossapitoa.

Arvot

Turvallisuus VR:n tärkein arvo on turvallisuus. Tavoitteena on viimeistään vuonna 2002 päästä junaliikenteen turvallisuudessa eurooppalaiselle huipputasolle. Turvallisuuden perustana ovat tehtäviinsä koulutettu ja vastuuntuntoinen henkilöstö sekä uudenlaiset tekniset ratkaisut.

Asiakslähtöisyys VR on asiakkaitensa luotettava kumppani, jonka toiminta lähtee asiakkaitten tarpeista. Siihen vaikuttavat mm. kuluttajien käyttäytymisessä, yhdyskuntarakenteessa ja teollisuudessa tapahtuvat muutokset. Kumppanuutta suuntaavat aktiivinen yhteistyö, asiakaspalaute ja tutkimukset.

Laatu VR toimii ammattitaitoisesti, luotettavasti ja tehokkaasti. Keskeinen tavoite on pitää junaliikenteen täsmällisyys korkealla tasolla, koska se vaikuttaa suoraan liikenteen turvallisuuteen ja asiakaspalveluun. Laadun kehittämistä tukevat sertifioidut laatujärjestelmät.

Ympäristöystävällisyys VR noudattaa toiminnassaan kestävän kehityksen periaatteita. Energian tehokas käyttö, päästöjen vähäinen määrä ja vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuus tekevät rautatieliikenteestä ympäristöystävällisen liikennemuodon.

Kansainvälisyys VR kehittää aktiivisesti rautatietoimialan kansainvälisiä yhteyksiä. Pitkäaikainen yhteistyö Venäjän ja IVY-maiden rautateiden kanssa on keskeinen osa VR:n toimintaa.

Kehitys VR-konserniksi

Valtionrautatiet, valtion virasto, 1862–1990

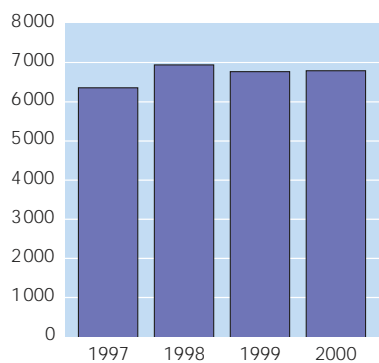
Valtionrautatiet, liikelaitos, 1990–30.6.1995

VR-Yhtymä Oy, valtionyhtiö, 1.7.1995–



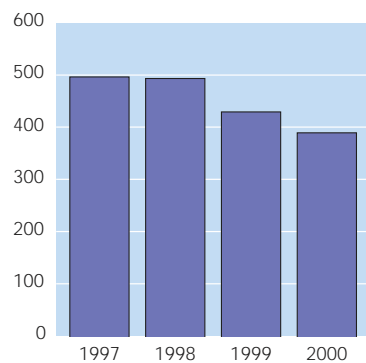


Avainlukuja	2000	1999	muutos-%
Liikevaihto, Mmk	6 796	6 773	0,3
Liikevoitto, Mmk	389	429	-9,3
% liikevaihdosta	5,7	6,3	
Tulos, Mmk	307	396	-22,5
% liikevaihdosta	4,5	5,8	
Bruttoinvestoinnit, Mmk	902	1 277	-29,0
Oman pääoman tuotto, %	4,5	5,3	
Sijoitetun pääoman tuotto, %	6,5	7,2	
Omavaraisuusaste, %	78,5	79,0	
Henkilöstö keskimäärin	15 405	16 075	-4,2



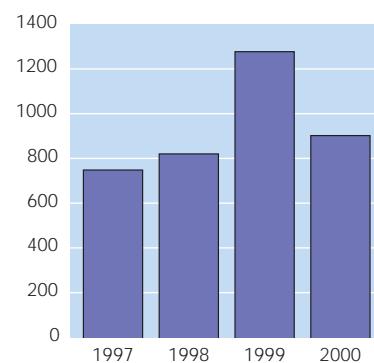
Liikevaihto 1997–2000

Mmk



Liikevoitto 1997–2000

Mmk



Investoinnit 1997–2000

Mmk

VR-konserni



Ratojen rakentaminen ja kunnossapito

- Oy VR-Rata Ab tarjoaa radanpidon suunnittelu-, rakentamis- ja kunnossapitopalveluja valtiolle, kunnille, satamille ja rautatiepalveluja käyttäville yrityksille.
- Noin 90% liikevaihdosta tulee valtion rataverkkoa hallinnoivan Ratahallintokeskuksen tilauksista.
- Toimialan liikevaihto on 1,5 mrd mk ja henkilökunnan määrä 2900.



Rautatieliikenne

- Konsernin suurin yhtiö, VR Osakeyhtiö, on johtava tavara- ja henkilöliikenteen kuljettaja Suomessa.
- Junilla kuljetetaan vuosittain 40 miljoonaa tonnia tavaraa. Pääosa VR Cargon kuljetuksista on Suomen metsä-, kemian- ja metalliteollisuuden raaka-aineita ja tuotteita. Liikenteestä 40% on kansainvälisiä kuljetuksia.
- Henkilöliikenteessä tehdään vuodessa 55 miljoonaa matkaa, joista suurin osa pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä. Vuorokaudessa on keskimäärin 260 kaukojunavuoroa ja 620 lähijunavuoroa. Suomen ja Venäjän välillä on päivittäin kuusi junavuoroa.
- Rautatieliikenteen liikevaihto on 3,6 mrd mk. Tavaraliikenteen osuus siitä on 2,0 mrd mk ja henkilöliikenteen 1,6 mrd mk.
- Henkilökunnan määrä on 9500.





Ravintolatoiminta

- AVECRA Oy täydentää VR Henkilöliikenteen palveluja. AVECRA harjoittaa kahvila-, ravintola- ja kioskitoimintaa suurimmilla rautatieasemilla ja kaukojunissa. Asemilla on noin 30 palvelupistettä. Lisäksi palveluja on päivittäin noin 130 junassa. Yhtiön vähemmistöosakkaana on sveitsiläinen Rail Gourmet.
- Ravintolatoiminnan liikevaihto on 170 Mmk ja henkilökunnan määrä 490.



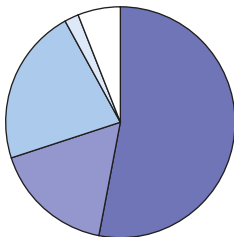
Autoliikenne

- Pohjolan Liikenne on VR Osakeyhtiön alakonserni, joka harjoittaa junaliikennettä täydentävää autoliikennettä. Sillä on vahva asema Suomen maantiekuljetuksissa.
- Tavaraliikenteessä on kolme yhtiötä. Transpoint Oy Ab on valtakunnallinen kappale-tavaran kuljettaja. Combitrans Oy kuljettaa osa- ja kokokuormia. Oy Transuotila Ab on erikoistunut säiliöliikenteeseen. Yhtiöt kuljettavat noin 8 miljoonaa tonnia tavaraa vuodessa.
- Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab tytäryhtiöineen kuljettaa vuosittain bussilla noin 14 miljoonaa matkustajaa.
- Autoliikenteen liikevaihto on 1,2 mrd mk. Tavaraliikenteen osuus siitä on 951 Mmk ja henkilöliikenteen 194 Mmk.
- Henkilökunnan määrä on 1 900.



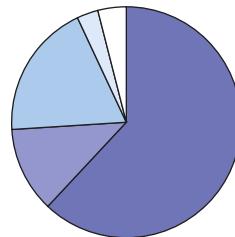
Muut toimialat

- Railtelia Oy tuottaa telepalveluja rautatieliikenteeseen ja kehittää telejärjestelmiä kuljetus- ja logistiikka-alan tarpeisiin. Yhtiön vähemmistöosakkaana on Telia Finland Oy.
- IT Solicom Oy on kuljetussektorin järjestelmiin erikoistunut IT-palveluyritys. Yhtiön vähemmistöosakkaana on Novo Group Oyj.
- Avarra Oy huolehtii rakennuttamisesta ja isännöinnistä sekä omistaa 87 vapaa-rahoinnista vuokra-asuntoa. Avarra-Asunnot Oy omistaa ja hallinnoi konsernin aravaraohitteisia asuntoja, joita on yhteensä 1 954.



Liikevaihdon jakautuminen toimialoittain

■ Rautatieliikenne	53 %
■ Autoliikenne	17 %
■ Ratojen rakentaminen ja kunnossapito	22 %
□ Ravintolatoiminta	2 %
□ Muut	6 %



Henkilöstön jakautuminen toimialoittain

■ Rautatieliikenne	62 %
■ Autoliikenne	12 %
■ Ratojen rakentaminen ja kunnossapito	19 %
□ Ravintolatoiminta	3 %
□ Muut	4 %



Markkinaosuudet ennallaan VR investoi voimakkaasti

Eri liikennemuotojen keskinäiset markkina-asetat pysyivät jokseenkin ennallaan vuonna 2000. On varsin perusteltua ennakoita, että tavaraliikenteessä tämä tilanne säilyy lähes muuttumattomana myös kuluvana vuonna. Joukkoliikenteessä VR:n osuus sekä kaukoettä lähiliikenteessä kasvane.

Vaikka markkinaosuudet eivät muuttuneetkaan, kuljetusalan kehitys ja taloudellinen tilanne heikkenivät. Kohonneet kustannukset varjostavat voimakkaasti tulevaisuutta.

VR jatkoi vuonna 2000 tutuilla ja varmoilla raiteilla teollisuuden ja henkilöliikenteen peruskuljettajana, eikä tässä peruslinjauksessamme ole odotettavissa muutoksia myöskään tänä vuonna.

Kilpailua matkustajista käytiin eri joukkoliikennemuotojen kesken, mutta pääkilpailijana pysyi edelleen henkilöauto. Vuoden lopun leudot säät suosivat yksityisautoilua ja vähensivät mm. hiihtomatkatusta. Bensiinin korkea hintakaan ei tuonut kovin paljon uusia matkustajia juniin. VR:n kannalta huolestuttavaa on kaukoliikenteen määrän väheneminen, joka johtui pääasiassa hidastetuista aikatauluista. Myönteistä sen sijaan on pääkaupunkiseudun lähiliikenteen tuntuva, jo muutaman vuoden jatkunut kasvu.

Tavaraliikenne koki voimakkaita heilahteluita. Esimerkiksi Venäjän liikenteessä alkuvuonna puuta tuotiin varsin vähän. Sitten puukuljetukset kasvoivat voimakkaasti. Loppuvuodesta puolestaan öljytuotteiden kuljetukset vähenivät, koska Venäjän viranomaiset asettivat niille vientikieltoja.

VR-konsernin autoliikenteen vuotta leimasivat suuret kustannusnousut. Polttoaineen hinta kohosi syksyllä poikkeuksellisen korkealle. Myös alan palkkaratkaisu oli yleistä linjaa kalliimpi.

Täsmällisyys parani

Yksi vuoden 2000 keskeisistä saavutuksista oli junien täsmällisyyden huomattava paraneminen. VR mittaa junien aikataulunmukaista kulkua siten, että myöhästymiseksi lasketaan viiden minuutin tai sitä pitempi viivästys pääteasemalla. Kun aikataulussa pysymistä kuvaava prosenttiluku putosi vuonna 1999 pahimmillaan alle 70:n, luku oli viime vuoden kaikkina kuukausina yli 90.

Hyvä tulos perustuu suurelta osin ratatöiden ja junaliikenteen aikaisempaa parempaan yhteensovittamiseen. Tämän lisäksi täsmennettiin liikenteenhoidon menetelmiä, tarkennettiin aikataulujen suunnittelua ja terävöitettiin työskentelyrutiineja.

Myös aikaisemmin aloitettu junaturvallisuusohjelman toteutus eteni suunnitellusti. Vuoden 1999 lopulla päätetty kaluston kunnos-

sapitoverkoston uudistaminen alkoi suunnitellulla tavalla. Laajahkon selvitystyön jälkeen VR päätti olla jättämättä tarjousta myynissä olleesta Viron rautateiden osake-enemmistöstä.

VR-Rata muutoksessa

VR-Radan liikevaihto supistui kertomusvuonna noin kymmenen prosenttia pääasiassa Ratahallintokeskuksen tilausten vähenemisen takia. Yhtiö joutui turvautumaan lomautuksiin ja muihin sopeustoimiin kannattavuuden säilyttämiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö selvitti erilaisia toimintamalleja, kun ratatöiden kilpailuttamista pyritään lisäämään. Tähän asti VR-Rata on yleensä ollut pääurakoitsijana hankkeissa. Vaihtoehtoisessa mallissa ratatyöt jaetaan pienempiin urakoihin, jotka kilpailutetaan. Uusia ratkaisuja etsittäessä on tärkeää, että kaikilla alan yrityksillä on samat vastuut ja velvoitteet. Ratatyöt edellyttävät urakoitsijalta korkeaa turvallisuuskulttuuria ja kykyä hoitaa työt liikenteen lomassa niin, että asiakkaat kärsivät häiriöistä mahdollisimman vähän.

Paljon investointeja

VR:n vuotta 2000 voi kuvata luontaisen kehityksen vuodeksi. Sille oli tunnusomaista laajan mutta hyvin suunnitelmallisen investointiohjelman toteuttaminen, jota jatketaan myös vuonna 2001. Kysymys on mm. kaksikerroksisten InterCity-vaunujen ja Pendolinojunien hankkimisesta.

VR-konsernin tulostaso oli edellisvuoden kaltainen. Tulosta kertyi 307 miljoonaa markkaa. Se on 89 miljoonaa markkaa vähemmän kuin edellisenä vuonna, jolloin tulosta kuitenkin paransi kirjauskäytännön muutoksesta johtuva 54 miljoonan markan tuloutus. Lisäksi vuoden 2000 tulosta heikensi edelliselle vuodelle kuulunut 26 miljoonan markan eläke-erä.

Kiitän VR:n asiakkaita ja yhteistyökumppaneita meitä kohtaan osoitetusta luottamuksesta. Kiitän myös VR-konsernin henkilökuntaa, jonka työpanos on VR:n menestyksen perusta.

Henri Kuitunen
pääjohtaja
VR-Yhtymä Oy







Kaukoliikenteen täsmällisyys nousi 93 prosenttiin ■ Matkakeskukset avattiin Seinäjoella ja Lappeenrannassa ■ Laaja investiointiohjelma kaluston uusimiseksi jatkui

Täsmällisyys parani

VR tarjoaa junamatkustajille monipuolisia palveluita kaukoliikenteessä ja pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä. Päivittäin on noin 260 kaukoliikenteen junavuoroa, joista kuusi Suomen ja Venäjän välillä. Pääkaupunkiseudulla kulkee keskimäärin 620 lähijunaa vuorokaudessa. VR Henkilöliikenteen tavoitteena on parantaa junakaluston tasoa ja lyhentää matka-aikoja tärkeimpien asutuskeskusten välillä. Tavoitteena on myös kehittää yhteistyötä muun joukkoliikenteen kanssa niin, että juna on houkutteleva vaihtoehto henkilöautolle.

VR:n markkinaosuus kaikesta Suomen henkilöliikenteestä on noin 5%. Yli 80% kaikista matkoista tehdään henkilöautolla, kun joukkoliikenteen osuus on alle 20%. Liikenteen kasvu on 60-luvun jälkeen suuntautunut lähes kokonaan henkilöautoliikenteeseen. Samalla joukkoliikenteen markkinaosuus on laskenut. Joukkoliikenteestä VR:n markkinaosuus on 38%. Se on pysynyt samalla tasolla viime vuosina. Pidemmällä yli 75 kilometrin matkoilla junan osuus on suurempi, noin 60%.

Junamatkojen määrä kasvoi

Henkilöliikenteessä tehtiin viime vuonna 54,8 miljoonaa matkaa, joista pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä 43 miljoonaa. Matkustajamäärä kasvoi yhteensä 3%, mutta henkilökilometrit pysyivät edellisen vuoden tasolla. Liikevaihdon määrä oli 1 632 Mmk, mikä on 4% enemmän kuin edellisellä vuonna.

Matkalippujen hintoja korotettiin heinäkuussa keskimäärin 2,7%. Syynä olivat ennakotua voimakkaammin kasvaneet kustannukset. Hinnankorotukset jäivät kuitenkin pienemmiksi muihin liikennemuotoihin verrattuna. Kaukoliikenteessä matkoja tehtiin vajaa prosentti vähemmän kuin edellisellä vuonna. IC-matkat lisääntyivät yli 40%, kun pikajunavuoroja korvattiin IC-vuoroilla. Venäjän matkojen määrä kasvoi 17%. Yhteensä Suomen ja Venäjän välillä tehtiin 206 000 matkaa. Vuodenvaihteen sesonkina idänliikenteessä oli yli 20 lisäjunaa.

Matka-aikojen piteneminen ja yhteyksien katkeaminen erityisesti Savon ja Karjalan radoilla vähensivät junamatkustajien määrää Itä-Suomessa vuoden loppupuolella. Aikataulumuutokset johtuivat siitä, että suurin sallittu nopeus laskettiin 120 kilometriin tunnissa niillä rataosilla, joilla ei ole automaattista kulunvalvontaa. Helsingin seudun lähiliikenne kasvoi edelleen. Lisäystä edelliseen vuoteen oli 4%. Kasvulukujen taustalla ovat pääkaupunkiseudulle suuntautuva muuttoliike ja vuonna 1996 aloitettu metromaisen tiheä junaliikenne Helsinki–Tikkurila-kaupunkiradalla.

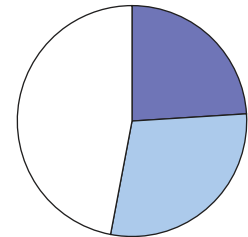
Matkakeskukset Seinäjoelle ja Lappeenrantaan

Joukkoliikenteen yhteinen matkakeskushanke eteni vuoden 2000 aikana. Seinäjoella matkakeskus otettiin käyttöön kesäkuussa ja Lappeenrannassa joulukuussa. Tampereella tärkeimmät kiinteistösopimukset tehtiin loppuvuonna. Jyväskylän matkakeskuksen suunnittelu jatkui, ja rakennustyöt on tarkoitus aloittaa vuonna 2001.

Matkakeskuksessa samaan terminaaliin on yhdistetty eri liikennemuotojen asemat, lipunmyynti ja matkustajainformaatio. Tavoitteena on sujuvat vaihdot kulkuvälineestä toiseen ja hyvät pysäköintimahdollisuudet. Suunnitelmien mukaan Suomessa on 22 matkakeskuksen verkko vuonna 2005.

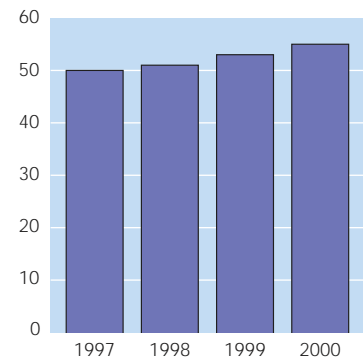
Uutta kalustoa

Henkilöliikennekaluston uusimishjelma jatkui. Kaukoliikenteessä vanha sininen kalusto korvataan InterCity-vaunuilla ja Pendolino-junilla seuraavan 10–15 vuoden aikana. Uusia kaksikerroksisia InterCity-vaunuja oli vuoden lopulla käytössä jo 61.



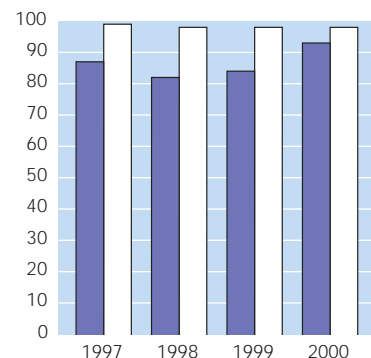
Rautatieliikenteen osuus VR:n liikevaihdosta 2000

■ Henkilöliikenne	24 %
■ Tavaraliikenne	29 %



Junaliikenteen matkat 1997–2000

miljoonaa



Kauko- ja lähiliikenteen täsmällisyys 1997–2000

%

■ kaukoliikenne □ lähiliikenne

Kesällä uusi IC2-junatyyppe aloitti liikenteen Helsingin ja Turun sekä Helsingin ja Jyväskylän välillä. Juna on kokonaan kaksikerroksinen ja savuton. Tarjoilu perustuu junassa liikkuvaan myyntikärryyn. Liikematkustajille on Business-luokka, jonka palveluun kuuluu itsepalvelukahvipiste, päivän lehdet, radiokuulokkeet sekä mahdollisuus varata samaan hintaan myös viereinen istuin työskentelyyn. Vuoden 2001 alussa IC2-vuoroja tuli myös Helsingin ja Tampereen välille.

Ensimmäinen uudesta kahdeksan Pendolino-junan sarjasta saapui Suomeen testattavaksi loppuvuonna. Kahdella ensimmäisellä junalla on ajettu viiden vuoden aikana noin 2,4 miljoonaa kilometriä Helsingin ja Turun välisellä rantaradalla, mikä tarkoittaa 11 300 lähtöä. Junat ovat kuljettaneet arviolta 1,4 miljoonaa matkustajaa.

Täsmällisyys parani

Junaliikenteen täsmällisyyden parantaminen oli toimintavuoden tärkeimpiä tavoitteita. Kansainvälisesti hyvänä pidetty täsmällisyystaso junaliikenteessä on yli 90 %, mikä tarkoittaa että tämä osuus junista saapuu määräasemalle ajallaan tai korkeintaan viisi minuuttia myöhässä. Tavoitteeseen pääsemiseksi yhteistyötä VR:n eri yksiköiden sekä VR:n ja Ratahallintokeskuksen välillä tehostettiin. Yksi tärkeimpiä keinoja oli ratatöiden ja aikataulusuunnittelun parempi yhteensovittaminen.

Junien täsmällisyys kaukoliikenteessä oli vuonna 2000 keskimäärin 93 %, kun se on 90-luvulla ollut keskimäärin 87 %. Saavutettu taso on paras 20 vuoteen. Pääkaupunkiseudun lähiliikenne on ollut pitkään erittäin täsmällistä. Viime vuonna 98 % junista saapui pääteasemalle aikataulussaan. Lähiliikenteessä myöhästymisraja on kolme minuuttia.

13 000 palautetta

Asiakkaiden tyytyväisyyttä seurataan jatkuvasti asiakaspalautteen ja tutkimusten avulla. Viime vuonna seurantajärjestelmään kirjattiin 13 000 palautetta. Avecran ravintola-asiakkailta saamat palautteet liitettiin samaan järjestelmään.

Viime vuonna palautetta tuli erityisesti uusista IC2-junista. Nykyaikaisista vaunuista ja junan monipuolisista palveluista pidettiin, mutta toisaalta asiakkaat kaipaavat perinteistä ravintolavaunua ja tupakointimahdollisuutta. Myös lähijunien uusiminen ja uudet kaupunkijunat saivat asiakkailta kiitosta. Tutkimusten perusteella vakiokäyttäjät arvioivat Pendolino- ja InterCity-junat kuljetusyhtiöiden palvelujen kärkeen. Samoin näiden junien matkustajat ovat erittäin halukkaita tulemaan matkalle uudestaan.

Tavoitteena matkustuksen helppous

Matkanteon helppouteen kiinnitettiin vuoden aikana paljon huomiota. Internet-sivuja kehitettiin, koska ne ovat asiakkaiden tärkeä tietolähde. VR:n asiakkaista lähes puolet hakee aikataulutietoja Internetistä. Internet-aikataulupalvelu uudistui kokonaan loppuvuonna.

Helsingin aseman ilme muuttui, kun ravintola- ja kioskipalveluita hoitava Avecra avasi siellä uusia palvelupisteitä. Asemalaiturien kattaminen eteni nopeassa tahdissa, ja jalankulkutunnelin valmistuminen helpotti matkustajien liikkumista Helsingin aseman alueella.

Raidenäytöt asemalaitureilla Helsingissä, Pasilassa ja Tikkurilassa uusittiin. Asiakas näkee uusista näytöistä myös oman vaununsa sijainnin junassa.

Kesällä otettiin koekäyttöön konduktöörin kannettava myyntilaite, joka nopeuttaa lipun ostamista ja kortilla maksamista junassa. Myyntilaitteet laajenevat kaikkiin juniin kevään 2001 aikana. Kesän suosituin tuote oli uudistettu Lomapassi, jolla saattoi matkustaa edullisesti missä tahansa Suomessa kolmen päivän ajan.

Tulevaisuuden näkymät

Henkilöliikenteen kasvun kannalta tärkeintä on kaluston uudistaminen, matkustustason nosto ja matka-aikojen lyhentäminen. Helsingin ja Leppävaaran välinen kaupunkirata valmistuu vuonna 2001 ja otetaan vaiheittain käyttöön vuosien 2001 ja 2002 aikana.

Uusia InterCity-vaunuja ja Pendolino-junia tulee liikenteeseen aina vuoden 2002 alkupuoliskolle saakka. Pendolino-junia on tarkoitus hankkia vielä lisää lähivuosina. Myös makuuvaunujen uusiminen on pian ajankohtaista. Selvitettävänä on lisäksi 12–20 dieselvetoisen kiskobussin hankinta vähäliikenteisille rataosille.



VR:n Kauko Kyyhky-mainosfilmi ihastutti suomalaisia. Suomen Gallupin ja MTV3:n Tehotestimittauksen mukaan se oli vuoden 2000 pidetyin ja erottuin tv-mainos.



Vuoden 2001 aikana Pendolino-liikenne alkaa Helsinki–Tampere–Jyväskylä-reitillä. Aluksi junalla on InterCity-liikenteen aikataulut. Nopeutta nostetaan myöhemmin, kun rataverkko kehittyy.

Uusi junakalusto mahdollistaa nykyistä suuremmat nopeudet. Kallistuvakorisilla Pendolino-junilla voidaan liikennöidä 30–40% perinteisiä junia nopeammin, enimmillään 220 kilometriä tunnissa. Tämä tarkoittaa tulevaisuudessa esimerkiksi Helsingin ja Tampereen välisen matka-ajan lyhenemistä tuntiin ja 15 minuuttiin. Junamatka Jyväskylästä Helsinkiin kestäisi alle 3,5 tuntia. Matka-ajat Seinäjoen ja Joensuun korkeudelta Helsinkiin lyhentyvät noin tunnilla.

Kaukoliikenteessä tärkein lähitulevaisuuden ratahanke on yhteys Keravalta Lahteen. Rata lyhentäisi matkaa itään päin ja helpottaisi pääradan ruuhkia. Samalla pääradan lähiliikennevuoroja voitaisiin lisätä.

Lähiliikenteen lipunmyynti siirtyi keskelle asemaa. Uudistuksen tarkoituksena on tehdä matkustamisesta entistäkin mutkattomampaa.

Kotimaan tavaraliikenteessä ennätysvuosi ■ Siperian konttiliikenne kasvoi voimakkaasti
 ■ Kuljetusten laatu painopisteenä

Kotimaan tavaraliikenteessä ennätysvuosi

VR Cargo toimii metsä-, metalli- ja kemianteollisuuden peruskuljettajana kotimaassa ja kansainvälisessä liikenteessä. Se on kehittänyt Suomen teollisuudelle tehokkaan kuljetusjärjestelmän yhdessä asiakkaiden ja yhteistyökumppanien kanssa. Kuljetukset ovat turvallisia, täsmällisiä ja ympäristöystävällisiä. VR Cargon tavoitteena on tarjota asiakkaille logistisia kokonaispalveluita. Kotimaan tavaraliikenteessä se pyrkii kehittämään jo vahvaa asemaansa ja idänliikenteen vientikuljetuksissa kasvattamaan markkinaosuuttaan.

Rautateiden markkinaosuus Suomen tavarakuljetuksista on ollut useiden vuosien ajan noin 25%. Luku on korkea verrattuna muihin EU-maihin, joissa rautateiden osuus on keskimäärin 15%. VR Cargo kilpailee erityisesti kuorma-autoliikenteen kanssa, jolla on markkinajohtajan asema Suomessa. Juna on tehokkain vaihtoehto silloin, kun kuljetettavat erät ovat suuria ja säännöllisiä ja kuljetusmatkat pitkiä.

VR Cargo kuljetti vuonna 2000 yhteensä 40,5 miljoonaa tonnia, mikä on 1% enemmän kuin edellisenä vuonna. Liikevaihtoa kertyi 1 964 Mmk, mikä on 3% enemmän kuin edellisenä vuonna. Kotimaan liikenteessä vuosi oli ennätysellinen, vaikka monet työmarkkinahäiriöt haittasivat kuljetuksia alkuvuonna. Kotimaan kuljetusmäärät nousivat 4% edellisvuodesta ja ylittivät 24 miljoonaa tonnia. Eniten kasvoivat metsäteollisuuden kuljetukset, yli 7%. Metalli- ja kemianteollisuuden kuljetukset ylsivät lähes edellisen vuoden tasolle.

Metallikuljetukset Venäjältä kasvoivat

Idän tavaraliikenne supistui noin 2% ja oli kaikkiaan 12,7 miljoonaa tonnia. Syynä laskuun olivat lähinnä Venäjän asettamat vientirajoitukset ja raakapuun vientitullimaksut. Suomen metalliteollisuuden kuljetukset Venäjältä kasvoivat eniten. Kaikkiaan metallikuljetukset itärajan yli kasvoivat 7% edelliseen vuoteen verrattuna lähinnä raudan, teräksen ja romun lisääntyneen tuonnin ansiosta.

Transitokuljetukset Venäjältä Suomen kautta länteen kasvoivat alkuvuonna, mutta Venäjän vientirajoitukset vaikuttivat myöhemmin etenkin kemian tuoteryhmään ja palavien nesteiden määriin. Metalliteollisuuden kuljetukset kehittyivät kuitenkin hyvin, ja lopputuloksena transitoliikenne ylsi viime vuonna 2,7 miljoonaan tonniin. Määrä on lähes sama kuin edellisenä vuonna.

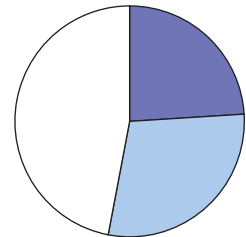
Kuljetukset länteen Turun ja Tornion kautta pysyivät myös edellisen vuoden tasolla. Kaikkiaan tavaraa kuljetettiin 1,1 miljoonaa tonnia. Turusta tavara kuljetetaan junalautoilla eteenpäin Keski-Eurooppaan ja Skandinaviaan. Torniossa käytetään pääasiassa siirtokuormauksia.

Siperian konttiliikenteessä voimakasta kasvua

Trans-Siperian radan konttiliikenne kasvoi erittäin nopeasti. Suomen ja Kaukoidän välillä kuljetettiin noin 41 000 TEU:ta. Määrä on yli kaksinkertainen edellisvuoteen verrattuna. TEU on konttiliikenteen mittayksikkö, joka tarkoittaa yhtä 20 jalan konttia. Väinikkalasta Siperian halki Nahodkaan Tyynenmeren rannalle päätyvä yhteys on vaihtoehto perinteiselle merikuljetukselle. Kuljetusaika Nahodkasta Väinikkalaan on 12 päivää. Kaukoidästä Suomeen tuodaan kulutustavaroita, jotka välivarastoidaan Suomessa. Suomesta Kaukoidään kuljetetaan vientiteollisuuden tuotteita.

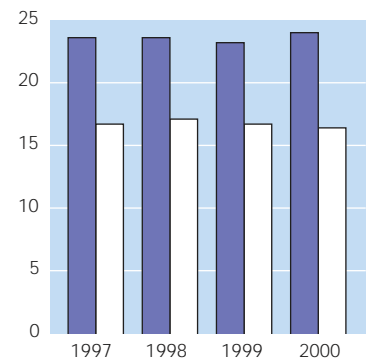
Asiakastyytyväisyys parantunut

Asiakkaiden tyytyväisyyttä tavaraliikenteen palveluihin tutkitaan vuosittain. Samalla selvitetään asiakkaiden mielikuvia VR Cargosta ja kilpailevista liikennemuodoista. Vuoden 2000 tutkimuksen mukaan asiakkaat olivat aikaisempaa tyytyväisempiä VR Cargon palveluun. Asiakkaiden antama yleisarvosana oli korkeampi kuin kertaakaan aikaisemmin.



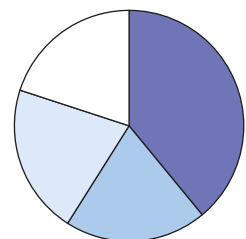
Rautatieliikenteen osuus VR:n liikevaihdosta 2000

■ Henkilöliikenne	24 %
■ Tavaraliikenne	29 %



VR Cargon kuljetukset 1997–2000

miljoonaa tonnia
 ■ kotimainen □ kansainvälinen



Kuljetukset tuoteryhmittäin 2000

■ Mekaaninen metsäteollisuus	39 %
■ Kemiallinen metsäteollisuus	20 %
■ Metalliteollisuus	21 %
■ Kemianteollisuus	20 %



Muihin kuljetusmuotoihin verrattuna VR Cargoa pidetään turvallisena ja ympäristöystävällisenä. Tutkimuksen mukaan yli 80% asiakkaista on sitä mieltä, että ympäristöystävällisyys on ollut merkittävä valintaperuste junakuljetukseen päädyttäessä. Joka kolmannele asiakkaalle ympäristöseikat ovat ratkaisevan tärkeitä. VR:n muita vahvuuksia ovat luotettavuus, varmuus, laadukkuus ja täsmällisyys. Asiakastyytyvääisyyttä paransivat lisäksi asiantunteva myynti- ja asiakaspalveluhenkilöstö, tehokkuus suurten erien kuljetuksissa sekä kuljetuskaluston hyvä taso.

Huomiota asiakaspalveluun

VR Cargo koulutti kuormauksen neuvontaan perehtyneitä asiantuntijoita vuoden 2000 aikana. IVY-maiden erikoiskuljetuksissa kuormausasiantuntijat tekevät lujuslaskelmat ja laativat piirustukset tavaroiden tuennasta ja sidonnasta. Dokumentit seuraavat lastia vastaanottajille asti.

VR Cargon alueorganisaatioon eri paikkakunnille nimettiin yhdyshenkilöt vastaamaan kansainväliseen liikenteeseen liittyvästä tiedottamisesta ja asiakaskoulutuksesta. Itä-Suomen alueen yhdyshenkilö on päätoiminen huolintakoordinaattori, joka on erikoistunut Venäjän tulli- ja viranomaismuodollisuuksiin ja rahtikirja-asioihin.

Asiakaspalvelutilojen ilmettä kohennettiin vuoden aikana ja opastusta muutettiin aikaisempaa selkeämmäksi. Myös tilojen ja työasujen uusimisella pyritään laadukkaampaan asiakaspalveluun.

Rekkajunia Suomen halki

VR Cargo jatkoi yhdistettyjen kuljetusten kehitystyötä. Liikenne Helsingin ja Oulun välillä on jatkunut yli 10 vuotta. Muita reittejä ovat Kemi–Helsinki, Kemi–Turku ja Kemi–Tampere. Reiteillä kulkee joka yö yhteensä 5–6 rekkalastissa olevaa junaa. Yhdistetyt kuljetukset pienentävät kuljetusliikkeen henkilöstö- ja kalustokustannuksia. Yksi sähköveturi

VR:n kuormausasiantuntijat opastavat asiakkaita. Tässä selvitetään, miten leikkuupuimuri kuormataan parhaalla mahdollisella tavalla.



vetää kerralla Oulusta Helsinkiin 20 ajoneuvoyhdistelmää tai 30 perävaunua. Viime vuonna junassa kulki noin 3 000 ajoneuvoyhdistelmää ja yli 10 000 perävaunua, mikä on saman verran kuin edellisinä vuosina. Kasvua on rajoittanut terminaalien kapasiteetti.

VR Cargo on viime vuosina rakentanut rekkojen lastaukseen ja purkuun tarvittavia rampeja, raitteita ja lastausalueita. Vuoden 2000 aikana aloitettiin koeajot uudella yhdistettyjen kuljetusten vaunulla, johon voidaan kuormata myös yli 25 metriä pitkiä modulyhdistelmiä.

Tehokkuutta vientikuljetuksiin

VR on mukana paperiteollisuuden, satamaoperaattoreiden ja kuljetusliikkeiden yhteisessä Vientitoimitusprosessi (VIPRO)-hankkeessa. Vuonna 1999 alkanut työ on jo käytännössä parantanut tavaroiden ja tiedon kulkua. Pilottivaihe jatkuu alkuvuodelle 2001. Hankkeen tavoitteena on tehostaa logistista prosessia niin, että tehtaat pystyisivät tilaamaan junanvaunut mahdollisimman tarkoin satama- ja laivakohtaisesti. Yhtenä tavoitteena on junien määrän vähentäminen ja täyttöasteen parantaminen.

VR:n kehittämän RailTrace-palvelun avulla rautatielähetysten etenemistä voi seurata Internetin kautta. Palvelun avulla vaunujen kuormaaminen ja purkaminen voidaan suunnitella etukäteen, jolloin vaunukierto nopeutuu. RailTrace-palvelu on ollut koekäytössä vuoden 2000 ja toimii kotimaan kuljetuksissa. Se laajenee tulevaisuudessa kansainväliseen käyttöön kumppanien mukaantulon myötä.

Uusia vaunuratkaisuja

Pääpaino VR Cargon kaluston kehittämisessä oli edelleen vaunuston uusimisessa. Vuonna 2000 uusittiin lähes 500 vaunua ja hankittiin 40 uutta vaunua. Pääosa uusitusta vaunustosta tehtiin metsäteollisuuden kuljetustarpeisiin.

Vuoden lopussa saatiin päätökseen paperiteollisuuden viisivuotinen vaunuhanke. Kaikkiaan lähes 2 000 vaunun kori uusittiin ja kantavuutta nostettiin. Uusimmassa 800 vaunun sarjassa on siirtoseinä rakenne, jolloin vaunun koko sivu voidaan avata. Ratkaisun avulla parannetaan vaunun monikäyttöisyyttä sekä varaudutaan automaattisiin kuormaus- ja purkujärjestelmiin. Vaunukalustoa uusittiin myös suurten selluloosayksiköiden sekä paperiteollisuuden leveiden ja raskaiden rullien kuljetuksiin.

Rautaruukki Steelin teräskuljetuksiin VR Cargo on kehittänyt yhdessä Oy JIT-Trans Ltd:n kanssa vaunun, joihin teräskelat voidaan kuormata kuumina. Uudistus lyhentää merkittävästi Raahan terästehtaan toimitusaikaa asiakkaalle. Vuoden 2000 aikana valmistui 20 tällaista vaunua. Kelat kuormataan kuumasuojattuihin vaunuihin suoraan tuotannosta, mikä nopeuttaa kuormausta, vähentää trukkien työtä ja parantaa materiaalin kiertonopeutta. VR Cargo on järjestellyt liikennettä ja tehnyt muutoksia vaunujen rakenteisiin, jotta kuljetukset ovat turvallisia.

Tulevaisuuden näkymät

VR Cargon tavoitteena on parantaa kuljetusten tehokkuutta ja kannattavuutta yhteistyössä asiakkaiden kanssa. Tavaraliikenteen vaunumäärä vähenee 10% vuoden 2003 loppuun mennessä, mikä edellyttää kuljetusten nykyistä tehokkaampaa ohjausta.

Pääpaino kalustohankinnoissa siirtyy vaunujen modernisoinnista uusien vaunujen hankintaan. Uusissa vaunuissa voi kuljettaa nykyistä raskaampia kuormia, sillä vaunut kestävät 25 tonnin painon akselia kohti. Nykyisin yleisin akselipaino on 22,5 tonnia. Uudet vaunut voivat kuljettaa enimmillään yli 70 tonnia tavaraa.

Yhdistettyjä kuljetuksia lisätään. Niitä varten suunnitellaan uudet vaunut, joilla voidaan kuljettaa euromittaisia yhdistelmiä, vaihtokoreja ja kontteja. Oritkarin uusi terminaali Oulussa tehostaa yhdistettyjä kuljetuksia huomattavasti. Terminaali valmistuu vuonna 2002.

VR Cargo kehittää myös sähköisiä palvelujaan. Lähitulevaisuudessa sähköisesti voidaan esimerkiksi välittää kuljetusdokumentteja, seurata lähetyksiä sekä saada seurantaraportteja ja tietoa poikkeustilanteista. Koekäytössä on mm. vaunujen Internet-pohjainen tilausjärjestelmä.



VR Cargo avasi uuden asiakaspalvelupisteen Ouluun vuonna 2000.

Polttoaineen hinnannousu painoi autoliikenteen tulosta ■ Pohjolan Liikenteen konsernirakennetta yksinkertaistettiin ■ Asiakaspalveluun uusia Internet-ratkaisuja

Vahva asema kuljetusmarkkinoilla

VR-konsernin junaliikennettä täydentää autoliikenne. Tavaraliikennettä hoitavat Oy Pohjolan Liikenne Ab:n tytäryhtiöt Transpoint Oy Ab, Combitrans Oy ja Oy Transuotila Ab. Yhtiöillä on käytössä 180 omaa ja 780 alihankkijoiden kuorma-autoa sekä 63 säiliöautoyhdistelmää. Linja-autoliikenteestä vastaa Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab tytäryhtiöineen. Niillä on 307 linja-autoa. Kaikkien yhtiöiden tavoitteena on olla tehokas ja kannattava edelläkävijä omalla toimialallaan.

Pohjolan Liikenne -yhtiöillä on vahva asema Suomen maantieliikenteessä. Transpoint on yksi kolmesta merkittävimmästä kappalevarajärjestelmästä. Combitrans on maantieliikenteen suurin osa- ja kokokuormakuljetusten välittäjä ja Transuotila Suomen suurin nestemäisiä polttoaineita kuljettava yritys. Konsernin markkinaosuus Suomen linja-autoliikenteestä on yli 5%.

Vuonna 2000 koko alaa vaivasivat ennakoimattoman suuret kustannusnousut. Polttoainekustannusten osuus konsernin liikevaihdosta kasvoi 1,5 prosenttiyksikköä. Kevään kuljetusalan palkkaratkaisu oli yleistä linjaa selvästi kalliimpi.

Liikevaihto kasvoi

Konsernin liikevaihto vuonna 2000 oli 1 153 Mmk. Kasvua edelliseen vuoteen oli 6%. Liikevaihdosta tavaraliikenteen osuus oli 951 Mmk eli 83%, henkilöliikenteen osuus 194 Mmk eli 17%. Kustannusnousut vaikuttivat merkittävästi konsernin taloudelliseen kehitykseen.

Tavaraliikenteen kuljetetut tonnit olivat 8,4 miljoonaa, mikä on 5% enemmän kuin edellisenä vuonna. Henkilöliikenteessä kuljetettiin 14,5 miljoonaa matkustajaa. Se on 35% edellivuotta enemmän. Kasvu johtui pääkaupunkiseudun sopimusliikenteen lisääntymisestä ja Onni Vilkas Oy:n oston vuodelta 1999 lopulta.

Pohjolan Liikenne -yhtiöiden konsernirakennetta yksinkertaistettiin tekemällä neljä fuusiota sekä ulkoisia ja sisäisiä liiketoimintasiirtoja. Johtamisvastuuta delegoitiin vuoden 2000 alusta tytäryhtiöiden uusille toimitusjohtajille. Henkilö- ja säiliöliikenteessä tehtiin kaksi pienekköä yrityskauppaa.

Tietoa asiakastytyväisyydestä

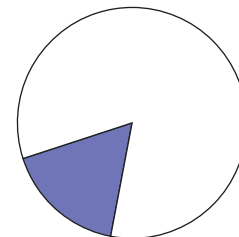
Asiakkaiden tyytyväisyyttä tutkittiin vuosittaiseen tapaan. Transpointin vahvimpina puolina asiakkaat näkivät kuljettajien toiminnan ja myynnin ammattitaidon. Keskeisimmät kehityskohteet olivat edelleen ongelmatilanteiden ja reklamaatioiden hoito, vaikka arvostamat olivat parantuneet edellisestä vuodesta. Combitransin vahvuudet ovat kyky kokonaisvastuuseen ja sopeutuminen suuriin volyymivaihteluihin. Transpointin yleisarvosana laski hieman ja Combitransin nousi edellisestä vuodesta.

Tutkimusten perusteella ExpressBus-liikenteessä suurimpana kehityskohteena on kuu- lutusten laatu. Pohjolan Kaupunkiliikenne tarjoaa asiakkaiden mukaan pääkaupunkiseudun parasta sopimusliikennettä.

Uusia Internet-palveluja

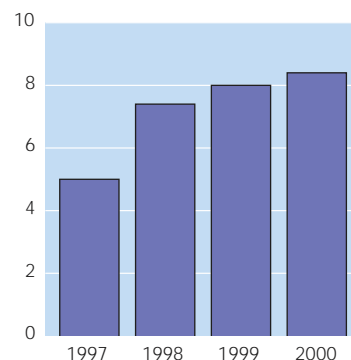
Transpointille perustettiin kuljetustilauskeskus asiakaspalvelun parantamiseksi. Keskus ottaa vastaan tilaukset puhelimen lisäksi Internetin kautta ja sähköpostilla. Toimitusaikoja nopeutettiin perustamalla lisää suoria yhteyksiä väliterminaalien ohi.

Transpoint otti ensimmäisenä alan yrityksenä käyttöön uuden Internet-pohjaisen hinnoittelujärjestelmän. Netpoint 2 -palvelun avulla asiakkaat voivat hinnoitella ja tarkastaa sopimuskuljetusrahtejaan Internetin kautta. Yhtiö oli myös ensimmäisenä kuljetusyrityksenä mukana Internet-kuljetuspörssissä, Cargo X:ssä.



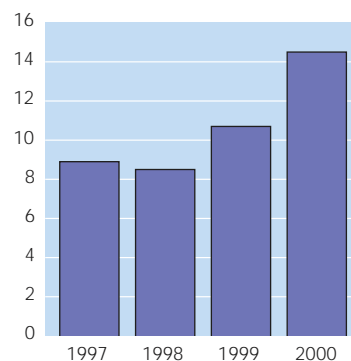
Autoliikenteen osuus VR:n liikevaihdosta 2000

■ Autoliikenne 17%



Kuljetusmäärät autoliikenteessä 1997–2000

miljoonaa tonnia



Bussimatkat 1997–2000

miljoonaa



Transuotila otti vuoden lopussa käyttöön asiakastilausten hallintajärjestelmän ensimmäisen vaiheen. Osia järjestelmästä tulee asiakkaiden käyttöön helpottamaan kuljetustilausten tekoa ja jälkikäsitteilyä.

Konsernin terminaali- ja varikkoverkoston kehitystyö jatkui. Transpoint siirtyi Kuopiossa uuteen terminaaliin ja yhtiön Mikkelin terminaali uusittiin ajanmukaiseksi. Pohjolan Henkilöliikenteen Imatran varikkotoiminnot hajautettiin ja osa niistä ulkoistettiin. Henkilöliikenteen Ilmalan päävarikon piha-alueita laajennettiin.

Henkilöliikenteessä kehitettiin tasaväliaikataulut Turku–Rauma-välille ja Helsinki–Lohja/Nummela-väleille. Kotkan ja Haminan yhteyksiä Helsinki–Vantaan lentokentälle kehitettiin. Linja-autojen uusi sisädesign palveluautomaatteineen otettiin käyttöön.

Tulevaisuuden näkymät

Kilpailu asiakkaista kiristyy edelleen lähivuosina. Tavaraliikenteen asiakaskunta odottaa kuljetusaikataulujen nopeutuvan vielä nykyisestä. Myös rahtikirjamenettelyä pitää yksinkertaistaa. Henkilöliikenteessä kuljettajapula vaikeuttaa alan kehitystä ja estää uusien yrittäjien mukaantuloa kilpailuun erityisesti pääkaupunkiseudulla.

Näkymät vuodelle 2001 ovat viime vuoden kehitystä paremmat. Haasteena kaikilla Pohjolan Liikenne -yhtiöillä on alan kohonneiden kustannusten hallinta.

Nopeus ja täsmällisyys ovat Transpointin kilpailukeinoja. Vuonna 2000 perustettiin lisää nopeita yhteyksiä väliterminaalien ohi.

Muutoksia radanpidon markkinoilla ■ Helsingin ja Oulun välinen rataosuus valmistui kulunvalvontaprojektissa ■ Sähkö- ja suunnittelutoimialalle laatujärjestelmät

Ratamarkkinat muutoksessa

Oy VR-Rata Ab tarjoaa radanpidon suunnittelu-, rakentamis- ja kunnossapitopalveluja valtiolle, kunnille, satamille ja rautatiepalveluja käyttäville yrityksille. Suurin asiakas on liikenne- ja viestintäministeriön alainen Ratahallintokeskus, joka vastaa valtion rataverkosta. VR-Radan tavoitteena on toteuttaa työt laadukkaasti ja tehokkaasti niin, että junaliikenne sujuu turvallisesti ja mahdollisimman pienin häiriöin. Yhtiön tavoitteena on tarjota asiakkaille radanpidon kokonaispalvelua.

Liikenne- ja viestintäministeriö selvitti kertomusvuonna radanpidon töiden markkinoita ja mahdollisia toimintamalleja, kun töiden kilpailuttamista pyritään lisäämään. VR-Rata on toiminut ratahankkeissa yleensä kokonaisvastuullisena urakoitsijana. Vaihtoehtoisessa toimintatavassa hankkeet jaetaan pienempiin urakoihin ja kilpailutetaan.

Valtio on käyttänyt viime vuosina noin 2 mrd markkaa vuosittain rataverkon rakentamiseen ja kunnossapitoon. Yksityisraiteisiin liittyvien ratatöiden ja muiden yhtiön toimialaa lähellä olevien urakoiden määrä Suomessa on 100–200 Mmk vuodessa.

Ratojen rakentamisen ja kunnossapidon liikevaihto oli 1 483 Mmk vuonna 2000. Ratahallintokeskuksen tilaamien töiden osuus liikevaihdosta oli edelleen noin 90%. Rakennusteknisissä töissä VR-Rata toimii yhteistyössä alan yrittäjien kanssa. Liikevaihdosta materiaaliostot ja alihankintapalvelut olivat 37%.

Sopeutustoimia kannattavuuden parantamiseksi

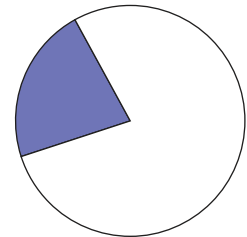
VR-Radassa on vuoden aikana toteutettu yhteistyössä henkilöstön kanssa tuottavuutta ja kannattavuutta parantavia sopeutustoimia. Yhtiön liikevaihto oli 10% pienempi kuin edellisenä vuotena. Yhtiön henkilöstön määrä väheni 9%.

Investoinneista pääosa kohdistui raiteilla liikkuviin työkoneisiin ja vaunuihin. Investointien kokonaismäärä oli 80 Mmk. Pitkävaikutteisista investoinneista merkittävin oli sähköratojen huoltovaunujen uusiminen. Koko yhdeksän huoltovaunun sarja valmistui vuoden aikana. Radan kunnossapito- ja rakennustöihin tilattiin 10 uutta ratakuorma-autoa ja 10 sepelinkuljetusvaunua VR Osakeyhtiön konepajoilta. Molempia sarjoja on tarkoitus tilata lisää seuraavina vuosina. Kulunvalvontajärjestelmän veturilaitteiden asentaminen ratatyökoneisiin alkoi.

Suurimmat työmaat Etelä- ja Itä-Suomessa

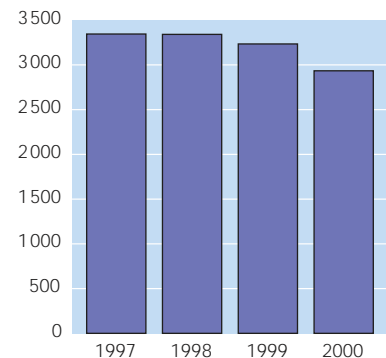
Kertomusvuonna yksi yhtiön suurimmista työmaista oli edelleen Helsingin ja Tampereen välinen rataosuus. Pääkaupunkiseudulla töitä tehtiin Helsingin ja Espoon Leppävaaran välisellä kaupunkiradalla, joka valmistuu kesään 2001 mennessä. Itä-Suomessa isoja työmaita oli Kotka–Kouvola–Iisalmi-välillä sekä Lappeenrannan ja Imatran alueella. Radan päällysrakennetta eli kiskoja, pölkkyjä ja sepelitukikerrosta uusittiin Joensuun ja Varkauden välillä. Pohjoisessa yhtiöllä oli käynnissä Oulun ja Kemin välisen radan perusparannustyö.

VR-Radan urakoimassa junien kulunvalvontaprojektissa saavutettiin merkittävä välitavoite, kun Helsingin ja Oulun välinen osuus valmistui kokonaisuudessaan syksyllä 2000. Kaikki tällä välillä kulkevat junat ovat nyt kulunvalvonnan piirissä. Vuoden aikana valmistui yli 400 erillistä ratojen ja ratapihojen parannus- ja muutostyötä sekä turvallisuus- ja turvalaiterakennusprojektiä.



Ratojen rakentamisen ja kunnossapidon osuus VR:n liikevaihdosta 2000

■ Ratojen rakentaminen ja kunnossapito 22%



Henkilöstön määrä 1997–2000



Vientitoiminta laajeni, kun VR-Rata sai Virosta rataverkon parannustyöhön liittyviä suunnittelutehtäviä. Lisäksi yhtiö toteutti siellä sepelinpuhdistusurakan. Vuodenvaihteessa solmittin kuusivuotinen urakkasopimus sepelinpuhdistustyöstä Virossa toimivan rataurakoitsijan EVR-Kohnen kanssa. Töiden lisääntyessä VR-Rata perusti Viroon VR-Track AS-nimisen tytäryhtiön.

Laatu, turvallisuus ja ympäristö

VR-Radan kehitystyössä painopiste on ollut laatu-, turvallisuus- ja ympäristöjärjestelmien käyttöönotossa. Yhtiön koko sähkötoimiala sai ISO 9001 -sertifikaatin. Lisäksi suunnittelutoimialan RAKLI-SKOL-ATL-laatujärjestelmä hyväksyttiin.

Asiakastyön parantaminen ja asiakaspalautteeseen reagointi on ollut koko henkilöstöä koskevana kehitystavoitteena. Mittauksien mukaan asiakkaiden käsitys VR-Radan toiminnasta on kehittynyt myönteisesti ja yhtiö on saavuttamassa hyvänä pidetyn tason.

Tulevaisuuden näkymät

Rataverkon parannustöiden painopiste on siirtymässä Itä- ja Pohjois-Suomeen. Lähivuosina Etelä-Suomessa tulee toteutettavaksi useita uusien ratojen rakennusprojekteja ja hankkeita, jotka lisäävät radan kapasiteettia ja parantavat turvallisuutta.

VR-Rata keskittyy rautatieteknistä osaamista, erikoiskalustoa ja turvallisuuskulttuurin tuntemusta vaativiin töihin. Näissä tehtävissä kilpailukyky pysynee hyvänä myös tulevaisuudessa.

VR-Rata uusi Joensuun ja Varkauden välisellä osuudella radan päällysrakennetta eli kiskoja, pölkkyjä ja sepelikerrosta. Painopiste radan perusparannuksessa on siirtymässä Itä- ja Pohjois-Suomeen.



Helsingin rautatieasemalla uusia myyntipisteitä ■ IC2-junissa kokeiltiin kärrymyyntiin perustuvaa palvelua ■ Laatu- ja hygieniaohjelma käyttöön koko yhtiössä

Uusin palveluin kovenevaan kilpailuun

Avecra Oy harjoittaa kahvila-, ravintola- ja kioskitoimintaa suurimmilla rautatieasemilla ja kaukoliikenteen matkustajajunissa. Palvelupisteitä on asemilla noin 30. Lisäksi Avecran palveluja on päivittäin noin 130 junassa. Tavoitteena Avecralla on kehittää uusia, korkealaatuisia palveluita erilaisille asiakasryhmille.

Ravintolaelinkeinon kilpailutilanne on ollut kireä koko 1990-luvun ajan. Alan asiakaspaikat lisääntyivät vuonna 2000 edelleen nopeammin kuin palveluiden kokonaiskysyntä. Avecra kilpailee mm. tienvarsi- ja pikaruokapaikkojen sekä kaupunkien keskustojen ravintoloiden ja kahviloiden kanssa. Markkinaosuus kokonaisuudessaan on pienentynyt, sillä rautatieasemien sijainti ei ole enää yhtä keskeinen kuin aikaisemmin.

Uudistuksilla parempaan hinta-laatusuhteeseen

Avecran kehitystoiminnan painopiste vuonna 2000 oli Helsingin rautatieasemalla. Toimipisteiden liikeideoita kehitettiin, ja asemalla avattiin uusia palvelupisteitä.

Elokuussa Ravintola Mathildan tilalle toiseen kerrokseen avattiin ravintola The Pullman Bar, jossa on laajat olut-, viski- ja sikarivalikoimat. Syys-lokakuussa aseman kioskihalliin keskeiselle paikalle avattiin kolme kokonaan uutta pistettä. Aseman Wursti on uudenlainen makkarakioski. Baguette&Co tarjoaa asiakkaille tuoreita, paikan päällä täytettyjä patonkeja. Stop@station on monipuolinen yleiskioski matkustajille ja muille aseman kautta kulkeville. Cafe Muffiini uudistettiin yhteistyössä Robert Pauligin kanssa mannermaiseksi Robert's Coffee -kahvilaksi.

Uusilla palveluilla pyritään parempaan hinta-laatusuhteeseen ja sitä kautta asiakastytyvyyden nostamiseen. Helsingin aseman uudet myyntipisteet saivat junamatkustajilta myönteistä palautetta. Kehitystyössä käytettiin hyväksi Avecran toisen omistajan, sveitsiläisen Rail Gourmet'n, kansainvälistä osaamista. Tuotteiden korkeaan laatuun pyritään myös tiukalla laatu- ja hygieniaohjelmalla, joka otettiin koko yhtiössä käyttöön vuoden 2000 aikana.

Kärrymyynti lisääntyi

Junien ravintolapalveluista vastaava Avecran A-Catering suunnitteli uusiin kaksikerroksisiin IC2-juniin kärrymyyntiin perustuvan tarjoiluratkaisun. Junissa on ravintolahenkilökunnan tukipiste, mutta ei ravintolavaunua. Lisäksi A-Catering keskittyi sisäisen tehokkuutensa parantamiseen. Muun muassa Ilmalan logistiikkakeskuksen toiminnot organisoitiin uudelleen.

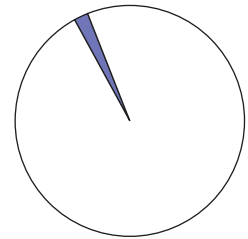
Joulukuussa 2000 solmittiin yhteistoimintasopimus, jolla Rovaniemen Asemaravintolan liiketoiminta siirtyi Assaroi Oy:lle franchising-sopimuksella vuoden 2001 alusta lukien. Tavoitteena on parantaa palvelutasoa yrittäjävetoisesti.

Avecra Oy:n liikevaihto vuonna 2000 oli 170 miljoonaa markkaa. Liikevaihto laski 1 Mmk vuoteen 1999 verrattuna, mikä johtui pääasiassa Helsingin aseman myyntipisteiden sulkemisesta uusimistöiden ajaksi sekä A-Catering myynnin ennakoitua huonommasta kehityksestä.

Tulevaisuuden näkymät

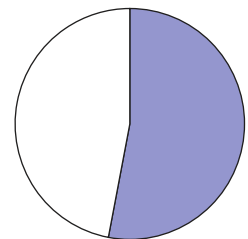
Helsingin rautatieasemalla sijaitsevan ravintola Elielin uudistaminen on tarkoitus aloittaa vuonna 2001. Myös Tampereen ja Kouvolan asemilla sijaitsevat toimipisteet uusitaan alkanen vuoden aikana. Helsingissä hyvän vastaanoton saaneita uusia tuotekokonaisuuksia viedään junaravintoloihin ja muille asemille ravintoloiden kokoon ja asiakasmääriin sopeutettuna. Tavoitteena on lisäksi olla mukana joukkoliikenteen matkakessuksissa.

Kilpailutilanteen ravintolaelinkeinossa odotetaan jatkuvan entisen kaltaisena, ja asiakaspaikat lisääntyvät edelleen. Avecran haasteena on sopeuttaa liiketoiminta muuttuvaan kysyntään ja kiristyneeseen kilpailutilanteeseen.



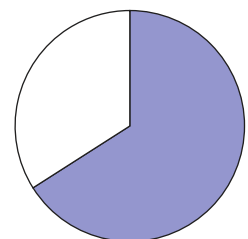
Ravintolatoiminnan osuus VR:n liikevaihdosta 2000

■ Ravintolatoiminta 2%



Ravintolatoiminnan liikevaihto 2000

■ Ravintolat junissa 53%
□ Ravintolat asemilla 47%



Ravintolatoiminnan henkilöstö 2000

■ Ravintolat junissa 66%
□ Ravintolat asemilla 34%





Henkilöstötutkimuksesta uutta suuntaa

VR on perinteikäs, mutta nopeasti uudistuva työnantaja. Sen tavoitteena on tarjota henkilöstölle laadukkaat ja turvalliset työskentelyedellytykset, kehittymishaasteita ja jatkuvan oppimisen mahdollisuuksia työssä. Erityisesti arvostetaan henkilöstön korkeaa ammattitaitoa, jolla on suuri merkitys mm. junaliikenteen turvallisuudelle. Tuloksiin pyritään yhteistyössä henkilöstön kanssa.

VR on Suomen suurimpia työnantajia. Sen palveluksessa oli vuonna 2000 keskimäärin 15 400 henkilöä. VR-konsernin merkittävin työllistäjä on VR Osakeyhtiö, jonka henkilöstön määrä oli keskimäärin 9 500. Tavaraliikenteen tehtävissä oli 2 600 ja henkilöliikenteen tehtävissä 1 600 henkilöä. Lisäksi yhtiössä oli 2 000 henkilöä veturinkuljetustehtävissä ja 800 liikenteenohjauksessa. Kaluston kunnossapidossa työntekijöitä oli 2 200. Konsernin toiseksi suurin työnantaja on Oy VR-Rata Ab, jonka henkilömäärä oli vuonna 2000 keskimäärin 2 900.

Työn tehokkuus lisääntynyt

VR on jo monen vuoden ajan supistanut henkilöstöään lähinnä luonnollista poistumaa ja eläkejärjestelyjä hyödyntäen. Henkilöstön rekrytointitarve on pyritty täyttämään oman konsernin sisäältä. Vaikka henkilöstön määrä on laskenut yli 30 % kymmenen viime vuoden aikana, kuljetusmääriä on voitu kasvattaa 30%. Tärkeimpiä syitä tehostumiseen ovat liikenteenhoidon automatisointi, kuljetusketjujen järjeistäminen sekä työmenetelmien kehittyminen.

Vuonna 2000 VR-konsernin henkilömäärä väheni edellisestä vuodesta 4%. VR Osakeyhtiössä kaluston kunnossapidon kolme vuotta kestävä uudelleenorganisointi merkitsi vuoden aikana noin 160 henkilön vähentämistä. Myös VR-Radassa tarvittiin henkilöstösopeutusta. VR:n henkilöstön keski-ikä on 45 vuotta. Lähivuosina konsernin palveluksesta jää iso joukko henkilöstöä eläkkeelle.

Vuoden 2000 aikana jatkettiin palkkausjärjestelmien uusimista. Toimihenkilöt saivat tehtävä- ja henkilöarviointiin perustuvan järjestelmän. Lisäksi tulospalkkiojärjestelmien käyttöä laajennettiin eri tyyppisiin yksiköihin ja tehtäviin.

Työkyky edelleen painopisteenä

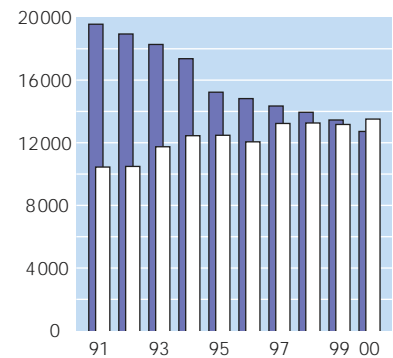
Vuonna 2000 korostettiin työpaikkojen omia keinoja työkyvyn ylläpidossa. Erityistä huomiota kiinnitettiin ikääntyvien henkilöiden toimintakykyyn sekä työ- ja junaturvallisuusasioihin.

Junaturvallisuuden kehittämiseksi tehostettiin terveystarkastuksia. VR:n työterveyshenkilöstö sai erityispätevyudet liikennelääketieteellisiin asioihin. Jokaiselta työpaikalta edellytettiin päihteiden torjuntasuunnitelma. Ikääntyville työntekijöille tarjottiin mahdollisuuksia osallistua työn ohella järjestettäviin tukiryhmiin ja kuntoremontteihin. Kuntoutettavia oli vuonna 2000 yhteensä noin 1 000. Konserniin palkattiin työkykypäällikkö edistämään työntekijöiden jaksamista.

VR on ollut alusta asti mukana valtakunnallisessa Kunnossa Kaiken Ikää -hankkeessa. Sen tuloksena liikuntaa pidetään yhä selkeämmin osana työkykyä ylläpitävää toimintaa ja kannattavana henkilöstöön kohdistuvana sijoituksena.

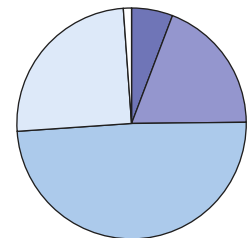
Henkilöstötutkimuksesta pohjaa kehittämiselle

Loppusyksystä aloitettiin VR-konsernin henkilöstöstrategian uusiminen. Pohjaa strategian linjauksille saatiin vuodenvaihteessa valmistuneesta mittavasta henkilöstötutkimuksesta. Sen avulla selvitettiin henkilöstön näkemyksiä omasta työstään, työyhteisöstään ja VR-konsernista yrityksenä. Tutkimustulokset osoittivat, että henkilöstö on tyytyväinen VR:ään



Henkilöstö- ja kuljetusmäärät rautateillä 1991–2000

■ Henkilöstö
□ Tonni- ja henkilökilometrit, miljoonaa



Henkilöstön ikärakenne 2000

■ 20–30 v. 6%
■ 31–40 v. 19%
■ 41–50 v. 49%
□ 51–60 v. 25%
□ yli 60 v. 1%



työnantajana. Henkilöstö myös pitää työtään itsenäisenä. Työn vaatimukset sekä henkilöstön osaaminen ja voimavarat ovat tasapainossa. Kehittämistä on sisäisissä toimintatavoissa kuten tiedonkulussa ja tavoitesuuntautuneessa johtamisessa.

Koulutus lähemmäs käytäntöä

Henkilöstön kehittämisessä on pyritty lisäämään vastuuta omasta oppimisesta sekä vuoro-vaikutusta oppijan, hänen esimiehensä ja työtoverien välillä. VR:n henkilöstön ammatillisesta perus- ja täydennyskoulutuksesta huolehtii VR Koulutuskeskus. Koulutusohjelmiin on lisätty erilaisia tehtäviä ja etäopiskelua mm. intranetiä hyödyntäen. Työyhteisö on kytketty mukaan esimerkiksi niin, että esimiehet ohjaavat opiskelua kummeina.

Ammatillista peruskoulutusta kehitettiin edelleen käytännönläheisemmäksi. Työnopastuksen osuus lisääntyi ja ratapihakoulutukseen tuli näyttökoe, jossa oppilaan ammattitaito ja osaaminen arvioidaan normaalissa työtilanteessa.

Esimiestyöhön kiinnitettiin huomiota vuoden aikana. Syksyllä alkoi uusi henkilöjohtamisen valmennusohjelma, joka tähtää keskijohdon esimiesvalmiuksien parantamiseen.

Tulevaisuuden näkymät

Kehittämisaalueita VR:llä ovat yhtenäiset johtamisjärjestelmät, esimiestoiminta ja henkilöstön osaaminen. Etäopiskelua laajennetaan ja koulutusta muokataan verkko-opiskeluun sopivaksi. Henkilöstöstrategia uudistetaan keväällä 2001 aikana. Henkilöstön poistuman vuoksi lähivuosina varaudutaan kasvavaan ulkoiseen rekrytointiin.

Ammatitaitoinen henkilöstö on VR:llä avainasemassa. VR haluaa tarjota henkilöstölle kehittymishaasteita ja oppimisen mahdollisuuksia työssä.

Turvallisuudessa tavoitteena EU-maiden huipputaso

VR:n junaturvallisuustyö perustuu vuonna 1998 tehtyyn turvallisuusohjelmaan. Ratahallintokeskuksen kanssa yhdessä laaditun ohjelman tavoitteena on, että junaliikenteen turvallisuus Suomessa nousee EU-maiden huipputasolle. Tavoitteena on, että junaliikenteessä ei satu yhteentörmäyksiä eikä muitakaan kuolemaan johtavia onnettomuuksia ja että tasoristeysonnettomuuksien määrä vähenee edelleen.

Tärkeimpiä keinoja turvallisuuden parantamiseksi ovat turvallisuusjohtamisen kehittäminen, henkilöstön koulutus sekä turvalaitejärjestelmien rakentaminen. Tutkimusten avulla etsitään junaliikenteen turvallisuusriskejä ja ratkaisuja niiden pienentämiseksi. VR pyrkii myös vaikuttamaan viranomaisiin, jotta tasoristeysten turvallisuus paranisi.

Turvallisuusohjelma eteni vuoden 2000 aikana tavoitteiden mukaisesti kaikilla tärkeillä osa-alueilla. Turvallisuuden kannalta erityisen merkittävää oli kulunvalvontahankkeen ripeä eteneminen. Myös perustavoite eli vakavien onnettomuuksien välttäminen junaliikenteessä toteutui.

Vuonna 1999 käyttöön otettu turvallisuuden hallintajärjestelmä kytkettiin tiiviimmin osaksi johtamista. Kertomusvuoden loppuun mennessä kaikki junaturvallisuuden kannalta tärkeät toiminnot oli auditoitu kertaalleen. Järjestelmän toiminta-ajatuksen mukaisesti myös konsernin ylin johto auditointiin. Siitä vastasi Norske Veritas.

Vuoden 1998 syksystä toimineet alueelliset junaturvallisuustoimikunnat keskittyivät turvallisuusasioiden ohjaamiseen ja valvomiseen alueillaan. Neljän aluetoimikunnan tueksi perustettiin konsernitason elin. Sen tehtävänä on lisätä yhteistyötä alueiden välillä ja valmistella viranomaisia varten VR:n kannanottoja turvallisuudesta.

Turvallisuuskoulutusta vuosittain

Liikennehenkilöstön junaturvallisuussääntöjä koskeva kertauskoulutusohjelma uudistui. Liikenteen avainryhmien eli veturinkuljettajien ja liikenteenohjauksessa työskentelevien pitää osallistua koulutukseen ja suorittaa hyväksytty koe vuosittain. Aikaisemmin koulutus annettiin joka kolmas vuosi. Koulutusohjelman ja koejärjestelyjen suunnittelussa tehtiin yhteistyötä mm. Ajoneuvohallintokeskuksen kanssa.

Kertomusvuoden aikana ratapihatyötä koskevat riskianalyysit valmistuivat kuudella paikkakunnalla. Tulosten perusteella huomiota kiinnitetään erityisesti oikeisiin työtapoihin ja turvalliseen liikkumiseen ratapiha-alueella.

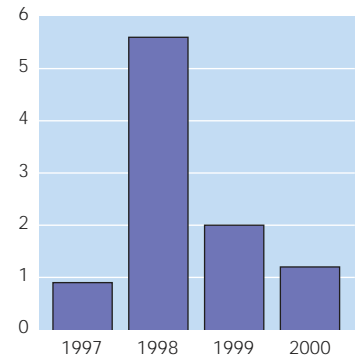
Kulunvalvonta eteni nopeasti

Junien automaattisen kulunvalvontajärjestelmän (JKV) rakentaminen on yksi turvallisuusohjelman tärkeimmistä hankkeista. Järjestelmä valvoo nopeusrajoitusten noudattamista ja pysäyttää junan tarvittaessa. Hankkeesta kokonaisuudessaan vastaa Ratahallintokeskus.

Kulunvalvonnan rakentamista nopeutettiin vuonna 1998. Tavoitteena on, että kulunvalvonta on pääradoilla vuoden 2001 loppuun mennessä. Kulunvalvontajärjestelmä koostuu radassa ja veturissa olevista laitteista. Ratalaitteiden asennusurakasta on vastannut VR-Rata. Vuoden 2000 lopussa järjestelmän piirissä oli lähes 1 700 ratakilometriä, mm. koko päärata Helsingistä Ouluun. VR:n linjaliikenteessä oleva junakalusto varustettiin JKV-laittein jo vuonna 1999.

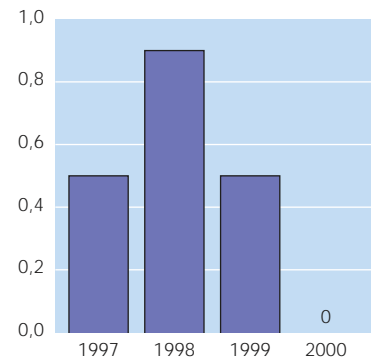
Tasoristeysonnettomuudet lisääntyivät

Vuoden 2000 aikana sattui kaikkiaan 52 tasoristeysonnettomuutta. Niissä kuoli yhteensä 10 henkilöä, joista yksi oli junamatkustaja. Vuonna 1999 sattui 47 onnettomuutta, ja niissä kuoli 10 henkeä. Vastaavat luvut vuonna 1998 olivat 38 ja 12. VR:n hallintoneuvosto esitti, että liikenne- ja viestintäministeriön ja Ratahallintokeskuksen pitäisi tehdä ohjelma tasoristeyksien poistamiseksi pääradoilta vuoteen 2012 mennessä. Näitä tasoristeyksiä on



Kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet matkustajat

miljardia henkilökilometriä kohti



Törmäykset junaliikenteessä 1997–2000

10 miljoonaa junakilometriä kohti



612 kappaletta. Ohjelman toteuttaminen edellyttää noin 1,3 miljardin markan rahoitusta. Liikenne- ja viestintäministeriö asetti syyskuussa työryhmän selvittämään tasoristeysturvallisuuden parantamista.

Suomessa oli kertomusvuoden lopussa 4 251 tasoristeystä, joista 3 559 pääradoilla. Tasoristeykset on poistettu kokonaan Tampereen ja Seinäjoen väliseltä rataosalta. Vuoden 2001 aikana risteykset saadaan poistetuksi väleiltä Helsinki–Tampere sekä Helsinki–Turku.

Tulevaisuuden näkymät

Turvallisuustyössä tavoitteena on myös tulevaisuudessa välttää yhteentörmäyksiä ja muita vakavia onnettomuuksia rautatieliikenteessä. VR:n eri yksiköiden turvallisuusvastuita ja -tavoitteita täsmennetään edelleen, ja niiden toteutumista seurataan säännöllisesti.

Vuonna 2001 Suomessa aloitetaan uuden radiojärjestelmän rakentaminen rautateille. Järjestelmä perustuu yleiseurooppalaiseen standardiin. Vastaava järjestelmä on tulossa lähivuosina useisiin Euroopan maihin, mm. Ruotsiin ja Norjaan. Uusi GsmR-radiojärjestelmä vähentää häiriöitä rautatieliikenteen viestiyhteyksissä. Järjestelmä mahdollistaa datasiirron liikenteenohjauksen ja junan välillä, ja sitä voidaan käyttää osana tulevaisuuden kulunvalvontajärjestelmiä. Radioverkon rakentamisesta vastaa Ratahallintokeskus. VR:n tehtävänä on varustaa junakalusto uusilla laitteilla.

Vuoden 2001 aikana kulunvalvontajärjestelmän piiriin saadaan koko päärataverkko, mm. rataosat Kouvolasta Iisalmeen ja Lappeenrannasta Joensuuhun. Kulunvalvonta kattaa koko henkilöliikenteen käyttämän rataverkon vuonna 2005.

VR:n tavoite on nostaa junaliikenteen turvallisuus EU-maiden parhaimmiston tasolle.

Kestävän kehityksen periaatteet ohjenuorana

VR:n ympäristötoiminnan painopisteistä tärkein on liikenteestä aiheutuvien haittojen vähentäminen. Niitä ovat päästöt, melu ja värinä sekä vaarallisten aineiden kuljettamiseen liittyvät riskit. Muita painopisteitä ovat energian, materiaalien ja kemikaalien käsittely ja käyttö sekä kierrätys. Hankinnoissa sovelletaan elinkaariajattelua. Myös asemien ja ratapihojen siisteyteen ja kaluston kuntoon kiinnitetään huomiota.

Ympäristöystävällisyys on yksi VR:n viidestä perusarvosta. VR sitoutuu toiminnassaan ympäristönsuojelun parantamiseen sekä kestävän kehityksen periaatteiden noudattamiseen. VR-Yhtymä Oy:n, VR Osakeyhtiön ja Oy VR-Rata Ab:n eri yksiköt noudattavat yhteistä ympäristöjärjestelmää. Varsinaisen ympäristöorganisaation muodostavat konsernin ympäristöpäällikkö, eri yhtiöiden ympäristökoordinaattorit sekä toimipaikkakohtaiset ympäristövastaavat. VR Cargon, VR Henkilöliikenteen ja Transpoint Oy Ab:n palveluille on myönnetty ISO 14001 -standardin mukainen sertifikaatti.

Vuonna 2000 VR julkaisi toisen ympäristöraporttinsa, joka kattaa vuodet 1998 ja 1999. VR Osakeyhtiölle laadittiin ympäristöstrategia, jossa käsitellään energian ja kaluston hankintaa ja käyttöä sekä meluun ja värinään liittyviä kysymyksiä.

Energiankulutus ja päästöt painopisteinä

Merkittävin VR:n ympäristönäkökohta on energiankulutus ja siitä aiheutuvat päästöt. Hiilidioksiidi-, typenoksiidi- ja rikkidioksidipäästöjen lähteenä ovat dieselkaluston ja sähköntuotannon fossiiliset polttoaineet.

Sähköliikenne säästää energiaa ja aiheuttaa vain vähän päästöjä. Dieselvetoiset junat aiheuttavat 63% junaliikenteen hiilidioksidipäästöistä, vaikka dieselvedon osuus on alle 30%. Energiankulutus suoriteyksikköä kohti oli 0,28 MJ. Tavoitteena on päästä energiankulutuksessa vuoteen 2012 mennessä alle 0,23 MJ/(tonnikilometri+henkilökilometri). Jotta energiankulutuksessa voidaan säästää, dieselveturien käyttöä sähköistetyllä radalla ja vaihtotöitä ratapihoilla vähennetään edelleen. Lisäksi junien täyttöstettä parannetaan ja kalustoa uusitaan.

Sähköliikenne laajeni Turun ja Toijalan välille

Sähköliikenne alkoi Turun–Toijala-välillä. Sähköliikenteen osuus kaikesta junaliikenteestä nousi 73%:iin vuonna 2000. Tavoitteena on, että 80% liikenteestä olisi sähkövetoista vuonna 2012. Tavoitteeseen pääseminen edellyttää rataverkon sähköistyksen jatkamista.

Transpointin kuljettajat saivat Ecotraining-koulutuksen. Muutokset ajotavoissa johtivat 6% säästöön polttoaineen kulutuksessa.

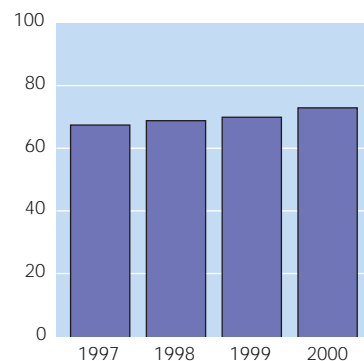
VR Osakeyhtiön kunnossapitopalvelut-osastolla toteutettiin sisäiset ympäristöauditoinnit osaston uudelleenorganisoinnin jälkeen. Auditoinneissa kehityskohteiksi nousivat henkilökunnan ympäristökoulutus ja kemikaalirekisterien ylläpito.

VR Cargo toteutti siivouskampanjan tavara-asemilla ja kuorma-alueilla. Samoin VR-Radan työmailla korostettiin hyvän järjestyksen merkitystä.

Maa-alueiden kartoitus jatkui

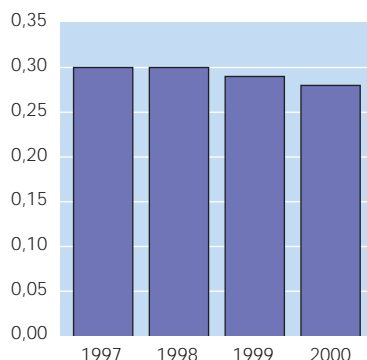
Pilaantuneiden maiden kartoitus ja tutkiminen jatkui. VR-Yhtymän omistamista isoista kohteista tutkittiin Hyvinkään konepaja-alue. Jyväskylän matkakeskuksen tontti ja useat pienemmät kohteet tutkittiin yhdessä Ratahallintokeskuksen kanssa. Maaperäriskien taloudellisen merkityksen arviointi edellyttää laajempia tutkimuksia.

Tankkauspaikkoja ja niiden laitteistoja kunnostettiin. Vuoden aikana uusittiin Porin ja Kotkan tankkauspaikat. Suunnitelmat Kokkolan ja Seinäjoen tankkauspaikoista valmistuivat, ja ne toteutetaan vuonna 2001. Uusimisen yhteydessä vanhan tankkauspaikan maaperä tutkitaan ja tarvittaessa kunnostetaan.



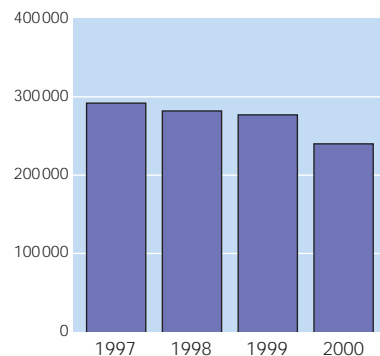
Sähköliikenteen osuus 1997–2000

%



Energiankulutus suoriteyksikköä kohti 1997–2000

MJ/(tonnikilometri + henkilökilometri)



Hiilidioksidipäästöt 1997–2000

tonnia



Vaarallisten aineiden kuljetusten yhteydessä tapahtui kaksi onnettomuutta 1.12.2000. Sköldvikissä maahan pääsi arviolta 13 kuutiota raakaöljyä vaunun pohjaventtiilin pettämisen takia. Vuotopaikalta pumpattiin 800 kuutiota öljynsekaista vettä ja maata poistettiin 300–400 kuutiota. Viinikan ratapihalla Tampereella kaksi ammoniakivaunua putosi vaihtotöiden yhteydessä kiskoilta. Vaunut eivät kaatuneet, eikä niihin tullut vuotoa.

Vaarallisiksi luokiteltuja aineita kuljetettiin vuoden aikana yhteensä 6,4 miljoonaa tonnia, mikä oli 3% vähemmän kuin edellisvuonna. Suurin tuoteryhmä oli palavat nesteet, joita kuljetettiin 4,5 miljoonaa tonnia.

Tulevaisuuden näkymät

VR on sitoutunut liikenne- ja viestintäministeriön ympäristöohjelman noudattamiseen. Lähivuosien suurimmat haasteet liittyvät kasvihuonekaasupäästöjen, erityisesti hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen.

Myös liikenteen muita päästöjä pyritään supistamaan. Siinä keskeisiä kysymyksiä ovat ratojen sähköistyksen eteneminen ja kaluston uusiutuminen. Huomiota kiinnitetään myös polttoaineen laatuun ja sähkön tuotantotapaan.

Yhdistetyissä kuljetuksissa rekat lastataan juniin. Yksi sähköveturi vetää kerralla 20 ajoneuvoyhdistelmää tai 30 perävaunua. Yhdistetyt kuljetukset säästävät paitsi ympäristöä, myös kuljetusliikkeen henkilöstö- ja kalustokustannuksia.





Tilinpäätös

Hallituksen toimintakertomus	39
Konsernin tuloslaskelma	43
Konsernin tase	44
Konsernin rahoituslaskelma	45
Emoyhtiön tuloslaskelma	46
Emoyhtiön tase.....	47
Emoyhtiön rahoituslaskelma	48
Tilinpäätöksen liitetiedot.....	49
Tunnuslukujen laskentaperiaatteet	59
Hallituksen esitys voittovarojen käyttämisestä	60
Tilintarkastuskertomus.....	60
Hallintoneuvoston lausunto	61

Hallituksen toimintakertomus

Markkinatilanne ja toimintaympäristö

Suomessa rautatiekuljetusten markkinaosuus tavaraliikenteessä on noin 25%, kun taas läntisen Euroopan maissa vastaava markkinaosuus on keskimäärin noin 15%. Meillä suhteellisen korkea markkinaosuus johtuu lähinnä teollisuuden rakenteesta, jolle esim. metsäteollisuuden tapaan ovat tunnusomaista suuret tuotanto- ja kuljetusmäärät. Toinen rautatieliikennettä suosiva tekijä on pitkätköt kuljetusmatkat. Keskimääräinen kuljetusmatka on 250 kilometriä. Rautatieliikenteen tuotannollis-taloudelliset vahvuudet ovat raskaissa, säännöllisissä ja pitkämatkaisissa kuljetuksissa.

Rautatieliikenteen markkinaosuus henkilöliikenteessä on noin 5%. Tämä luku on tavaraliikenteestä poiketen alempi kuin keskimäärin muissa läntisen Euroopan maissa, joissa se on noin prosenttisyksikön verran korkeampi. Suurimmat osuudet ovat henkilöautoliikenteellä, jolla erityisesti Suomen kaltaisessa harvaan asutussa maassa on hyvät toimintaedellytykset. Kuitenkin joukkoliikenteessä rautatieliikenteen osuus on noin 38% ja yli 75 kilometrin matkoilla noin 60%.

Henkilöliikenteen junatarjonnassa ei tapahtunut vuoden aikana suuria muutoksia. Eräitä normaaleja pikajunavuoroja korvattiin InterCity-vuoroilla ja Helsingistä Ouluun sekä Turkuun lisättiin yksi junapari. Matkalippujen hintoja korotettiin heinäkuun alussa keskimäärin 2,7%. Edellinen korotus oli ollut vuoden 1999 joulukuun alussa, jolloin lippujen hinnat nousivat keskimäärin 3,4%.

Henkilöliikenteen aikatauluja ei voitu nopeuttaa, koska rataverkon taso ei siihen vielä antanut mahdollisuuksia. Päinvastoin Ratahallintokeskuksen päätöksellä aikatauluja jouduttiin hidastamaan ilman automaattista kulunvalvontaa olevilla rataosilla. Tämä pidensi matka-aikoja selvästi varsinkin Savon ja Karjalan radoilla, millä oli matkustajamääriä alentava vaikutus.

Henkilöliikenteen täsmällisyys nousi hyvälle tasolle. Määräasemalle enintään viisi minuuttia myöhässä saapuvien junien osuus oli 92,8%, kun vastaava luku edellisellä vuonna oli 83,8%. Täsmällisyyden parantumiseen vaikuttivat aikataulumuutosten lisäksi myös ratatöiden väheneminen ja niiden entistä parempi ohjelmointi liikenteenhoidon kannalta sekä edellisvuotta edullisemmat talviolosuhteet.

VR-konsernin harjoittama autoliikenne, kuten ammattimainen autoliikenne yleisesti, joutui toimimaan suurten kustannuspaineiden leimaamassa tilanteessa. Polttoaineen hinta nousi syksyllä ennätyskalliseksi korkealle ja palkkasopimukset kevään työmarkkinaselkkausten jälkeen olivat keskimääräistä kalliimpia.

Konsernin liikevaihto, tulos ja rahoitusasema

Konsernin liikevaihto oli 6796 Mmk. Edellisen vuoden liikevaihto oli 6773 Mmk. Liikevaihto kasvoi henkilö- ja tavaraliikenteessä, kun taas valtion radanpitoon myytyjen töiden liikevaihto laski. Muiden toimintojen liikevaihdon muutokset olivat vähäisiä. Toimintakuluja nostivat erityisesti eläkekulut ja poistot. Yksinomaan eläkekulujen kerta-luontoinen nousu oli yli 100 Mmk. Muiden kulujen nousua pystyttiin kompensoimaan toiminnan tehostamisella.

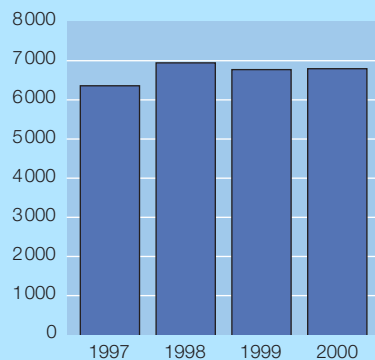
Liikevoitto oli 389 Mmk (429 Mmk) ja tilikauden voitto 307 Mmk (396 Mmk). Vuoden 1999 tulokseen sisältyi 54 Mmk satunnaistuottoja valtion radanpidolle myytyjen töiden osatuloutuskäytäntöön siirtymisen johdosta.

Konsernin rahoitusasema säilyi koko tilikauden hyvänä. Nettokorkotuottoja kertyi 65 Mmk (63 Mmk). Pitkäaikaista lainaa konsernin ulkopuolelta ei otettu lukuun ottamatta Avarra Oy:n aravalainoja.

Rautatieliikenteen määrät

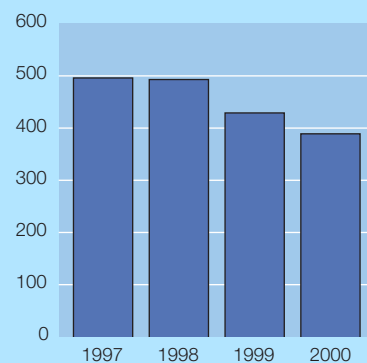
VR-konsernissa rautatieliikennettä hoitaa VR Osakeyhtiö. Tavaraliikenne hoidetaan tuotenimellä VR Cargo ja henkilöliikenne nimellä VR Henkilöliikenne.

VR Cargon kuljetusmäärä kasvoi viime vuodesta runsaalla prosentilla 40,5 miljoonaan tonniin. Määrä on VR:n historian huipputasoa. Tästä kotimaisen liikenteen osuus oli 24



Liikevaihto 1997–2000

Mmk



Liikevoitto 1997–2000

Mmk

miljoonaa tonnia ja kansainvälisen liikenteen osuus 16,5 miljoonaa tonnia. Kotimainen liikenne kasvoi lähes 4%, kun taas kansainvälinen liikenne väheni 2%. Kansainvälisellä liikenteellä tarkoitetaan sellaista liikennettä, joka kulkee rajan yli junalla. Tästä valtaosa on Suomen ja Venäjän välistä liikennettä tai transitoliikennettä Suomen läpi kolmansiin maihin.

Kotimaisten kuljetusten määrä heijastaa teollisuuden hyvää suhdannetilannetta. Erityisen voimakasta oli metsäteollisuuden kuljetusten kasvu, joka oli yli 7%. Sen sijaan metalliteollisuuden kuljetusmäärät laskivat noin 2% ja kemianteollisuuden kuljetukset 11%.

Suomen ja Venäjän välinen liikenne, jonka määrä oli vajaat 13 miljoonaa tonnia, väheni 1,6%. Noin puolet tästä liikenteestä oli raakapuun tuontia, joka väheni jokseenkin mainitun prosenttimäärän verran. Samoin vähenivät tässä liikenteessä kemianteollisuuden kuljetukset, mutta metalliteollisuuden osuus kasvoi. Kemianteollisuuden osuus oli 30% ja metalliteollisuuden osuus 17%.

Transitoliikenne Suomen kautta oli noin 2,7 miljoonaa tonnia. Luvussa on vähennystä edelliseen vuoteen lähes 5%. Transitoliikenteestä oli kemianteollisuuden tuotteita 80%. Länteen suuntautuva liikenne, josta yli 80% kulki lautoilla Saksaan ja Ruotsiin, kasvoi hieman ja oli runsaat miljoona tonnia.

Henkilöliikenteessä matkojen määrä oli vajaat 55 miljoonaa, joka on samalla VR:n suurin vuotuinen matkojen määrä. Kasvua edelliseen vuoteen oli 3%. Kasvu tuli pääkaupunkiseudun lähiliikenteestä, jossa matkamäärä kasvoi noin 4% ja oli kaikkiaan 43 miljoonaa. Määrää nosti edelleen erityisesti Tikkurila–Helsinki-kaupunkiradan parantunut palvelutaso. Sen sijaan kaukoliikenne väheni vajaan prosentin verran hieman vajaaseen 12 miljoonaan matkaan. Matkat vähenivät Savon ja Karjalan radoilla, joilla junanopeuksia alennettiin Ratahallintokeskuksen päätöksellä tilapäisluontoisesti viime keväänä.

Kaukoliikenteessä InterCity-liikenteen matkustajamäärät lisääntyivät 40%, mikä johtui pääasiassa siitä, että myös normaaleja pikajunavuoroja korvattiin InterCity-vooroilla. Suomen ja Venäjän välisessä henkilöliikenteessä tehtiin runsaat 200 000 matkaa, missä oli kasvua 17%. Erityisesti vuodenvaihteen sesonkina matkustus oli vilkasta.

Konsernin autoliikenne

Junaliikennettä täydentävää autoliikennettä VR-konsernissa hoitaa Oy Pohjolan Liikenne Ab tytäryhtiöineen. Transpoint Oy Ab on valtakunnallinen kappaleavaran kuljetusyhtiö ja sen tytäryhtiö Combitrans Oy hoitaa osa- ja kokokuormakuljetuksia. Oy Transuotila Ab hoitaa nestemäisten polttoaineiden kuljetuksia Etelä-Suomessa ja sen tytäryhtiöt Baltian maissa.

Kaikkiaan Pohjolan Liikenne -konserni kuljetti tavaraa 8,4 miljoonaa tonnia, jossa oli kasvua 5%. Omien autojen lukumäärä oli vuoden lopussa 238 ja alihankkijoiden autoja oli noin 780.

Pohjolan Liikenne -konsernin tytäryhtiö Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab hoitaa pika- ja vakiovuoroliikennettä sekä kaupunki- ja tilausliikennettä lähinnä eteläisessä ja itäisessä osassa maata. Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab hoitaa sopimusliikennettä pääkaupunkiseudulla ja Turussa. Näiden yhtiöiden autoilla kuljetettiin 14,5 miljoonaa matkustajaa. Matkustajamäärän kasvu, 35% edellisestä vuodesta, johtui sopimusliikenteen lisäyksestä ja Onni Vilkas Oy:n ostosta vuoden 1999 lopussa. Linja-autojen lukumäärä oli vuoden lopussa 307.

Rataverkon rakentaminen ja kunnossapito

Pääasiassa valtion rataverkolle rakentamis- ja kunnossapitopalveluita myyvän Oy VR-Rata Ab:n liikevaihto oli 1 530 Mmk (1 703 Mmk). Tästä Ratahallintokeskuksen tilaamat työt valtion rataverkolle olivat 92% loppuosan ollessa kuntien ja rautatiepalveluja käyttävien yritysten tilaamia alan töitä.

Valtion ratamäärärahojen lasku on heijastunut myös VR-konsernilta tilattujen töiden määrään. Lisäksi ratatöitä on ohjautunut aikaisempaa enemmän joko suoraan Ratahallintokeskuksen hoitamiksi tai kilpailuttamisen kautta muille urakoitsijoille.

Oy VR-Rata Ab hoitaa käytännöllisesti katsoen koko rataverkon normaalin kunnossapidon. Sen lisäksi merkittävimmät rakennusluontoiset työmaat olivat Helsinki–Tampere-rataosalla, Helsinki–Leppävaara-kaupunkiradalla sekä rataosilla Kouvola–Pieksämäki, Lappeenranta–Imatra, Joensuu–Varkaus ja Oulu–Kemi, joilla tehtiin perusparannus- tai päällysrakenteen uusimistöitä. Helsinki–Oulu-välin kulunvalvontajärjestelmän rakentaminen saatiin päätökseen kertomusvuonna. Yksittäisiä muita kohteita, kuten ratojen ja ratapihojen muutostöitä ja turvallisuus- ja turvalaiteprojekteja valmistui yli 400.

Kuluvan vuoden alussa solmittiin Ratahallintokeskuksen kanssa toistaiseksi voimassa oleva rakentamisen ja kunnossapidon puitesopimus. Rakentamisen ja kunnossapidon tilauskanta oli vuoden lopussa noin 800 Mmk.

Oy VR-Rata Ab sai Viron rataverkon parannustyöhön liittyviä suunnittelutehtäviä ja toteutti siellä sepinpuhdistusurakan. Edelleen yhtiö solmi sepinpuhdistustyötä koskevan sopimuksen seuraaviksi kuudeksi vuodeksi.

Investoinnit

Konsernin investointimenot olivat 902 Mmk (1 277 Mmk), josta VR Osakeyhtiön raide-liikennekaluston osuus oli 620 Mmk.

Vuoden lopussa tilattiin kuusi Sr2 -sarjan sähköveturia. Tilaus on jatkoa aikaisemmin tehdylle samantyyppisen 40 veturin tilaukselle, joista 20 on jo käytössä. Koko 46 veturin sarja saadaan käyttöön vuonna 2003.

Henkilöliikennekaluston uusimisohjelma jatkui. Kaukoliikenteessä vanha sininen kalusto korvataan InterCity-vaunuilla ja Pendolino-junilla seuraavan 10–15 vuoden aikana. Uusia kaksikerroksisia InterCity-vaunuja saatiin lisää 24. Vuoden lopulla näitä vaunuja oli yhteensä 61 tilatusta 92 kappaleen sarjasta.

Ensimmäinen uudesta kahdeksan Pendolino-junan sarjasta saapui Suomeen syksyllä. Juna on tällä hetkellä testauksessa ja sillä tehdään teknisiä koeajoja.

Oy VR-Rata Ab:n investoinnit olivat 79 Mmk (75 Mmk), joista pääosa oli työkonseisiin kohdistuvia hankintoja.

Pohjolan Liikenne -konsernin investoinnit olivat 73 Mmk (130 Mmk), ja ne kohdistuivat lähinnä autokalustoon.

Konsernisuhteet ja organisaatiojärjestelyt

Pohjolan Liikenne -yhtiöiden konsernirakennetta selkeytettiin sulauttamalla Onni Vilkas Oy ja Oy Kaakkois-Pohjolan Liikenne Ab Oy Etelä-Pohjolan Liikenne Ab:hen ja Linjaliikenne K. Hakanen Oy Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab:hen sekä säiliöliikenneyhtiöistä Kuljetusliike Leppänen Oy Oy Transutila Ab:hen. Samassa yhteydessä elokuun lopussa Oy Etelä-Pohjolan Liikenne Ab:n nimi muutettiin Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab:ksi. Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab osti 11.9.2000 Kaarle Tamminen Oy:n koko osakekannan. Pohjolan Liikenne -konsernissa on järjestelyjen jälkeen henkilö-, tavara- ja säiliöliikenteeseen keskittyneet kolme alakonsernia.

Pohjolan Liikenne -yhtiöihin kuuluvan Transpoint Oy Ab:n omistusosuus Combi-trans Oy:stä nousi kesäkuun lopussa 90%:iin UPM-Kymmene Oyj:n luovuttua 39%:n omistusosuudestaan.

Aravalain muutoksesta johtuen Avarra Oy jakautui kahdeksi yhtiöksi syyskuun alusta lukien siten, että Avarra-Asunnot Oy toimii ns. yleishyödyllisenä yhtiönä omistaen arava-rahoitteiset kiinteistöt ja osakkeet. Avarra Oy omistaa vapaarahoitteiset kiinteistöt sekä toimii rakennuttaja- ja isännöitsijäyhtiönä.

Oy VR-Rata Ab perusti Viron tytäryhtiön, jonka nimi on VR-Track AS. Yhtiöllä ei ollut kertomusvuonna varsinaista liiketoimintaa. Yhtiö on merkitty Viron kaupparekisteriin 31.1.2001.

Lähinnä konsernin sisäisiä tietotekniikkapalveluja hoitava VR-Data Oy otti vuoden alkupuolella nimekseen IT Solicom Oy. Nimenmuutos ei vaikuttanut omistussuhteisiin.

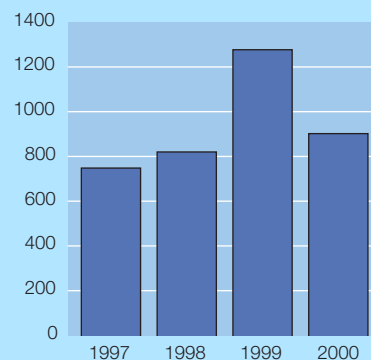
Ympäristö ja turvallisuus

VR on sitoutunut toiminnassaan ympäristönsuojelun parantamiseen sekä noudattamaan kestävä kehityksen periaatteita ja liikenne- ja viestintäministeriön ympäristöohjelmaa. Ympäristöystävällisyys on eräs toiminnan arvoista. Ympäristöorganisaation muodostavat konsernin ympäristöpäällikkö, eri konserniyhtiöiden ympäristökoordinaattorit sekä toimipaikkojen ympäristövastaavat.

Merkittävimmät ympäristötoiminnan kohteet ovat vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuuden parantaminen ja energiankulutuksen päästöjen minimointi. Muina kohteina mainittakoon melu- ja värinäkykysymykset sekä mahdollisesti aikaisemmin pilaantuneiden maa-alueiden kartoitus ja puhdistaminen.

Junaturvallisuustyö perustuu vuonna 1998 VR:n ja Ratahallintokeskuksen yhteistyönä tehtyyn, vuoteen 2002 ulottuvaan turvallisuusohjelmaan. Sen tavoitteena on, että Suomen junaturvallisuuden tulee olla vuonna 2002 Euroopan huipputasoa. Junaliikenteessä ei satu yhteen törmäyksiä eikä junaliikenteestä aiheutuvia kuolemaan johtavia onnettomuuksia ja tasonnostoympäristömuutokset edelleen vähenevät.

Turvallisuuden hallintajärjestelmän käyttö eteni suunnitellusti. Alueelliset junaturvallisuustoimikunnat jatkoivat työtään ja VR:n valtakunnallinen junaturvallisuustoimikunta perustettiin tehostamaan toimintayksiköiden välistä yhteistyötä sekä valmistelemaan kannanottoja junaturvallisuusasioissa esimerkiksi Ratahallintokeskusta varten. Ratapihatyötä koskevat riskianalyysit tehtiin kuudella paikkakunnalla ja liikennehenkilöstön junaturvallisuuden kertauskoulutusohjelma uudistettiin.



Investoinnit 1997–2000

Mmk

Junien automaattisen kulunvalvontajärjestelmän piirissä oli vuoden lopussa 1 686 ratakilometriä, joka sisälsi mm. välin Helsinki–Oulu.

Tasoristeysonnettomuuksien määrä on viime vuosina pysynyt suurin piirtein vakiona. Kertomusvuoden aikana sattuneissa 52 tasoristeysonnettomuudessa kuoli yhteensä 10 henkilöä, joukossa yksi junamatkustaja. Tilanteen johdosta mm. VR:n hallintoneuvosto esitti syyskuussa, että liikenne- ja viestintäministeriön ja Ratahallintokeskuksen tulee tehdä ohjelma tasoristeysten poistamiseksi pääradoilta vuoteen 2012 mennessä. Näitä tasoristeyskysiä on 612, ja ohjelman kustannusarvio on vajaat 1 300 Mmk. Ministeriö asetti syyskuussa työryhmän selvittämään tasoristeysturvallisuuden parantamista.

Henkilöstö ja hallinto

Konsernin henkilömäärä oli keskimäärin 15 405, jossa oli vähennystä edelliseen vuoteen 4,2%. Uutta henkilöstöä on otettu rajoitetusti lähinnä erikoistehtäviin. Henkilömäärä on vähentynyt pääasiassa ns. luonnollisen poistuman myötä, mutta Oy VR-Rata Ab:ssä jouduttiin myös tuotannollis-taloudellisten syiden vuoksi lomauttamaan koko henkilökunta yhden viikon ajaksi ja irtisanomaan noin 100 henkilöä.

Syksyllä aloitettiin konsernin henkilöstöstrategian päivittäminen. Lähtökohtatietoja tähän on saatu mm. kertomusvuonna valmistuneesta henkilöstötutkimuksesta, jolla selvitettiin henkilöstön näkemyksiä omasta työstään.

Ammatillista peruskoulutusta kehitettiin yhä käytännönläheisemmäksi, ja työnopastuksen osuutta lisättiin. Junaturvallisuuden kertauskoulutusohjelmat uusittiin.

Vuoden aikana on jatkettu palkkausjärjestelmän uusimista ottamalla käyttöön mm. toimihenkilöille tehtävä- ja henkilöarviointiin perustuva palkkausjärjestelmä. Lisäksi tulos-palkkiojärjestelmien käyttöä on laajennettu eri tyyppisiin yksiköihin ja tehtäviin.

VR-Yhtymä Oy:n hallitukseen ovat kuuluneet Martin Granholm puheenjohtajana, Pentti Talonen varapuheenjohtajana 11.4.2000 saakka, sekä jäsenenä Kalevi Alestalo, Eija Malmivirta, Antti Remes, ja Veli-Matti Ropponen 11.4.2000 lukien. Varapuheenjohtajana on 11.4.2000 lukien toiminut Antti Remes.

Hallintoneuvoston puheenjohtajana on toiminut Tapio Karjalainen ja varapuheenjohtajana Raija Vahasalo.

VR:n pääjohtajana ja VR-Yhtymä Oy:n toimitusjohtajana on toiminut Henri Kuitunen.

Tilintarkastajina ovat toimineet Erkki Mäki-Ranta, HTM, JHTT sekä KHT-tilintarkastusyhteisö Arthur Andersen Oy, vastuullisena tilintarkastajana Jarmo Lohi, KHT, JHTT.

Valmistautuminen euroon

Eurovaluutan käyttöön ottamiseksi tarvittavia selvityksiä ja toimenpiteitä jatkettiin tehostetusti. Painopistealueiksi muodostuivat käteisen rahan käsittelyyn liittyvät järjestelyt ja tietojärjestelmien muutokset. Periaatteena on, että tarvittavista euromuutoksista vastaavat ne organisaatioyksiköt tai henkilöt, joiden vastuulla toiminnot ovat markkaympäristössään olleet.

Euron käyttöönottoon tarvittavia konsernitason päätöksiä ja koko hankkeen valvontaa varten toimii eurohankkeen johtoryhmä, jossa ovat mukana lähes kaikkien konserniyhtiöiden edustajat. VR on mukana Suomen Pankin organisoimassa ns. eurokumppanuusohjelmassa. Tämä on epävirallinen yhteistyöelin Suomen Pankin ja ohjelmaan mukaan tulleiden organisaatioiden välillä euron käyttöönoton helpottamiseksi.

Alkaneen vuoden näkymät

Julkaistujen suhdannetiedustelujen mukaan yritysten tulevaisuuden odotukset ovat heikentyneet. Tämän taustalla ovat Yhdysvaltain talouskasvun heikkeneminen ja vientiteollisuuden kannalta euron vahvistuminen dollariin nähden. EU-alueen talouskasvu on lähtenyt odotettua hitaammin liikkeelle, mutta kasvuvauhti Euroopassa säilynee tyydyttävänä. VR:n tavarakuljetusten kannalta alkaneesta vuodesta odotetaan silti hieman edellisvuotta parempaa.

Henkilöliikenteen määrät ovat perinteisesti muuttuneet yhden vuoden aikavälillä vain vähän. Junaliikennettä ei pystytä vielä nopeuttamaan ja kun junatarjonta pysyy jokseenkin entisellään, voidaan myös liikennemäärien odottaa pysyvän jokseenkin edellisvuoden tasolla. Pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä voidaan odottaa edelleen kasvua.

Konsernin autoliikenteen odotetaan tavaraliikenteessä parantavan kannattavuuttaan ja henkilöliikenteessä jatkuvan kertomusvuoden tapaan.

Radanpidon töiden määrän ei ennakoita kasvavan kertomusvuodesta.

Konsernin tuloslaskelma

(1 000 mk)	Liite	1.1.–31.12.2000	1.1.–31.12.1999
Liikevaihto	1	6 795 681	6 772 838
Valmiiden ja keskeneräisten tuotteiden varastojen muutos		3 265	1 238
Valmistus omaan käyttöön		239 974	209 257
Osuus osakkuusyritysten voitoista		1 676	1 703
Liiketoiminnan muut tuotot	2	89 095	114 009
Materiaalit ja palvelut	3	2 007 717	2 063 786
Henkilöstökulut	4	3 267 270	3 222 927
Poistot	5	602 447	539 182
Liiketoiminnan muut kulut		863 101	844 008
Kulut yhteensä		6 740 535	6 669 903
Liikevoitto		389 156	429 142
Rahoitustuotot ja -kulut	6	65 152	62 860
Voitto ennen satunnaisia eriä		454 308	492 002
Satunnaiset erät	7		
Satunnaiset tuotot		0	345 823
Satunnaiset kulut		0	-292 320
		0	53 503
Voitto ennen veroja		454 308	545 505
Välittömät verot	9	-140 748	-139 100
Vähemmistön osuus		-6 910	-10 366
Tilikauden voitto		306 650	396 039

Konsernin tase

(1 000 mk)	Liite	31.12.2000	31.12.1999
VASTAAVAA			
Pysyvät vastaavat			
Aineettomat hyödykkeet	10	27 798	8 373
Konserniliikearvo		74 976	86 791
Aineelliset hyödykkeet	10	5 814 806	5 585 627
Sijoitukset	11		
Osuudet saman konsernin yrityksissä		27 255	24 781
Muut sijoitukset		42 087	41 549
		5 986 922	5 747 119
Vaihtuvat vastaavat			
Vaihto-omaisuus	12	370 898	397 755
Pitkäaikaiset saamiset	13	16 934	16 662
Lyhytaikaiset saamiset	13	724 932	742 455
Rahoitusarvopaperit	14	1 765 319	1 722 529
Rahat ja pankkisaamiset		49 203	52 068
		2 927 286	2 931 468
VASTAAVAA YHTEENSÄ		8 914 208	8 678 587
VASTATTAVAA			
Oma pääoma	15		
Osakepääoma		2 200 000	2 200 000
Vararahasto		3 125 998	3 125 991
Muut rahastot		2 000	4 190
Edellisten tilikausien voitto		1 292 092	1 028 871
Tilikauden voitto		306 650	396 039
Pääomalaina	16	0	3 600
Oma pääoma yhteensä		6 926 739	6 758 691
Vähemmistöosuudet		50 914	53 674
Konsernireservi		0	24 084
Pakolliset varaukset	18	9 120	10 063
Vieras pääoma	19		
Laskennallinen verovelka		349 180	309 465
Pitkäaikainen vieras pääoma		329 956	330 718
Lyhytaikainen vieras pääoma		1 248 299	1 191 893
Vieras pääoma yhteensä		1 927 435	1 832 076
VASTATTAVAA YHTEENSÄ		8 914 208	8 678 587

Konsernin rahoituslaskelma

(1 000 mk)	1.1.–31.12.2000	1.1.–31.12.1999
Liiketoiminnan rahavirta		
Liikevoitto	389 156	429 142
Oikaisut liikevoittoon	558 661	502 961
Käyttöpääoman muutos	98 682	-53 261
Saadut korot	83 426	79 448
Maksetut korot ja maksut muista rahoituskuluista	-18 575	-18 417
Saadut osingot	217	0
Muut rahoituserät	0	1 830
Maksetut verot	-114 189	-68 920
Liiketoiminnan rahavirta yhteensä	997 378	872 782
Investointien rahavirta		
Ostetut tytäryhtiöt	-153	0
Käyttöomaisuuden ostot	-902 070	-1 276 912
Myydyt konserniyhtiöt	0	17 640
Osakkeiden myynnit	0	70
Muun käyttöomaisuuden myynnit	85 321	91 155
Investointien rahavirta yhteensä	-816 902	-1 168 049
Kassavirta ennen rahoitusta	180 476	-295 266
Rahoituksen rahavirta		
Pitkäaikaisten lainojen nostot	1 456	7 573
Pitkäaikaisten lainojen takaisinmaksut	-12 757	0
Pitkäaikaisten saamisten muutos	7 533	3 880
Lyhytaikaisten lainojen nostot/takaisinmaksut	-2 593	1 437
Maksetut osingot	-134 344	-134 646
Rahoituksen rahavirta yhteensä	-140 705	-121 757
Rahavarojen muutos	39 771	-417 023
Rahavarat 1.1.	1 774 596	2 191 619
Rahavarat 31.12.	1 814 368	1 774 596

1) Suunnitelman mukaiset poistot ja muut ei-rahamääräiset erät, suoritusperusteisten erien muuttaminen kassaperusteisiksi

Emoyhtiön tuloslaskelma

(1 000 mk)	Liite	1.1.–31.12.2000	1.1.–31.12.1999
Liikevaihto	1	271 610	266 403
Liiketoiminnan muut tuotot	2	44 447	29 821
Materiaalit ja palvelut	3	61 959	65 359
Henkilöstökulut	4	71 436	69 612
Poistot	5	71 202	76 426
Liiketoiminnan muut kulut		56 949	54 364
Kulut yhteensä		261 546	265 761
Liikevoitto		54 512	30 462
Rahoitustuotot ja -kulut	6	131 266	225 106
Voitto ennen satunnaisia eriä		185 778	255 569
Satunnaiset erät	7	70 000	85 000
Voitto ennen veroja		255 778	340 569
Poistoeron muutos	8	1 194	3 759
Välittömät verot	9	-73 244	-88 870
Tilikauden voitto		183 728	255 458

Emoyhtiön tase

(1 000 mk)	Liite	31.12.2000	31.12.1999
VASTAAVAA			
Pysyvät vastaavat			
Aineettomat hyödykkeet	10	7 048	232
Aineelliset hyödykkeet	10	1 298 877	1 349 238
Sijoitukset	11		
Osuudet saman konsernin yrityksissä		1 825 461	1 825 461
Muut sijoitukset		909 155	780 517
		4 040 541	3 955 448
Vaihtuvat vastaavat			
Pitkäaikaiset saamiset	13	15 000	16 662
Lyhytaikaiset saamiset	13	432 038	390 624
Rahoitusarvopaperit	14	1 765 319	1 722 529
Rahat ja pankkisaamiset		39 367	36 013
		2 251 723	2 165 828
VASTAAVAA YHTEENSÄ		6 292 264	6 121 276
VASTATTAVAA			
Oma pääoma	15		
Osakepääoma		2 200 000	2 200 000
Vararahasto		3 125 989	3 125 989
Edellisten tilikausien voitto		187 947	62 489
Tilikauden voitto		183 728	255 458
Oma pääoma yhteensä		5 697 664	5 643 936
Poistoero	17	6 710	13 657
Vieras pääoma	19		
Pitkäaikainen vieras pääoma		760	407
Lyhytaikainen vieras pääoma		587 130	463 276
Vieras pääoma yhteensä		587 890	463 683
VASTATTAVAA YHTEENSÄ		6 292 264	6 121 276

Emoyhtiön rahoituslaskelma

(1 000 mk)

1.1.–31.12.2000

1.1.–31.12.1999

Liiketoiminnan rahavirta

Liikevoitto	54 512	30 462
Suunnitelman mukaiset poistot	71 202	76 426
Muut tuotot ja kulut, joihin ei liity maksua	-36 500	-28 300
Rahavirta ennen käyttöpääoman muutosta	89 214	78 589
Käyttöpääoman muutos		
Lyhytaikaisten saamisten muutos	-115 771	39 712
Lyhytaikaisten velkojen muutos	71 864	1 516
Käyttöpääoman muutos	-43 907	41 228
Maksetut korot	-12 415	-19 943
Saadut osingot	3 156	83 121
Saadut korot liiketoiminnasta	139 297	129 603
Maksetut verot	-72 281	-52 652
Rahoituserien ja verojen rahavirta	57 758	140 129

Liiketoiminnan rahavirta yhteensä

103 065

259 946

Investointien rahavirta

Käyttöomaisuuden ostot	-41 822	-44 349
Käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynnit	50 665	80 099
Investointien rahavirta yhteensä	8 843	35 750

Kassavirta ennen rahoitusta

111 908

295 696

Rahoituksen rahavirta

Pitkäaikaisten saamisten lisäys	-324 430	-214 370
Pitkäaikaisten saamisten vähennys	182 750	82 950
Lyhytaikaisen rahoituksen muutos	0	10 500
Saadut konserniavustukset	85 000	0
Maksetut osingot	-130 000	-130 000
Konsernitilille siirrettyjen varojen muutos	120 917	-461 183
Rahoituksen rahavirta yhteensä	-65 763	-712 103

Rahavarojen muutos

46 145

-416 407

Rahavarat 1.1.

1 758 541

2 174 948

Rahavarat 31.12.

1 804 686

1 758 541

Tilinpäätöksen liitetiedot

TILINPÄÄTÖKSEN LAADINTAPERIAATTEET

Konsernitilinpäätöksen laajuus Konsernitilinpäätökseen on yhdistelty emoyhtiön lisäksi kaikki tytär- ja osakkuusyrietykset lukuun ottamatta merkitykseltään vähäisiä kiinteistö- ja muita yhtiöitä, joilla ei ole oleellista vaikutusta konsernin omaan pääomaan.

Tarkemmat tiedot konserniin kuuluvista yrityksistä ja osakkuusyrietyksistä annetaan jäljempänä liitetietojen kohdassa sijoitukset.

Konsernin emoyhtiö on VR-Yhtymä Oy, jonka kotipaikka on Helsinki. Konsernitilinpäätöksen jäljennökset ovat saatavissa yhtiön pääkonttorissa Vilhonkatu 13, PL 488, 00101 Helsinki.

Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet

Sisäinen osakkeenomistus Konsernitilinpäätös on laadittu hankintamenetelmällä. Hankinta-ajankohdaksi on katsottu osakeyhtiömuotoisen VR:n aloittamisajankohta eli 1.7.1995. Tytäryhtiöosakkeiden hankintamenon ja hankintahetken oman pääoman eliminointierot on netotettu konsernireserviksi, joka tuloutetaan suunnitelman mukaan 5 vuodessa.

Sisäiset liiketapahtumat ja katteet Konsernin sisäiset liiketapahtumat, sisäiset saamiset ja velat samoin kuin sisäinen voitonjako on eliminoitu.

Vähemmistöosuudet Vähemmistöosuudet on erotettu konsernin omasta pääomasta ja tuloksesta sekä esitetty omana eräänä.

Osakkuusyrietykset Osakkuusyrietykset on yhdistetty pääomaosuusmenetelmällä. Konsernin omistusosuuden mukainen osuus osakkuusyhtiöiden tilikauden tuloksesta on esitetty omana eräänä liikevaihdon jälkeen.

Tilinpäätöksen vertailukelpoisuus Tilinpäätöksen laadintaperiaatteissa ei ole tapahtunut olennaisia muutoksia edelliseen vuoteen verrattuna. Taseessa on tehty sisäisiä ryhmitystasennyksiä, jolloin vastaavat oikaisut on tehty edellisen tilikauden vertailulukuihin.

Pitkäaikaisten projektien tuloutus Oy VR-Rata Ab:n rakennusprojektit tuloutetaan valmistusasteen mukaisesti lukuun ottamatta pieniä, urakkahinnaltaan alle 300 000 markan arvoisia projekteja, jotka tuloutetaan luovutusperiaatteella. Valmistusaste määritellään projektiseurannassa fyysisen valmistusasteen perusteella. Liikevaihdoksi lasketaan valmistusastetta vastaava osuus projektien ennustetuista kokonaistuotoista. Projektien kuluiksi lasketaan valmistusastetta vastaava osuus ennustetuista kokonaiskuluista.

Pitkäaikaisten projektien valmistusastetta vastaamaton osa ennustetusta tappiosta kirjataan pakollisiin varauksiin.

Tilinpäätöksen arvostusperiaatteet Käyttöomaisuus on aktivoitu välittömään hankintameno. Omana työnä on valmistettu käyttöomaisuutta 240 Mmk (209 Mmk), ja siihen on aktivoitu myös valmistukseen liittyviä kiinteitä kuluja 31 Mmk (27 Mmk).

Vaihto-omaisuus on arvostettu keskihinnan mukaan varovaisuuden periaatteella. Vaihto-omaisuuteen sisältyvän oman valmistuksen osuus on arvostettu välittömmin valmistuskustannuksin. Keskenäiset työt sisältävät tilinpäätöspäivään mennessä kertyneet muuttuvat kustannukset.

Rahoitusomaisuusarvopaperit on arvostettu hankintameno.

Ulkomaanrahan määräiset saamiset, velat ja muut sitoumukset on muutettu Suomen rahaksi tilinpäätöspäivän Euroopan keskuspankin keskikurssiin.

Eläkemenojen jaksotus Konsernin yhtiöiden eläketurva on järjestetty VR Eläkesäätiössä. Eläkemenot on jaksotettu suoriteperusteisesti.

TULOSLASKELMAN LIITETIEDOT

	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
1 LIIKEVAIHTO TOIMIALOITTAIN (1 000 mk)				
Rautatieliikenne				
Tavaraliikenne	1 964 093	1 907 200		
Henkilöliikenne	1 631 760	1 567 513		
Autoliikenne				
Tavaraliikenne	950 912	921 133		
Henkilöliikenne	194 118	160 026		
Ratojen rakentaminen ja kunnossapito	1 483 091	1 656 084		
Ravintolatoiminta	169 777	168 522		
Muut palvelut	401 930	392 359	271 610	266 403
Yhteensä	6 795 681	6 772 838	271 610	266 403

Ratojen rakentamisen pitkäaikaiset projektit tuloutetaan valmistusasteen perusteella. Valmistusaste on laskettu toteutuneiden menojen ja kokonaiskustannusarvion perusteella. Osatuloutettu määrä on 468 Mmk (432 Mmk).

	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
2 LIIKETOIMINNAN MUUT TUOTOT (1 000 mk)				
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	40 279	35 673	36 291	29 190
Muut	48 816	78 336	8 156	631
Yhteensä	89 095	114 009	44 447	29 821

Emoyhtiön käyttöomaisuuden myyntivoitto muodostuu maa-alueen myynnistä.

	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
3 MATERIAALIT JA PALVELUT (1 000 mk)				
Aineet ja tarvikkeet (tavarat)				
Ostot tilikauden aikana	912 565	933 899	27 964	30 276
Varaston muutokset	25 737	-43 052	0	0
Ulkopuolisilta ostetut palvelut	1 069 415	1 172 939	33 995	35 082
Yhteensä	2 007 717	2 063 786	61 959	65 359

	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
4 HENKILÖSTÖN MÄÄRÄ JA HENKILÖSTÖKULUT				
Konsernin palveluksessa oleva henkilökunta jakautui tilikaudella keskimäärin yhtiöittäin seuraavasti:				
VR-Yhtymä Oy	306	318		
VR Osakeyhtiö	9 482	9 900		
Oy VR-Rata Ab	2 934	3 235		
Pohjolan Liikenne -konserni	1 896	1 839		
Avecra Oy	492	487		
IT Solicom Oy	91	96		
Railtelia Oy	188	184		
Avarra Oy	16	16		
Yhteensä	15 405	16 075		

	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
Henkilöstökulut (1 000 mk)				
Palkat ja palkkiot	2 511 305	2 532 731	57 186	54 537
Eläkekulut	511 156	400 392	8 508	8 317
Muut henkilösivukulut	244 809	289 804	5 742	6 757
Henkilöstökulut tuloslaskelman mukaan	3 267 270	3 222 927	71 436	69 612

	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
Johdon palkat ja palkkiot (1 000 mk)				
Toimitusjohtajat	4 515	5 861		
Hallitusten jäsenet	810	630		
Hallintoneuvosto	486	478		
Yhteensä	5 811	6 969		

Josta emoyhtiön johto ja hallintoelimet 2,2 Mmk (2,0 Mmk).

Hallituksen jäsenten ja toimitusjohtajien kanssa ei ole tehty muusta henkilökunnasta poikkeavia eläkesitoumuksia.

5 POISTOT (1 000 mk)	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
Suunnitelman mukaiset poistot				
Aineettomat hyödykkeet	18 573	16 154	81	17
Rakennukset ja rakennelmat	68 533	69 325	49 926	51 916
Vetokalusto ja vaunusto	333 671	279 732	0	0
Muut koneet ja kalusto	189 620	182 469	19 292	22 786
Muut aineelliset hyödykkeet	16 133	15 358	1 903	1 708
Konsernireservin vähennys	-24 084	-23 855		
Yhteensä	602 447	539 182	71 202	76 426

Suunnitelman mukaiset poistot on laskettu konsernissa käyttömajaisuushyödykkeiden taloudellisen käyttiän mukaisina tasapoistoina alkuperäisestä hankintahinnasta lukuun ottamatta emoyhtiön rakennuksia, muita koneita ja kalustoa sekä VR Osakeyhtiön ja Oy VR-Rata Ab:n muita koneita ja kalustoa, joiden poistot on laskettu menojäännöspoistoin.

Suunnitelman mukaiset poistoajat ja -tavat ovat:

Aineettomat oikeudet	5 vuotta	tasapoisto
Muut pitkävaikutteiset menot	5 vuotta	tasapoisto
Rakennukset (emoyhtiö)	4%–7%	menojäännöspoisto
Rakennukset (muut yhtiöt)	30–50 vuotta	tasapoisto
Rakennelmat	20%	menojäännöspoisto
Vetokalusto (sisältää myös Pendolino- ja sähköjunat)	25 vuotta	tasapoisto
Vaunusto	15 vuotta	tasapoisto
Muut koneet ja kalusto (emoyhtiö, VR Osakeyhtiö, Oy VR-Rata Ab)	20%–25%	menojäännöspoisto
Muut koneet ja kalusto (muut yhtiöt)	5–10 vuotta	tasapoisto
Muut aineelliset hyödykkeet	5–30 vuotta	tasapoisto

6 RAHOITUSTUOTOT JA KULUT (1 000 mk)	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
Osinkotuotot				
Saman konsernin yrityksiltä	0	0	4 167	115 278
Omistusyhteisyryyksiltä	51	0	0	0
Muilta	250	184	217	168
Osinkotuotot yhteensä	301	184	4 384	115 446
Korkotuotot pitkäaikaisista sijoituksista				
Saman konsernin yrityksiltä	0	0	57 898	50 267
Muilta	810	1 646	809	1 632
Muut korko- ja rahoitustuotot				
Saman konsernin yrityksiltä	0	0	400	1 234
Omistusyhteisyryyksiltä	2	5	0	0
Muilta	82 616	79 443	80 190	76 470
Korkokulut ja muut rahoituskulut				
Saman konsernin yrityksille	0	0	12 719	19 819
Muille	18 575	18 417	236	124
Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä	65 152	62 860	131 266	225 106

	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
7 SATUNNAISET ERÄT (1 000 mk)				
Osatuloutustuotot	-	345 823	-	-
Osatuloutuskulut	-	292 320	-	-
Saatu konserniavustus	-	-	70 000	85 000

Konsernin satunnaisissa tuotoissa vuonna 1999 oli radanpidon rakentamisprojektien osatuloutukseen siirtymisen yhteydessä tuloutetut erät.

	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
8 TILINPÄÄTÖSSIIRROT (1 000 mk)				
Suunnitelman mukaisten ja verotuksessa tehtyjen poistojen erotus				
Poistoeron muutos (lis. +, väh. -)				
Aineettomat hyödykkeet	850	35	737	33
Rakennukset ja rakennelmat	2 559	-1 085	-1 259	-2 476
Vetokalusto ja vaunusto	112 281	175 723	0	0
Koneet ja kalusto	-30 509	-15 028	-1 948	-2 086
Muut aineelliset hyödykkeet	1 347	2 427	1 276	769
Yhteensä	86 528	162 072	-1 194	-3 759

Poistoero on konsernitilinpäätöksessä jaettu tilikauden tulokseen ja vapaaseen omaan pääomaan sekä laskennallisen verovelan muutokseen ja laskennalliseen verovelkaan.

	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
9 VÄLITTÖMÄT VEROT (1 000 mk)				
Tuloverot satunnaisista eristä	0	14 981	20 300	23 800
Tuloverot varsinaisesta toiminnasta	105 035	77 375	52 944	65 070
Laskennallisen verovelan muutos	25 956	46 744	0	0
Laskennallisen verovelan edellisen tilikauden oikaisu	9 757	0	0	0
Yhteensä	140 748	139 100	73 244	88 870

TASEEN LIITETIEDOT

10 PYSYVÄT VASTAAVAT (1 000 mk)

Konserni 2000	Aineettomat hyödykkeet			Aineelliset hyödykkeet						Kaikki yhteensä
	Aineettomat oikeudet	Liikearvo	Yht.	Maa-alueet	Rakennukset	Koneet ja kalusto	Muut aineelliset	Keskener. työt	Yhteensä	
Hankintameno 1.1.2000	10 235	159 193	169 428	395 240	1 732 416	5 069 021	92 845	488 258	7 777 781	7 947 208
Lisäykset	21 837	3 430	25 267	191	73 121	746 400	31 688	79 220	930 619	955 886
Vähennykset	15	0	15	13 724	15 479	42 350	444	44 643	116 640	116 655
Siirrot erien välillä	1 016	0	1 016	0	0	0	-1 016	-4 631	-5 647	-4 631
Hankintameno 31.12.2000	33 072	162 623	195 695	381 706	1 790 058	5 773 070	123 073	518 204	8 586 112	8 781 807
Kertyneet poistot 1.1.2000	2 215	72 832	75 047	0	376 248	1 801 879	42 388	0	2 220 515	2 295 562
Vähennysten kertyneet poistot	20	680	700	0	10 146	42 480	586	0	53 211	53 911
Tilikauden poisto	3 078	15 495	18 573	0	68 532	523 291	16 133	0	607 957	626 531
Kertyneet poistot 31.12.2000	5 274	87 646	92 920	0	434 634	2 282 690	57 936	0	2 775 260	2 868 180
Arvonkorotukset	0	0	0	50	3 900	0	0	0	3 950	3 950
Kirjanpitoarvo 31.12.2000	27 798	74 976	102 774	381 756	1 359 324	3 490 381	65 139	518 204	5 814 803	5 917 580

Konserni 1999	Aineettomat hyödykkeet			Aineelliset hyödykkeet						Kaikki yhteensä
	Aineettomat oikeudet	Liikearvo	Yht.	Maa-alueet	Rakennukset	Koneet ja kalusto	Muut aineelliset	Keskener. työt	Yhteensä	
Hankintameno 1.1.1999	5 599	104 577	110 176	445 751	1 680 799	4 105 049	91 017	296 464	6 619 080	6 729 256
Lisäykset	4 995	54 616	59 611	1 550	53 362	980 864	4 148	207 550	1 247 474	1 307 085
Vähennykset	0	0	0	52 061	1 745	26 057	2 319	14 244	96 426	96 426
Siirrot erien välillä	0	0	0	0	0	9 165	0	10 573	19 738	19 738
Hankintameno 31.12.1999	10 594	159 193	169 787	395 240	1 732 416	5 069 021	92 846	479 197	7 768 720	7 938 507
Kertyneet poistot 1.1.1999	1 376	57 148	58 524	0	304 552	1 325 589	26 426	0	1 656 567	1 715 091
Vähennysten kertyneet poistot	0	0	0	0	297	18 164	0	0	18 461	18 461
Tilikauden poisto	846	15 254	16 100	0	69 325	462 200	15 413	0	546 938	563 038
Kertyneet poistot 31.12.1999	2 222	72 402	74 624	0	373 580	1 769 625	41 839	0	2 185 044	2 259 668
Arvonkorotukset	0	0	0	51	1 900	0	0	0	1 951	1 951
Kirjanpitoarvo 31.12.1999	8 372	86 791	95 163	395 291	1 360 736	3 299 396	51 007	479 197	5 585 627	5 680 790

Konsernireservi (1 000 mk)	2000	1999
Arvo 1.1.	120 129	116 603
Lisäykset	0	3 526
Vähennykset	0	0
Arvo 31.12.	120 129	120 129
Kertyneet tuloutukset 31.12.	120 129	96 045
Kirjanpitoarvo 31.12.	0	24 084

Emoyhtiö 2000	Aineettomat hyödykkeet		Aineelliset hyödykkeet					Yhteensä	Kaikki yhteensä
	Aineettomat oikeudet	Maa-alueet	Rakennukset	Koneet ja kalusto	Muut aineelliset	Keskener. työt			
Hankintameno 1.1.2000	249	383 896	1 140 899	194 089	12 405	46 313	1 777 602	1 777 851	
Lisäykset	6 896	16	38 940	7 282	26 472	0	72 710	79 606	
Vähennykset	0	13 500	976	31	0	37 784	52 291	52 291	
Hankintameno 31.12.2000	7 145	370 412	1 178 863	201 340	38 877	8 528	1 798 021	1 805 166	
Kertyneet poistot 1.1.2000	17	0	311 763	111 767	4 835	0	428 365	428 382	
Vähennysten ja siirtojen kertyneet poistot	0	0	317	25	0	0	342	342	
Tilikauden poisto	81	0	49 926	19 292	1 903	0	71 121	71 202	
Kertyneet poistot 31.12.2000	97	0	361 372	131 034	6 739	0	499 145	499 242	
Kirjanpitoarvo 31.12.2000	7 048	370 412	817 491	70 307	32 138	8 528	1 298 876	1 305 924	

Emoyhtiö 1999	Aineettomat hyödykkeet		Aineelliset hyödykkeet					Yhteensä	Kaikki yhteensä
	Aineettomat oikeudet	Maa-alueet	Rakennukset	Koneet ja kalusto	Muut aineelliset	Keskener. työt			
Hankintameno 1.1.1999	0	434 820	1 127 198	189 522	12 337	22 280	1 786 157	1 786 157	
Lisäykset	249	873	13 998	4 818	68	24 033	43 790	44 039	
Vähennykset	0	51 797	297	251	0	0	52 345	52 345	
Hankintameno 31.12.1999	249	383 896	1 140 899	194 089	12 405	46 313	1 777 602	1 777 851	
Kertyneet poistot 1.1.1999	0	0	260 143	89 230	3 127	0	352 500	352 500	
Vähennysten ja siirtojen kertyneet poistot	0	0	297	248	0	0	545	545	
Tilikauden poisto	17	0	51 916	22 785	1 708	0	76 409	76 426	
Kertyneet poistot 31.12.1999	17	0	311 762	111 767	4 835	0	428 364	428 381	
Kirjanpitoarvo 31.12.1999	232	383 896	829 137	82 322	7 570	46 313	1 349 238	1 349 470	

11 SJOITUKSET (1 000 mk)	Osakkeet			Saamiset		
	Konserni-yritykset	Omistusyhteyksyritykset	Muut yritykset	Konserni-yritykset	Omistusyhteyksyritykset	Kaikki yhteensä
Konserni 2000						
Hankintameno 1.1.2000	1 539	23 244	21 527	0	20 020	66 330
Lisäykset	0	798	10	0	1 430	2 238
Vähennykset	0	0	901	0	0	901
Konsernin sisäinen erä	0	1 676	0	0	0	1 676
Hankintameno 31.12.2000	1 539	25 718	20 636	0	21 450	69 342
Konserni 1999						
Hankintameno 1.1.1999	1 469	20 166	25 615	0	7 150	54 400
Lisäykset	70	0	711	0	12 870	13 651
Vähennykset	0	0	4 799	0	0	4 799
Konsernin sisäinen erä	0	3 078	0	0	0	3 078
Hankintameno 31.12.1999	1 539	23 244	21 527	0	20 020	66 330
Emoyhtiö 2000						
Hankintameno 1.1.2000	1 822 947	2 515	13 547	746 950	20 020	2 605 979
Lisäykset	0	0	0	321 000	1 430	322 430
Vähennykset	0	0	292	193 500	0	193 792
Hankintameno 31.12.2000	1 822 947	2 515	13 255	874 450	21 450	2 734 616
Emoyhtiö 1999						
Hankintameno 1.1.1999	1 822 947	2 515	13 237	703 600	7 150	2 549 449
Lisäykset	0	0	655	205 400	12 870	223 925
Vähennykset	0	0	345	162 050	0	167 395
Hankintameno 31.12.1999	1 822 947	2 515	13 547	746 950	20 020	2 605 979

Emoyhtiön saamiset omistusyhteyksyrityksiltä muodostuvat annetusta osakeyhtiölain mukaisesta pääomalinasta.

KONSERNIN JA EMOYHTIÖN OMISTAMAT OSAKKEET

Konserniyritykset	Konsernin omistusosuus-%	Emoyhtiön omistusosuus-%
VR Osakeyhtiö, Helsinki	100	100
Oy VR-Rata Ab, Helsinki	100	100
Avecra Oy, Helsinki	60	0
Oy Pohjolan Liikenne Ab, Helsinki	100	0
Transpoint Oy Ab, Helsinki	100	0
Combitrans Oy, Helsinki	90	0
Oy Transuotila Ab, Helsinki	100	0
Napapiirin Turistiauto Oy, Helsinki	100	0
Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab, Helsinki	100	0
Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab, Helsinki	100	0
Kaarle Tamminen Oy, Nummi-Pusula	100	0
Joensuun Maaliikenneasema Oy, Joensuu	69,8	0
Oy Logis Ab, Helsinki	100	0
Kuljetus Huhtala Oy, Lohja	100	0
AS Transuotila, Eesti	100	0
UAB Transuotila, Liettua	100	0
SIA Transuotila, Latvia	100	0
IT Solicom Oy, Helsinki	60	60
Raiitelia Oy, Helsinki	60	60
Avarra Oy, Helsinki	100	100
Avarra-Asunnot Oy, Helsinki	100	100
Oulun Keskusliikenneasemakiinteistö Oy, Oulu	57,3	57,3
Kokkolan Tavaraterminaali Oy, Kokkola	53,4	53,4

Osakkuusyrietykset

Oy Railtrans Ltd, Helsinki	50	0
Oy Railcarriers Ab, Helsinki	33,3	0
Searail ETEY, Helsinki	33,3	0
Elielin Pysäköinti Oy, Helsinki	31,8	31,8
Seinäjoen linja-autoasemakiinteistö Oy, Seinäjoki	20,7	20,7
Varkauden Keskusliikenneasemakiinteistö Oy, Varkaus	33,3	33,3
Vainikkalan Vesi Oy, Lappeenranta	42,5	42,5
KT Oy Oulun Terminaalivarasto, Oulu	39,1	0

	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
12 VAIHTO-OMAISSUUS (1 000 mk)				
Aineet ja tarvikkeet	327 595	353 276	0	0
Keskeneräiset tuotteet	34 986	35 186	0	0
Ennakkomaksut	8 317	9 292	0	0
Yhteensä	370 898	397 755	0	0

	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
13 SAAMISET (1 000 mk)				
Pitkäaikaiset saamiset muilta yrityksiltä				
Lainasaamiset	0	16 662	0	16 662
Muut pitkäaikaiset saamiset	16 934	0	15 000	0
Lyhytaikaiset saamiset				
Saamiset samaan konserniin kuuluilta yrityksiltä				
Myyntisaamiset	0	0	32 008	29 080
Lainasaamiset	0	0	244 250	224 250
Siirtosaamiset	0	0	70 302	85 172
Saamiset omistusyhteisyriksiltä				
Myyntisaamiset	6 248	4 021	0	0
Saamiset muilta yrityksiltä				
Myyntisaamiset	538 067	596 070	6 438	7 861
Lainasaamiset	10 076	0	9 412	0
Muut saamiset	63 584	35 907	34 473	6 458
Siirtosaamiset	106 957	106 456	35 154	37 804
Lyhytaikaiset saamiset yhteensä	724 932	742 455	432 038	390 624

Siirtosaamisiin liittyvät olennaisimmat erät

Emoyhtiön siirtosaamisissa on 70 Mmk (85 Mmk) konserniavustussaaamia.

	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
14 RAHOITUSARVOPAPERIT (1 000 mk)				
Jälleenhankintahinta	1 770 033	1 725 396	1 770 033	1 725 396
Kirjanpitoarvo	1 765 319	1 722 528	1 765 319	1 722 528
Erotus	4 714	2 868	4 714	2 868

Rahoitusomaisuusarvopaperit sisältävät pääasiassa pankkien sijoitus- ja talletustodistuksia ja julkisen kaupankäynnin kohteena olevia joukkovelkakirjalainoja.

	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
15 OMA PÄÄOMA (1 000 mk)				
Osakepääoma 1.1.	2 200 000	2 200 000	2 200 000	2 200 000
Osakepääoma 31.12.	2 200 000	2 200 000	2 200 000	2 200 000
Arvonkorotusrahasto 1.1.	4 190	0	0	0
Arvonkorotusrahaston muutos	-2 190	4 190	0	0
Arvonkorotusrahasto 31.12.	2 000	4 190	0	0
Vararahasto 1.1.	3 125 991	3 125 991	3 125 989	3 125 989
Tilikauden lisäys	7	0	0	0
Vararahasto 31.12.	3 125 998	3 125 991	3 125 989	3 125 989
Voitto edellisiltä tilikausilta 1.1.	1 424 910	1 141 789	317 947	192 489
Osingonjako	-134 344	-134 646	-130 000	-130 000
Muutokset konsernirakenteissa	1 526	21 728		
Voitto edellisiltä tilikausilta 31.12.	1 292 092	1 028 871	187 947	62 489
Tilikauden voitto	306 650	396 039	183 728	255 458
Pääomalaina 1.1.	3 600	4 000	0	0
Pääomalainan lyhennys	-3 600	-400	0	0
Pääomalaina 31.12.	0	3 600	0	0
Oma pääoma yhteensä	6 926 739	6 758 691	5 697 664	5 643 936

Laskelma jakokelpoisista varoista (1 000 mk)	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
Voitto edellisiltä tilikausilta	1 292 092	1 028 871	187 947	62 489
Tilikauden voitto	306 650	396 039	183 728	255 458
Yhteensä	1 598 742	1 424 910	371 675	317 947
Kertyneestä poistoerosta ja vapaaehtoisista varauksista omaan pääomaan merkitty osuus	-851 471	-800 476		
Jakokelpoiset varat yhteensä	747 271	624 434	371 675	317 947

16 PÄÄOMALAINA

Konsernin tytäryhtiö (Raitelia Oy) on saanut perustamisvaiheessa vähemmistöosakkaalta pääomallinaa 4 Mmk, josta jäljellä ollut osuus 3,6 Mmk maksettiin tilikauden aikana kokonaan pois.

17 TILINPÄÄTÖSSIIRTOJEN KERTYMÄ

Tilinpäätössiirtojen kertymä emoyhtiössä muodostuu kertyneestä poistoerosta.

18 VARAUKSET (1 000 mk)	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
Vapaaehtoiset varaukset				
Asuintalovaraus	17 416	14 441	-	-

Vapaaehtoiset varaukset on konsernitilinpäätöksessä jaettu tilikauden tulokseen ja laskennalliseen verovelkaan.

Pakolliset varaukset

Pakolliset varaukset 9,1 Mmk (10,1 Mmk) muodostuvat pitkäaikaisten rakentamisprojektien todennäköisistä takuukorjausten kuluista.

Vapaaehtoisten varausten ja poistoeron vaikutus taseeseen	Konserni		
	2000	1999	
Vapaaehtoiset varaukset	17 416	14 441	
Poistoero	1 186 654	1 099 990	
	1 204 070	1 114 431	
Siirto omaan pääomaan	851 471	800 476	
Laskennallinen verovelka	349 180	309 465	
Vähemmistöosuus	3 419	4 490	
	1 204 070	1 114 431	
Vapaaehtoisten varausten ja poistoeron vaikutus tuloslaskelmaan	2000	1999	
Vapaaehtoisten varausten muutos	2 975	4 870	
Poistoeron muutos	86 528	162 072	
	89 503	166 942	
Tilikauden tulokseen vaikuttava muutos	64 568	120 622	
Laskennallisen verovelan muutos	25 956	46 744	
Vähemmistöosuuteen vaikuttava muutos	-1 021	-424	
	89 503	166 942	

	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
19 VIERAS PÄÄOMA (1 000 mk)				
Pitkäaikainen vieras pääoma				
Lainat rahoituslaitoksilta	293 532	290 634	0	0
Eläkelainat	30 142	32 700	0	0
Saadut ennakot	6 281	7 384	760	407
Pitkäaikainen vieras pääoma yhteensä	329 955	330 718	760	407
Velat, jotka erääntyvät myöhemmin kuin viiden vuoden kuluttua				
Lainat rahoituslaitoksilta	251 672	222 294	0	0
Eläkelainat	18 840	21 353	0	0
Yhteensä	270 512	243 647	0	0

	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
Lyhytaikainen vieras pääoma				
Lainat rahoituslaitoksilta	8 123	10 402	0	0
Eläkelainat	2 310	3 902	0	0
Saadut ennakot	23 764	21 365	1 405	1 692
Ostovelat	367 212	318 087	14 585	19 367
Velat samaan konserniin kuuluville yrityksille				
Saadut ennakot	0	0	6	17
Ostovelat	0	0	14 802	7 154
Muut velat	0	0	535 422	414 505
Siirtovelat	0	0	250	605
Velat omistusyhteisyriksille				
Siirtovelat	1 383	1 503	0	0
Ostovelat	248	0	248	0
Velat muille yrityksille				
Muut velat	277 162	270 400	5 071	4 529
Siirtovelat	568 095	566 235	15 340	15 406
Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä	1 248 299	1 191 893	528 130	463 276

	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
20 VASTUUSITOUUMUKSET (1 000 mk)				
Velat, joiden vakuudeksi annettu kiinnityksiä				
Eläkelainat	32 452	36 602	0	0
Rahalaitoslainat	307 936	308 298	0	0
Annetut kiinnitykset	644 719	626 865	0	0
Velat, joiden vakuudeksi annettu osakkeita				
Rahalaitoslainat	198	122	0	0
Osakkeiden kirjanpitoarvo	571	1 816	0	0
Muut vastuusitoumukset	341 494	388 730	338 448	386 759

Konserni on tehnyt käyttöomaisuushankintoihin liittyviä sitoumuksia 1 330 Mmk vuosille 2001–2004.

Konsernin tytäryhtiö (VR Osakeyhtiö) on osakkaana 1/3:n osuudella Searail ETEY -yhtymässä, minkä tappiosta 4,1 Mmk kyseinen tytäryhtiö on vastuussa yhteisvastuullisesti yhtiön muiden osakkaiden kanssa.

21 JOHDANNAISSOPIMUKSET (1 000 mk)	Konserni		Emoyhtiö	
	2000	1999	2000	1999
Valuuttatermiinit				
Käypä arvo	284 368	268 957	0	0
Kohde-etuuden arvo	269 862	287 109	0	0

Sidottujen hankintasopimusten maksueriä on suojattu valuuttatermiineillä, joista viimeiset eräännyvät vuoden 2003 aikana. Valuuttatermiinien käypää arvoa laskettaessa ei ole huomioitu korkoerojen muutoksia.

22 KONSERNIN TUNNUSLUVUT		2000	1999	1998	1997
Toiminnan laajuus					
Liikevaihto	Mmk	6 796	6 773	6 945	6 360
Tase	Mmk	8 914	8 679	8 687	8 462
Bruttoinvestoinnit	Mmk	902	1 277	820	748
– suhteessa liikevaihtoon	%	13,3	18,9	11,8	11,8
Henkilöstö keskimäärin		15 405	16 075	16 439	16 690
Kannattavuus					
Liikevoitto	Mmk	389	429	493	496
– suhteessa liikevaihtoon	%	5,7	6,3	7,1	7,8
Tulos	Mmk	307	396	386	419
Sijoitetun pääoman tuotto (ROI)	%	6,5	7,2	8,7	9,0
Oman pääoman tuotto (ROE)	%	4,5	5,3	6,1	6,8
Vakavaraisuus					
Omavaraisuusaste	%	78,5	79,0	78,5	78,4
Maksuvalmius					
Quick Ratio		2,1	2,2	2,5	2,4

TUNNUSLUKUJEN LASKENTAPERIAATTEET

Sijoitettu pääoma = Taseen loppusumma – korottomat velat

Sijoitetun pääoman tuotto (ROI) = $\frac{\text{Tulos ennen satunnaisia eriä} + \text{korkokulut ja muut rahoituskulut}}{\text{Taseen loppusumma} - \text{korottomat velat}} \cdot 100$

Oman pääoman tuotto (ROE) = $\frac{\text{Tulos ennen satunnaisia eriä} - \text{verot}}{\text{Oma pääoma} + \text{vähemmistöosuus}} \cdot 100$

Omavaraisuusaste = $\frac{\text{Oma pääoma} + \text{vähemmistöosuus}}{\text{Taseen loppusumma} - \text{saadut ennakot}} \cdot 100$

Quick Ratio = $\frac{\text{Rahoitusomaisuus}}{\text{Lyhytaikaiset velat} - \text{saadut ennakot}}$

Hallituksen esitys voittovarojen käyttämisestä

Konsernin voitonjakokelpoiset varat ovat	747 Mmk.
Emoyhtiön voitonjakokelpoiset varat ovat	372 Mmk,
josta tilikauden voitto	184 Mmk.

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että voitonjakokelpoiset varat käytetään seuraavasti:

osinkona jaetaan	120 000 000 markkaa,
jätetään omaan pääomaan	251 675 334 markkaa.

Helsingissä 7. päivänä maaliskuuta 2001

Martin Granholm	Kalevi Alestalo
Eija Malmivirta	Antti Remes
Veli-Matti Ropponen	Henri Kuitunen

Tilintarkastuskertomus

VR-Yhtymä Oy:n osakkeenomistajille

Olemme tarkastaneet VR-Yhtymä Oy:n kirjanpidon, tilinpäätöksen ja hallinnon tilikaudelta 1.1.–31.12.2000. Hallituksen ja toimitusjohtajan laatima tilinpäätös sisältää toimintakertomuksen sekä konsernin ja emoyhtiön tuloslaskelman, taseen ja liitetiedot. Suorittamamme tarkastuksen perusteella annamme lausunnon tilinpäätöksestä ja hallinnosta.

Tilintarkastus on suoritettu hyvän tilintarkastustavan mukaisesti. Kirjanpitoa sekä tilinpäätöksen laatimisperiaatteita, sisältöä ja esittämistapaa on tällöin tarkastettu riittävässä laajuudessa sen toteamiseksi, ettei tilinpäätös sisällä olennaisia virheitä tai puutteita. Hallinnon tarkastuksessa on selvitetty hallintoneuvoston ja hallituksen jäsenten sekä toimitusjohtajan toiminnan lainmukaisuutta osakeyhtiölain säännösten perusteella.

Lausuntonamme esitämme, että tilinpäätös on laadittu kirjanpitolain sekä tilinpäätöksen laatimista koskevien muiden säännösten ja määräysten mukaisesti. Tilinpäätös antaa kirjanpitolaissa tarkoitetulla tavalla oikeat ja riittävät tiedot konsernin sekä emoyhtiön toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta. Tilinpäätös konsernitilinpäätöksineen voidaan vahvistaa sekä vastuuvapaus myöntää emoyhtiön hallintoneuvoston ja hallituksen jäsenille sekä toimitusjohtajalle tarkastamaltamme tilikaudelta. Hallituksen esitys tuloksen käsittelystä on osakeyhtiölain mukainen.

Helsingissä 8. päivänä maaliskuuta 2001

Erkki Mäki-Ranta, HTM, JHTT	Arthur Andersen Oy
	KHT-yhteisö
	Jarmo Lohi, KHT, JHTT

Hallintoneuvoston lausunto

VR-Yhtymä Oy:n hallintoneuvosto on tänään pitämässään kokouksessa käsitellyt yhtiön tilikaudelta 1.1.–31.12.2000 laaditun tilinpäätöksen ja konsernitilinpäätöksen sekä tilintarkastajien antaman tilintarkastuskertomuksen.

Hallintoneuvosto on päättänyt lausuntonaan esittää varsinaiselle yhtiökokoukselle, että tuloslaskelma ja tase sekä konsernituloslaskelma ja konsernitase vahvistetaan ja että tilinpäätöksen osoittaman voiton suhteen toimitaan hallituksen esityksen mukaisesti.

Hallintoneuvosto toteaa, että sen tekemiä päätöksiä ja antamia ohjeita on noudatettu ja että hallintoneuvosto on saanut yhtiön hallitukselta ja toimitusjohtajalta tarpeelliseksi katsomansa tiedot.

Hallintoneuvostosta ovat yhtiökokouksessa erovuorossa Alf Jakas, Ulla Juurola, Tapio Karjalainen, Markku Lehtosaari, Leena Piikivi, Reijo Svento ja Sakari Visa.

Helsingissä 14. päivänä maaliskuuta 2001

Tapio Karjalainen	Raija Vahasalo	Eero Akaan-Penttilä
Ralf Grah	Leea Hiltunen	Alf Jakas
Ulla Juurola	Marina Krause-Holmström	Paula Lehtomäki
Markku Lehtosaari	Olli Männikkö	Pekka Nousiainen
Mika Nykänen	Leena Piikivi	Katariina Poskiparta
Erkki Rantala	Timo Rautajoki	Harri Rumpunen
Reijo Svento	Pentti Tiusanen	Sakari Visa

Konsernin tuloslaskelma euroina

(1 000 €)	Liite	1.1.–31.12.2000	1.1.–31.12.1999
Liikevaihto	1	1 142 951	1 139 109
Valmiiden ja keskeneräisten tuotteiden varastojen muutos		549	208
Valmistus omaan käyttöön		40 361	35 194
Osuus osakkuusyritysten voitoista		282	286
Liiketoiminnan muut tuotot	2	14 985	19 175
Materiaalit ja palvelut	3	337 674	347 104
Henkilöstökulut	4	549 515	542 057
Poistot	5	101 324	90 684
Liiketoiminnan muut kulut		145 163	141 952
Kulut yhteensä		1 133 677	1 121 797
Liikevoitto		65 451	72 176
Rahoitustuotot ja -kulut	6	10 958	10 572
Voitto ennen satunnaisia eriä		76 409	82 749
Satunnaiset erät			
Satunnaiset tuotot	7	0	58 163
Satunnaiset kulut		0	-49 165
		0	8 999
Voitto ennen veroja		76 409	91 747
Välittömät verot	9	-23 672	-23 395
Vähemmistön osuus		-1 162	-1 744
Tilikauden voitto		51 575	66 609

Konsernin tase euroina

(1 000 €)	Liite	31.12.2000	31.12.1999
VASTAAVAA			
Pysyvät vastaavat			
Aineettomat hyödykkeet	10	4 675	1 408
Konserniliikearvo		12 610	14 597
Aineelliset hyödykkeet	10	977 980	939 435
Sijoitukset	11		
Osuudet saman konsernin yrityksissä		4 584	4 168
Muut sijoitukset		7 078	6 988
		1 006 928	966 596
Vaihtuvat vastaavat			
Vaihto-omaisuus	12	62 381	66 898
Pitkäaikaiset saamiset	13	2 848	2 802
Lyhytaikaiset saamiset	13	121 925	124 872
Rahoitusarvopaperit	14	296 905	289 709
Rahat ja pankkisaamiset		8 275	8 757
		492 334	493 038
VASTAAVAA YHTEENSÄ		1 499 262	1 459 634
VASTATTAVAA			
Oma pääoma			
Osakepääoma	15	370 013	370 013
Vararahasto		525 755	525 754
Muut rahastot		336	705
Edellisten tilikausien voitto		217 314	173 044
Tilikauden voitto		51 575	66 609
Pääomalaina	16	0	605
Oma pääoma yhteensä		1 164 994	1 136 730
Vähemmistöosuudet		8 563	9 027
Konsernireservi		0	4 051
Pakolliset varaukset	18	1 534	1 692
Vieras pääoma			
Laskennallinen verovelka	19	58 728	52 048
Pitkäaikainen vieras pääoma		55 495	55 623
Lyhytaikainen vieras pääoma		209 949	200 462
Vieras pääoma yhteensä		324 171	308 133
VASTATTAVAA YHTEENSÄ		1 499 262	1 459 634





Konsernihallinto-ohje

VR-konsernin emoyhtiö on VR-Yhtymä Oy, joka on liikenne- ja viestintäministeriön toimialaan kuuluva, Suomen valtion kokonaan omistama yhtiö. Yhtiö perustettiin vuonna 1995 jatkamaan Valtionrautateiden toimintaa, ja sille luovutettiin lain mukaan Valtionrautateiden hallinnassa ollutta valtion omaisuutta valtioneuvoston päätöksellä.

Yhtiön toimialana on rautatieliikenteen harjoittaminen ja muu siihen liittyvä ja sitä tukeva palvelutoiminta joko välittömästi tai tytä- ja yhteisyritysten välityksellä. Yhtiöstä erotettiin heti perustamisen jälkeen kaksi tytäryhtiötä, VR Osakeyhtiö ja Oy VR-Rata Ab.

VR-Yhtymä Oy toimii Suomen osakeyhtiölain mukaisesti. Yhtiön hallitus koostuu puheenjohtajasta sekä vähintään neljästä ja enintään kahdeksasta jäsenestä, jotka yhtiökokous valitsee tilikaudeksi. Tällä hetkellä hallituksessa on puheenjohtaja ja neljä jäsentä VR:n ulkopuolelta.

Hallituksen tehtävänä on mm. huolehtia yhtiön hallinnosta, nimittää toimitusjohtaja, valmistella yhtiökokousten ja hallintoneuvoston käsiteltävät asiat sekä huolehtia lain mukaan hallitukselle kuuluvista tehtävistä.

VR-Yhtymä Oy:n toimitusjohtaja on samalla VR-konsernin pääjohtaja.

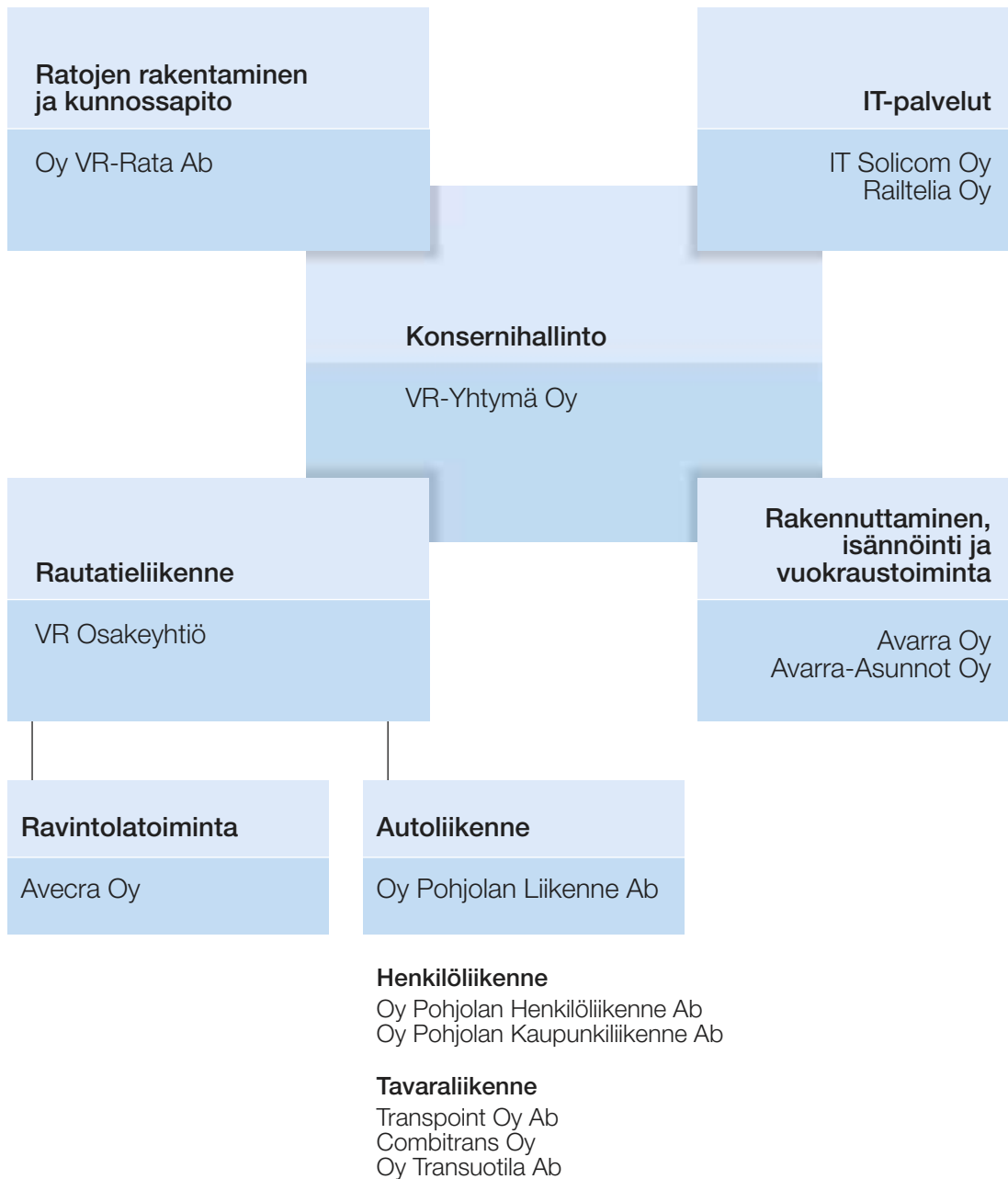
Yhtiön hallintoneuvostoon kuuluu vähintään 15 ja enintään 24 valtioneuvoston valitsemaa jäsentä. Tällä hetkellä jäseniä on 21. Hallintoneuvoston jäsenen toimikausi on kolme vuotta. Vuosittain kolmannes jäsenistä on erovuorossa.

Hallintoneuvoston tehtävänä on mm. valvoa, että yhtiön asioita hoidetaan terveiden liikeperiaatteiden mukaan. Lisäksi hallintoneuvosto antaa hallitukselle ohjeita laajakantoisista tai periaatteellisesti tärkeistä asioista, käsittelee talous- ja vuosisuunnitelmat ja antaa yhtiökokoukselle lausunnon tilinpäätöksen ja tilintarkastuskertomuksen johdosta. Hallintoneuvosto myös päättää yhtiön toiminnan huomattavasta supistamisesta tai laajentamisesta tai organisaation olennaisesta muuttamisesta.

Yhtiössä on vähintään kaksi ja enintään viisi tilintarkastajaa.



VR-konsernin rakenne



Hallinto ja johto

Hallitus

Martin Granholm, puheenjohtaja

s. 1946

Dipl.ins.

Varatoimitusjohtaja, UPM-Kymmene Oyj

VR-Yhtymä Oy:n hallituksen puheenjohtaja vuodesta 1995

Hallituksen puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja: Liikkeenjohdon Instituutin Säätiö, Saksalais-suomalainen kauppakamari (vpj.), Suomalais-amerikkalainen kauppakamari (vpj.)

Hallintoneuvoston puheenjohtaja: Nordland Papier AG

Hallituksen jäsen: Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen, Metsäteollisuus ry, Keskuskauppakamari, Taloudellinen tiedotustoimisto, Stiftelsen för Åbo Akademi ja Pohjola-Yhtymä Vakuutus Oy

Puheenjohtaja: Teollisuuden ja työnantajain keskusliiton koulutusvaliokunta, Metsäteollisuus ry:n työmarkkinayksikkö

Jäsen: Svenska tekniska vetenskapsakademin, Teknillisen korkeakoulun neuvottelukunta

Antti Remes, varapuheenjohtaja

s. 1947

Kauppat.maist.

Toimitusjohtaja, Osuuskunta Tradeka-yhtymä

VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen vuodesta 1997

Hallituksen puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja: Ketjuetu Oy T & E, Palveluetu Oy T & E, Restel Oy, Tradeka Oy ja Inex Partners Oy (vpj.)

Hallituksen jäsen: Kaupan Keskusliitto, Palvelutyönantajat ry, Elannon Hotellit Oy, Elannon Ravintolat Oy, Elannon Vähittäiskauppa Oy, Eka-kiinteistöt Oy ja Tradeka Group Oy

Hallintoneuvoston jäsen: Luottokunta ja Varma-Sampo Oy

Kalevi Alestalo

s. 1947

Valtiot.kand.

Finanssineuvos, liikenne- ja viestintäministeriö

VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen vuodesta 1998

Hallituksen jäsen: Sonera Oyj

Eija Malmivirta

s. 1941

Dipl.ins.

Johtaja

VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen vuodesta 1995

Hallituksen puheenjohtaja, Meri Energy Oy Ltd

Hallituksen jäsen: Kemira Oyj, Tosco Corporation ja Suomen Kansallisteatterin Osakeyhtiö

Veli-Matti Ropponen

s. 1949

Dipl.ins., ekonomi

Öljy- ja kaasuliiketoiminnan johtaja, Fortum Oyj

VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen vuodesta 2000

Hallituksen puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja: Öljy- ja kaasualan keskusliitto, Kemianteollisuus ry (vpj.), Helsingin kauppakamari (vpj.), AB Nynäs Petroleum (vpj.)

Hallituksen jäsen: Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitto, Keskuskauppakamari



VR-Yhtymä Oy:n hallitukseen kuuluvat Antti Remes (edessä vas.), Martin Granholm, Veli-Matti Ropponen, Kalevi Alestalo (takana oik.) sekä kuvasta puuttuva Eija Malmivirta. Takana vasemmalla on VR:n hallintoneuvoston puheenjohtaja Tapio Karjalainen.

Hallintoneuvosto

Kansanedustaja **Tapio Karjalainen**, puheenjohtaja
Kansanedustaja **Raija Vahasalo**, varapuheenjohtaja
Kansanedustaja **Eero Akaan-Penttilä**
Varatuomari **Ralf Grahn**
Kansanedustaja **Leea Hiltunen**
Hankintajohtaja **Alf Jakas**
Kansanedustaja **Ulla Juurola**
Myynti- ja markkinointijohtaja **Marina Krause-Holmström**
Kansanedustaja **Paula Lehtomäki**
Kunnallisneuvos **Markku Lehtosaari**
Sosionomi **Olli Männikkö**
Kansanedustaja **Pekka Nousiainen**
Viestintäpäällikkö **Mika Nykänen**
Projektijohtaja **Leena Piikivi**
Erityisavustaja **Katariina Poskiparta**
Kaupunginjohtaja **Erkki Rantala**
Toimitusjohtaja **Timo Rautajoki**
Metsänhoitaja **Harri Rumpunen**
Toimitusjohtaja **Reijo Svento**
Kansanedustaja **Pentti Tiusanen**
Vara-amiraali **Sakari Visa**

Tilintarkastajat

Erkki Mäki-Ranta, HTM, JHTT
Arthur Andersen Oy, KHT-yhteisö:
Jarmo Lohi, KHT, JHTT

Johtoryhmä

Henri Kuitunen, puheenjohtaja
s. 1958
Oikeust.kand.
Pääjohtaja, VR-Yhtymä Oy
Johtoryhmän jäsen vuodesta 1995

Juhani Kopperi
s. 1940
Oikeust.kand.
Toimitusjohtaja, VR Osakeyhtiö
Johtoryhmän jäsen vuodesta 1995

Mirja Mutikainen
s. 1958
Dipl.ins., MBA
Kehitysjohtaja, VR-Yhtymä Oy
Johtoryhmän jäsen vuodesta 1999

Pertti Saarela
s. 1957
Oikeust.kand.
Hallintojohtaja, VR-Yhtymä Oy
Johtoryhmän jäsen vuodesta 1999

Teuvo Sivunen
s. 1946
Dipl.ins.
Toimitusjohtaja, Oy VR-Rata Ab
Johtoryhmän jäsen vuodesta 1995

Veikko Vaikkinen
s. 1945
Valtiot.maist.
Talousjohtaja, VR-Yhtymä Oy
Johtoryhmän jäsen vuodesta 1995



VR:n johtoryhmän muodostavat Juhani Kopperi (takana vas.), Veikko Vaikkinen, Pertti Saarela, Mirja Mutikainen, Henri Kuitunen ja Teuvo Sivunen.

	2000	1999	Muutos-% ¹⁾	1998	1997	1996
Tavaraliikenne						
Kuljetusmäärät, 1 000 t						
Junaliikenne	40 501	39 979	1,3	40 740	40 321	37 717
Kotimainen	24 071	23 212	3,7	23 613	23 603	21 565
Kansainvälinen	16 430	16 767	-2,0	17 127	16 718	16 152
Itäinen	12 703	12 912	-1,6	12 986	11 935	11 602
Transito	2 671	2 809	-4,9	2 948	3 368	3 205
Läntinen	1 056	1 046	1,0	1 193	1 415	1 345
Autoliikenne	8 399	7 993	5,1	7 384	5 017	1 651
Yhteensä	48 900	47 972	1,9	48 124	45 338	39 368
Junaliikenteen tonnikilometrit, milj.						
Kotimainen	6 802	6 380	6,6	6 313	6 257	5 699
Kansainvälinen	3 305	3 373	-2,0	3 572	3 599	3 107
Itäinen	2 473	2 525	-2,1	2 571	2 441	2 018
Transito	473	485	-2,5	578	652	611
Läntinen	359	363	-1,1	423	506	478
Yhteensä	10 107	9 753	3,6	9 885	9 856	8 806
Henkilöliikenne						
Matkat, 1000 matkaa						
Junaliikenne	54 783	53 209	3,0	51 370	49 980	47 000
Kaukoliikenne	11 783	11 851	-0,6	11 985	12 031	11 400
Lähiliikenne	43 000	41 358	4,0	39 385	37 949	35 600
YTV-alue	32 300	31 000	4,2	29 300	28 000	26 100
Muu	10 700	10 358	3,3	10 085	9 949	9 500
Autoliikenne	14 456	10 747	34,5	8 472	8 930	8 844
Yhteensä	69 239	63 956	8,3	59 842	58 910	55 844
Junaliikenteen henkilökilometrit, milj.						
Kaukoliikenne	2 707	2 748	-1,5	2 737	2 766	2 655
Lähiliikenne	697	666	4,7	640	610	599
YTV-alue	308	295	4,4	279	260	260
Muu	390	371	5,1	361	350	339
Yhteensä	3 405	3 414	-0,3	3 377	3 376	3 254
VR-konsernin henkilökunta	15 405	16 075	-4,2	16 439	16 690	17 320²⁾
Junaliikenteen energian käyttö, %						
Sähkö	72,9	69,9	-	68,8	67,4	66,6
Dieselpolttoneste	27,1	30,1	-	31,2	32,6	33,6

1) Muutos-% viittaa muutokseen vuodesta 1999 vuoteen 2000

2) Tilikaudella 1.7.1995-31.12.1996

Yhteystiedot

VR-Yhtymä Oy

PL 488
(Vilhonkatu 13)
00101 Helsinki
Puh. 0307 10
Faksi 0307 21 500
www.vr.fi

VR Osakeyhtiö

PL 488
(Vilhonkatu 13)
00101 Helsinki
Puh. 0307 10
Faksi 0307 22 330

Avecra Oy

Ratapihantie 6
00520 Helsinki
Puh. 0307 14
Faksi 0307 22 910

Oy Pohjolan Liikenne Ab

Postintaival 3
00240 Helsinki
Puh. 0307 15
Faksi 0307 23 760

Oy VR-Rata Ab

PL 488
(Vilhonkatu 13)
00101 Helsinki
Puh. 0307 10
Faksi 0307 21 051

Railtelia Oy

PL 488
(Vilhonkatu 13)
00101 Helsinki
Puh. 0307 17
Faksi 0307 20 999

IT Solicom Oy

PL 46
(Valimotie 15 B)
00381 Helsinki
Puh. 0307 18
Faksi 0307 22 122

Avarra Oy

Avarra-Asunnot Oy
Aleksis Kivenkatu 19 B
00520 Helsinki
Puh. 348 500
Faksi 3485 0220

