



Vuosikertomus 2001

## **Vuosi 2001**

- Pendolino-liikenne laajeni lokakuussa Helsingin ja Jyväskylän välille.
- Pääkaupunkiseudun lähiliikenteen kasvu jatkui. Helsingistä Espoon Leppävaaraan valmistui uusi kaupunkirata.
- VR Cargon transitoliikenteessä oli vilkas vuosi. Myös Kaukoidän konttiliikenne ja yhdistetyt kuljetukset Suomessa kasvoivat tuntuvasti.
- Tavaraliikenteen asiakkaiden kanssa kehitettiin Internetiin perustuvia extranet-ratkaisuja kuljetusten tehostamiseksi.
- VR-Radan urakat Leppävaaran kaupunkiradalla ja kulunvalvontahankkeessa valmistuivat.
- Autoliikenteen terminaali- ja varikkoverkoston kehitystyö jatkui.
- Helsingin asemalla hyvin menestyneet Baguette & Co -myyntipisteet avattiin myös Pasilan ja Tampereen asemilla.

## **Taloudellinen informaatio vuonna 2002**

- Vuosikertomus julkaistaan suomeksi, ruotsiksi, englanniksi ja venäjäksi.
- Osavuosikatsaukset julkaistaan kesäkuussa ja lokakuussa.
- Osavuosikatsaukset julkaistaan suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi.
- Vuosikertomus ja osavuosikatsaukset ovat luettavissa Internetissä osoitteessa [www.vr.fi](http://www.vr.fi), kohdassa VR-konserni.
- Julkaisuja voi tilata myös VR-Yhtymä Oy:n viestinnästä, puh. 0307 20 827, faksi 0307 21 500 tai osoitteesta PL 488, 00101 Helsinki.



**Vuosikertomus 2001**

VR lyhyesti.....	6
VR-konserni.....	8
Pääjohtajan katsaus.....	10
Rautatieliikenne	
Henkilöliikenne .....	14
Tavaraliikenne .....	18
Ratojen rakentaminen ja kunnossapito.....	22
Autoliikenne.....	26
Ravintolatoiminta .....	28
Henkilöstö .....	32
Turvallisuus .....	34
Ympäristö.....	36
VR-Yhtymä Oy:n hallinto ja johto.....	39
VR-konsernin rakenne .....	42
Tilastotietoja .....	43
Sanasto.....	44
Hallituksen toimintakertomus .....	47
Konsernin tuloslaskelma .....	51
Konsernin tase .....	52
Konsernin rahoituslaskelma .....	53
Emoyhtiön tuloslaskelma .....	54
Emoyhtiön tase.....	55
Emoyhtiön rahoituslaskelma .....	56
Tilinpäätöksen liitetiedot.....	57
Hallituksen esitys voittovarojen käyttämisestä .....	69
Tilintarkastuskertomus.....	69
Hallintoneuvoston lausunto .....	70



Suomen ensimmäinen matkakeskus valmistui Seinäjoelle vuonna 2000. Seinäjoen matkakeskuksesta lähtee noin 50 junavuoroa ja 250 bussivuoroa päivittäin. Keskukseen kautta kulkee vuodessa 1,5 miljoonaa matkustajaa. Suunnitelmien mukaan Suomessa on 22 matkakeskuksen verkko vuonna 2005. Matkakeskuksessa kaikki joukkoliikenteen palvelut ovat samassa paikassa keskellä kaupunkia. Vaihdamen kulkuvälineestä toiseen on helppoa, ja matkakeskuksessa on myös hyvät pysäköintitilat.



Matkakeskus

# 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 uuden-aikaiset tekniset ratkaisut.

**Asiakaslähtöisyys** 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 laatu-järjestelmät.

**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.

VR:llä käynnistettiin arvokeskustelu syksyllä 2001, ja uudet arvot vahvistetaan kevään 2002 aikana.

## Kehitys VR-konserniksi

Valtionrautatiet, valtion virasto, 1862–1989

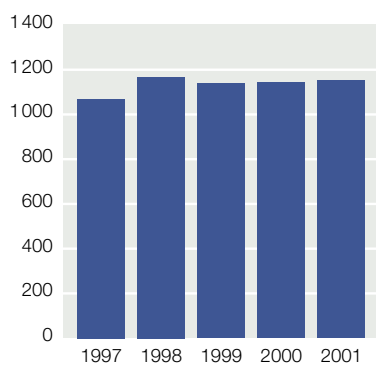
Valtionrautatiet, liikelaitos, 1990–30.6.1995

VR-Yhtymä Oy, valtionyhtiö, 1.7.1995–



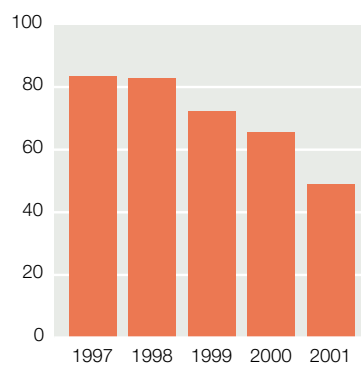


Avainlukuja	2001	2000	muutos-%
Liikevaihto, M€	1 150,9	1 143,0	0,7
Liikevoitto, M€	49,0	65,5	-25,0
% liikevaihdosta	4,3	5,7	
Tulos, M€	42,0	51,6	-18,6
% liikevaihdosta	3,6	4,5	
Bruttoinvestoinnit, M€	177,7	151,7	17,0
Oman pääoman tuotto, %	3,7	4,5	
Sijoitetun pääoman tuotto, %	5,2	6,5	
Omavaraisuusaste, %	79,1	78,5	
Henkilöstö keskimäärin	14913	15405	-3,2



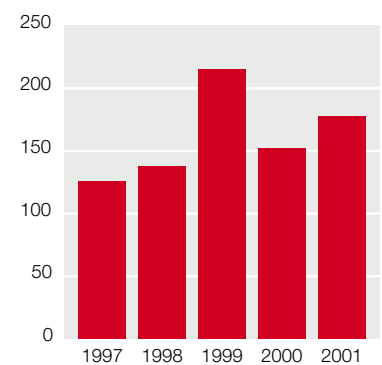
Liikevaihto 1997–2001

M€



Liikevoitto 1997–2001

M€



Investoinnit 1997–2001

M€

# 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 235,9 miljoonaa euroa ja henkilökunnan määrä 2 800.



## Rautatieliikenne

- Konsernin suurin yhtiö, VR Osakeyhtiö, on johtava tavara- ja henkilöliikenteen kuljettaja Suomessa.
- Junilla kuljetetaan vuosittain yli 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 250 kaukojunavuoroa ja yli 700 lähijunavuoroa. Suomen ja Venäjän välillä on päivittäin kuusi junavuoroa.
- Rautatieliikenteen liikevaihto on 617,0 miljoonaa euroa. Tavaraliikenteen osuus siitä on 335,3 miljoonaa ja henkilöliikenteen 281,6 miljoonaa euroa.
- Henkilökunnan määrä on 9 100.







### Autoliikenne

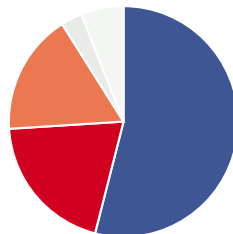
- Pohjolan Liikenne on VR Osakeyhtiön alakonserni, joka harjoittaa junaliikennettä täydentävää autoliikennettä. Sillä on vahva asema Suomen maantiekuljetuksissa.
- Tavaraliikenteessä on kolme yhtiötä. Transpoint Oy Ab on valtakunnallinen kappaletavaran kuljettaja. Combitrans Oy kuljettaa osa- ja kokokuormia. Oy Transuotila Ab on erikoistunut säiliöliikenteeseen. Yhtiöt kuljettavat noin 8 miljoonaa tonnia tavaraa vuodessa.
- Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab ja sen tytäryhtiö Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab kuljettavat vuosittain busseilla noin 15 miljoonaa matkustajaa.
- Autoliikenteen liikevaihto on 195,4 miljoonaa euroa. Tavaraliikenteen osuus siitä on 160,4 miljoonaa ja henkilöliikenteen 35,0 miljoonaa euroa.
- Henkilökunnan määrä on 1 900.

### 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 Holding AG.
- Ravintolatoiminnan liikevaihto on 29,4 miljoonaa euroa.
- Henkilökunnan määrä on 490.

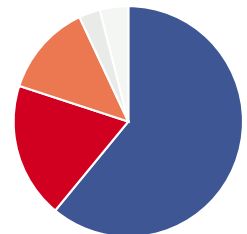
### IT-palvelut

- Railtelia Oy tuottaa telepalveluja rautatieliikenteeseen ja kehittää telejärjestelmiä kuljetus- ja logistiikka-alan tarpeisiin. Yhtiön vähemmistöosakkaana on Song Communications Oy.
- IT Solicom Oy on kuljetussektorin IT-järjestelmiin erikoistunut palveluyritys. Yhtiön vähemmistöosakkaana on Novo Group Oyj.



Liikevaihto toimialoittain

■ Rautatieliikenne	54 %
■ Ratojen rakentaminen ja kunnossapito	20 %
■ Autoliikenne	17 %
■ Ravintolatoiminta	3 %
■ Muut	6 %



Henkilöstö toimialoittain

■ Rautatieliikenne	61 %
■ Ratojen rakentaminen ja kunnossapito	19 %
■ Autoliikenne	13 %
■ Ravintolatoiminta	3 %
■ Muut	4 %



# VR lisäsi osuuttaan tavaraliikenteessä Matkustajamäärä kasvoi lähiliikenteessä

Vuonna 2001 maamme talouselämässä tapahtui selkeä käänne huonoon suuntaan. Kokonaistuotannon kasvu jäi merkittävästi alhaisemmaksi kuin kertaakaan 1990-luvun alun laman päättymisen jälkeen, ja bruttokansantuotteen arvioita jouduttiin vuoden kuluessa korjaamaan alaspäin poikkeuksellisen paljon. Tämä oli suurimmaksi osaksi seurausta vientiteollisuuden päämarkkinoilla jo alkuvuonna tapahtuneesta suhdannekehityksestä. Syksyn paljon puhutut tapahtumat Yhdysvalloissa heikensivät tilannetta.

Vaikka kokonaistuotannon määrä Suomessa kasvoi hieman, teollisuuden tuotantomäärät ja vienti supistuivat. Tällä kehityksellä on ollut suora vaikutus tavaraliikenteen kysyntään. Erityisesti rautatieliikenteen kannalta tärkeän metsäteollisuuden tuotantomäärä laski noin seitsemän prosenttia. Raskaan metalliteollisuuden ja kemiateollisuuden lievä kasvu ei pystynyt korvaamaan metsäteollisuuden vähentyntä kysyntää. VR:n kannalta oli kuitenkin myönteistä, että rautateiden kuljetusosuus tavaraliikenteessä vahvistui, kun kuljetusten volyymi kasvoi rautatieliikenteessä kolme prosenttia.

Rautateiden henkilöliikenteen kysyntä reagoi tavaraliikennettä lievemmin ja suuremmalla viiveellä talouden suhdannemuutoksiin. Tämän syy-yhteyden vaikutusta hämärtävät vielä monet tekijät. Esimerkiksi liikenteen polttoaineiden hintakehitys ja liikenneväylästäön laatutason muutokset voivat aiheuttaa ristikkäisiä vaikutuksia eri liikennemuotojen kysynnän välillä. Varsinkin kaukojunaliikenteen kehityksen ehtona ovat nykyistä suuremmat nopeudet päärataverkolla ja sen mukainen junakalusto.

Päättyneenä vuonna junien nopeuksia ei pystytty vielä nostamaan, vaan niitä on jouduttu varsinkin Itä-Suomessa laskemaan, mikä näkyi markkinaosuuden menetyksinä. Rautateiden henkilöliikenteessä päästiin kuitenkin kirjaamaan vajaan prosentin kokonaiskasvu pääkaupunkiseudun lähiliikenteen ansiosta.

## Isot hankkeet etenivät hyvin

Rautateiden kehittämisen kannalta vuosi 2001 oli varsin myönteinen. Vuoden tärkein saavutus oli päätös Keravan ja Lahden välisen oikoradan rakentamisesta. Pääradalle aivan ratkaisevasti lisää kapasiteettia vapauttava ja siten kaikkialle Suomeen myönteisesti vaikuttava rata tulee valmiiksi vuonna 2006.

Pääradan muut kehittämishankkeet, Pohjois-Suomen ratojen sähköistys sekä esimerkiksi Savon radan ja Pohjanmaan radan suuret kunnostustyöt osoittavat, että Suomessa uskotaan rautateihin.

## Lippu-uudistus puheenaiheena

VR:n toimista eniten julkista huomiota sai osakseen lippu-uudistus. Se toteutettiin siksi, että asiakkaat antoivat erittäin paljon kielteistä palautetta entisistä lisämaksuista. Uudistuksen avulla haluttiin myös

parantaa junien täyttöastetta, kohdentaa hinnoittelu junan palvelutason mukaisesti ja valmistautua sähköiseen kaupankäyntiin.

Lippu-uudistusta arvosteltiin muun muassa ajoituksesta. Kesän aikataulukauden vaihtuminen oli kuitenkin perusteltu ajankohta siksi, että uudistusta ei voitu yhdistää vuodenvaihteen aikataulukauden vaihdokseen, jolloin euroon siirtyminen aiheutti suuria muutoksia.

## Liiketoiminnassa edistysaskeleita

Henkilöliikenteessä hyvin merkittävä tapahtuma oli Pendolino-liikenteen laajentaminen syksyllä reitille Helsinki–Tampere–Jyväskylä. Matkustajamäärien kasvu tällä reitillä on ollut rohkaiseva. Edistysaskeleisiin kuuluvat myös Leppävaaran kaupunkiradan liikenteen aloittaminen ja kiskobussien tilaaminen. Uuteen tekniikkaan perustuvan yhteyskeskuksen ja puhelinpalvelun rakentaminen Riihimäelle parantaa aivan olennaisesti VR:n asiakaspalvelua.

Toimintavuonna kiinnitettiin paljon huomiota sisäiseen kehitystyöhön. Henkilöstötutkimuksen tulokset viitoittivat mm. henkilöstöstrategian laatimista. Tavattoman suuri merkitys on myös käydylä arvokeskustelulla, johon koko henkilökunnalla oli mahdollisuus osallistua. VR:n toiminnalle pohjan antavat uudet arvot julkistetaan keväällä 2002. Tässä vaiheessa niistä voi sanoa vain yhden varman asian: turvallisuus säilyy VR:n tärkeimpänä arvona.

## Konsernin tulos 42 miljoonaa euroa

Konsernin liikevoitto vuonna 2001 oli 49,0 miljoonaa euroa. Vuotta aikaisemmin vastaava luku oli 65,5 miljoonaa euroa. Merkittävimmät yksittäiset tekijät liikevoittotason laskuun olivat tavaraliikenteen loppusyksyn suhdannetaantuma ja eläkekulujen kasvu. VR-konsernin kokonaistulos oli 42,0 miljoonaa euroa.

Kiitän VR:n asiakkaita ja yhteistyötahoja VR:ää kohtaan vuonna 2001 osoittamastanne luottamuksesta, jonka toivon olevan luja myös vuonna 2002. VR-konsernin henkilökuntaa kiitän ututteruudesta ja yhteisiin tavoitteisiin sitoutumisesta.

**Henri Kuitunen**  
pääjohtaja  
VR-Yhtymä Oy







Leppävaaran kaupunkirata valmistui ■ Uusi Pendolino-reitti  
Helsingistä Jyväskylään ■ Lippu-uudistuksesta paljon palautetta

## Pendolino-liikenne laajeni

VR tarjoaa junamatkustajille monipuolisia palveluja kaukoliikenteessä ja pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä. Päivittäin on noin 250 kaukoliikenteen junavuoroa, joista kuusi Suomen ja Venäjän välillä. Pääkaupunkiseudulla kulkee noin 700 lähijunaa vuorokaudessa. VR:n tavoitteena on parantaa asiakkaiden matkustusmukavuutta ja lyhentää matka-aikoja tärkeimpien asutuskeskusten välillä. Tavoitteena on myös yhteistyössä muun joukkoliikenteen kanssa rakentaa kilpailukyisiä matkaketjuja niin, että juna on houkutteleva vaihtoehto henkilöautolle.

VR:n markkinaosuus joukkoliikenteestä Suomessa on 32 %. Se on pysynyt samalla tasolla viime vuosina. Pidemmällä yli 75 kilometrin matkoilla junan osuus on suurempi, noin 60 %. Kaikesta Suomen henkilöliikenteestä junan osuus on noin 5 %. Yhä suurempi osa matkoista tehdään henkilöautolla. Joukkoliikenteen markkinaosuus on laskenut 16%:iin. Vuoden 2001 aikana ei tapahtunut merkittäviä muutoksia eri liikennemuotojen markkinaosuuksissa.

### Matkustajamäärät yhä kasvussa pääkaupunkiseudulla

Henkilöliikenteessä tehtiin vuonna 2001 yhteensä 55 miljoonaa matkaa, joista pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä 43 miljoonaa. Matkustajamäärä kasvoi 0,5 % edelliseen vuoteen verrattuna. Liikevaihtoa kertyi 281,6 miljoonaa euroa, mikä on 2 % enemmän kuin edellisenä vuonna.

Pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä matkustajamäärät kasvoivat 1 %. YTV-alueella kasvua oli 3 %. Syynä useita vuosia jatkuneeseen kasvuun ovat pääkaupunkiseudulle suuntautuva muuttoliikenne ja uusien kaupunkiratojen hyvä palvelutaso. Uusi kaupunkirata Espoon Leppävaaraan valmistui elokuussa. Lähi- ja kaukoliikenne tällä välillä ohjattiin pääosin omille raiteilleen, mikä paransi radan välityskykyä. Junien vuorovälit lyhenivät, kun kaupunkiradalle tuli 86 päivittäistä uutta vuoroa. Kaikkiaan pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä kulki vuorokaudessa 704 junaa. Vuorojen määrä kasvaa edelleen kesällä 2002, kun Leppävaaran liityntäterminaali otetaan käyttöön ja kaupunkirataliikenne alkaa täysimääräisesti.

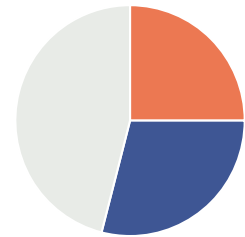
Kaukoliikenteessä matkustajamäärän hidaskasvu jatkui. Matkoja tehtiin 2 % vähemmän kuin edellisenä vuonna. Itä-Suomessa junamatkustus supistui enemmän kuin muilla alueilla, koska matka-ajat maan itäosissa ovat pidentyneet enimmillään lähes tunnin parin vuoden takaisesta. Syynä aikaisempaa hitaampiin aikatauluihin ovat Itä-Suomen runsaat ratatyöt ja junien suurimman sallitun nopeuden laskeminen 120 kilometriin tunnissa niillä rataosuuksilla, joilla ei vielä ole kulunvalvontaa.

Voimakkainta kasvu oli Suomen ja Venäjän välisessä junaliikenteessä, joka kasvoi 16 %. Kaikkiaan idänjunissa oli 240 000 matkustajaa vuonna 2001. Pietariin liikennöivä suomalainen Sibelius-juna saavutti uuden matkustajaennätyksen. Matkustus lisääntyi selvästi myös Helsingin ja Pietarin välillä kulkevassa venäläisessä Repin-junassa sekä Moskovan Tolstoj-yöjunassa. Merkittävä syy idänliikenteen nopeaan kasvuun olivat venäläisten turistien lisääntyneet ostos- ja vapaa-ajanmatkat Suomeen. Suosituin ajankohta on vuodenvaihte. Myös pohjoisten autojunakuljetuksissa tehtiin ennätys. Kaikkiaan autoja kulki junissa 33 600.

### Kaluston uusiutuminen jatkuu

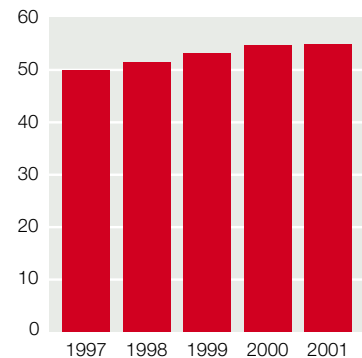
VR sai kertomusvuoden aikana viisi uutta Pendolino-junaa. Yhteensä junia on tilattu kahdeksan. Uusi Pendolino-reitti Helsingin ja Jyväskylän välillä avattiin lokakuussa. Osa InterCity-vuoroista muuttui Pendolino-juniksi, mikä nosti vuorojen matkustajamääriä 20 %.

Uusien Pendolino-junien palvelua on parannettu asiakkaiden toivomusten mukaan. Erityistä huomiota on kiinnitetty liikematkustajiin, joita varten on suunniteltu oma Business-luokka. Junassa on aikaisempaa enemmän istumapaikkoja. Prego-ravintolan valikoima on laajentunut lämpimiin ruoka-annoksiin, ja ravintolassa on lähes kaksinkertainen määrä istumapaikkoja ensimmäisiin Pendolinoihin verrattuna.



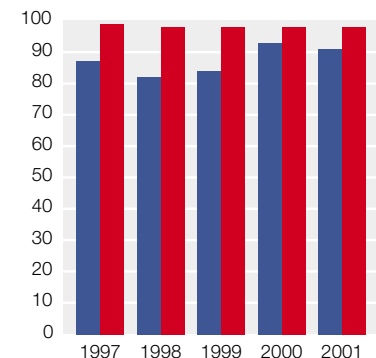
Rautatieliikenteen osuus VR:n liikevaihdosta 2001

Henkilöliikenne	25 %
Tavaraliikenne	29 %



Junaliikenteen matkat 1997–2001

miljoonaa



Junaliikenteen täsmällisyys 1997–2001

Liikennemuoto	Osuus (%)
Kaukoliikenne	~85
Lähiliikenne	~15

InterCity-kaksikerrosvaunujen toimitukset jatkuivat niin, että kaikki tilatut 92 vaunua saadaan liikenteeseen kesään 2002 mennessä. Lisätilausoptiota ei käytetty. Elokuussa tehtiin päätös 16 uuden kiskobussin tilaamisesta Tšekistä. Hankinta perustuu siellä käytössä olevaan kiskobussimalliin, johon tehdään mm. Suomen erilaisesta raidelevydestä johtuvia muutoksia. VR teki liikenne- ja viestintäministeriön kanssa sopimuksen kiskobussiliikenteen ostoista vuoteen 2020 asti. Liikenne käynnistyy vuonna 2005.

### Lippu-uudistuksessa neljä junatyyppeä ja hintatasoa

Kesäkuussa VR uudisti hinnoittelurakennettaan. Laajassa lippu-uudistuksessa junat jaettiin neljään tyyppiin: Pendolino-junat, InterCity-junat, pikajunat ja taajamajunat. Jokaiselle junatyypille tuli oma hintatasonsa. Matkaliput, paikkaliput ja lisämaksut yhdistettiin yhdeksi junalipuksi. Uudistuksen myötä osa hinnoista nousi ja osa laski. Kokonaisuutena junalippujen hintataso säilyi entisellään. Uutta olivat Vihreät lähdöt, joilla matkustaja saa 15 % alennuksen junalipusta.

Lippu-uudistus perustui tutkimuksiin ja asiakkailta saatuun palautteeseen. Niiden mukaan matkustajat toivoivat, että erilliset lisämaksut poistettaisiin ja että lippuun sisältyisi istumapaikka myös pikajunassa. Uudistuksen myötä VR saa entistä paremmin tietoa junien täyttöasteesta ja voi siirtää kalustoa niihin juniin, joiden matkustajamäärä on kasvussa. Hintoja voidaan joustavasti nostaa tai laskea kysynnän mukaan. Muutos oli myös edellytys junalippujen sähköiselle kaupankäynnille.

Uudistus herätti laajan julkisen keskustelun, johon myös kuluttaja-asiamies otti kantaa. Palautteen perusteella VR muutti joitakin käytäntöjään. Joulukuussa juniin tulivat paikka-kiintiöt pieniltä paikkakunnilta junaan nouseville matkustajille. VR teki myös päätöksen Vihreiden lähtöjen ja taajamajunien lisäämisestä vuodenvaihteessa.

### Helposti matkaan

Matkanteon helppouteen kiinnitettiin edelleen huomiota. Kannettavat myyntilaitteet saatiin kaikkien konduktöörin käyttöön nopeuttamaan lipunostoa junissa. Maksuvälineinä käyvät käteisen lisäksi kaikki yleisimmät pankki- ja luottokortit sekä YTV-alueen matkakortti. Laiturikatokset Helsingin rautatieasemalla ja muutostyöt Tampereen aseman laiturialueella valmistuivat kertomusvuonna. Junaan nousua helpottavia korkeita laitureita saatiin käyttöön useilla paikkakunnilla.

Matkakeskusverkoston rakentaminen jatkui. Lappeenrannan uusi matkakeskus otettiin käyttöön ja Jyväskylän matkakeskuksen rakennustyöt alkoivat. Jyväskylään tulee ensimmäinen matkakeskus, joka rakennetaan kokonaan uudeksi yhteisterminaaliksi. Se valmistuu syksyllä 2002. Matkakeskuksia aiotaan rakentaa vuoteen 2005 mennessä 22 paikkakunnalle. Matkakeskuksessa joukkoliikenteen palvelut on koottu yhteen paikkaan. Eri liikennemuotojen liput ja aikataulut ovat helposti saatavilla. Huomiota kiinnitetään myös tilojen esteettömyyteen ja keskeiseen sijaantiin.

Syksyn aikana Riihimäelle perustettiin VR:n valtakunnallinen puhelinpalvelukeskus, joka hyödyntää uusinta puhelin- ja tietojärjestelmätekniiikkaa. Kaikki junamatkustusta koskevat puhelintiedustelut ja varaukset ovat ohjautuneet tähän keskuksen vuoden 2002 alusta alkaen. Tavoitteena on parantaa palvelua mm. lyhentämällä odotusaikoja.

YTV:n matkakortit tulivat koekäyttöön lähiliikenteessä. Koko järjestelmä on tarkoitus ottaa käyttöön alkuvuodesta 2002. Junaski- ja Skimbajuna-matkojen tuottaminen ja markkinointi siirtyivät Matka-Vekka Oy:lle. Laivajuna-tuotteeseen tuli uusia yhteistyökumppaneita.

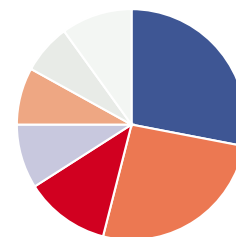
### Täsmällisyys pysyi hyvällä tasolla

Kaukoliikenteen täsmällisyys ylitti hyvänä pidetyn 90 % rajan vuonna 2001. Toisin sanoen 90 % kaukojunista saapui määräasemalleen ajallaan tai korkeintaan viisi minuuttia myöhässä. Poikkeukselliset luonnonolosuhteet, kuten syksyn rajut myrskyt, laskivat joidenkin kuukausien täsmällisyyttä keskimääräisen alapuolelle.

VR sai vuoden aikana noin 20 000 asiakaspalautetta, mikä on 50 % enemmän kuin edellisellä vuonna. Tärkeimmät syyt lisääntyneeseen palautteeseen olivat kesäkuun lippu-uudistus, Pendolino-liikenteen aloittaminen Helsingistä Jyväskylään ja Internetin kasvanut suosio palautekanavana. Joka kolmas palaute tulee jo Internet-sivujen kautta.

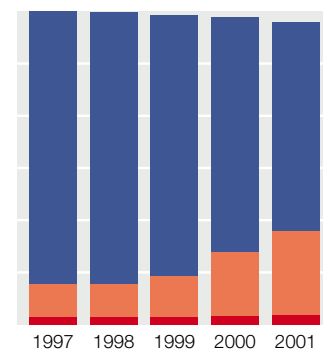
### Tulevaisuuden näkymät

Vuoden 2002 aikana Pendolino-verkostoa on tarkoitus laajentaa Jyväskylästä Kuopioon ja Tampereelta eteenpäin Ouluun. Matka-ajat Helsingistä Jyväskylään lyhenevät puolella tunnilla ja osa pysähdyksistä jää pois. Vuoden aikana päätetään enintään 15 Pendolino-junan lisätilauksesta.



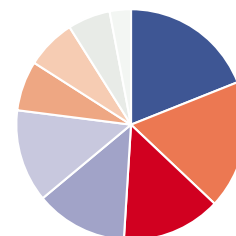
Kaukoliikenteen matkustajaryhmät 2001

%	
■ Toimihenkilö	28%
■ Opiskelija tai koululainen	26%
■ Työntekijä	12%
■ Eläkeläinen	9%
■ Johtavassa asemassa	8%
■ Yrittäjä	7%
■ Muu	10%



Kaukoliikenteen matkat junatyypeittäin 1997–2001

miljoonaa	
■ Pendolino	
■ InterCity	
■ Pikajuna (sis. taajamajunat)	



Henkilöliikenteen asiakaspalaute 2001

■ Liput, hinnat ja myyntijärjestelmä	19%
■ Kalusto	18%
■ Liikennöinti	14%
■ VR:n palvelu junissa	13%
■ Asemien lipunmyynti	13%
■ Asemien muut palvelut	7%
■ Avecran palvelu junissa	7%
■ VR:n toiminta yleisesti	6%
■ Puhelinpalvelu	3%





VR:n aikataulurakenne muuttuu kesäkuussa 2002. Vilkkaimmilla Etelä-Suomen yhteysväleillä otetaan käyttöön uudenlainen vakioaikataulu, jossa jokaisella neljällä junatyypillä on tunneittain omat lähtöminuuttinsa eri asemilla. Lisäksi kullakin junatyypillä on omat, aina samat pysähdyspaikkansa. Samalla junavuorojen määrä kasvaa tärkeimmillä väleillä kuten Helsingin ja Tampereen välillä. Uudistus parantaa vaihtoyhteyksiä ja helpottaa asiakkaiden matkasuunnittelua.

Vuoden 2001 aikana tehdyt rataverkon kehittämispäätökset ovat tärkeitä junamatkustuksen tulevaisuuden kannalta. Pääratojen nopeuden nosto 200 kilometriin tunnissa sekä Keravan kaupunkiradan ja Kerava–Lahti-oikoradan rakentaminen parantavat junamatkustuksen kilpailukykyä. Kaupunkiradan jatkaminen Tikkurilasta Keravalle edellyttää uutta lähiliikennekalustoa.

Oikoradan rakentamispäätös ja Venäjän presidentin aloitteellisuus ovat vauhdittaneet myös Helsingin ja Pietarin välisen nopean junaliikenteen valmistelua. Suomalais-venäläinen työryhmä sai syksyllä 2001 valmiiksi selvityksen rataa liittyvistä investointitarpeista ja nopean junakaluston teknisistä ominaisuuksista. Matkan nopeutumisen odotetaan lisäävän matkustajamääriä Helsingin ja Pietarin välillä merkittävästi. Tavoitteena on kolmen tunnin matka-aika vuoteen 2008 mennessä.

Matkakeskuksessa eri liikennemuotojen liput ja aikataulut ovat helposti saatavilla. Sinne pääsee vaivattomasti myös lastenvaunujen ja -rattaiden kanssa.

Taantuma katkaisi alkuvuoden hyvän kasvun ■ Transitoliikenteessä vilkas vuosi ■ Kilpailukykyä tehostuvista kuljetusketjuista

## Yhdistetyt kuljetukset ja transitoliikenne kasvoivat

VR Cargo toimii metsä-, metalli- ja kemianteollisuuden peruskuljettajana kotimaassa ja kansainvälisessä liikenteessä. Se on kehittänyt turvallisia, täsmällisiä ja ympäristöystävällisiä kuljetusjärjestelmiä yhdessä asiakkaiden ja yhteistyökumppanien kanssa. VR:n tavoitteena on tarjota asiakkaille logistisia kokonaispalveluita. Kotimaan tavaraliikenteessä se pyrki säilyttämään vahvan asemansa ja idän 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 13 %. 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 2001 enemmän tavaraa kuin aikaisemmin. Yhteensä junissa kulki 41,7 miljoonaa tonnia tavaraa, mikä on noin 3 % enemmän kuin edellisenä vuonna. Liikevaihto kasvoi 2 % edellisestä vuodesta. Kaikkiaan liikevaihtoa kertyi 335,3 miljoonaa euroa.

### Kotimaan liikenne edellisen vuoden tasolla

Kotimaan liikenne kasvoi vuoden kahdeksan ensimmäisen kuukauden ajan, mutta loppuvuoden aikana teollisuuden suhdannetaantuma vähensi kuljetusmääriä noin 10 % edelliseen vuoteen verrattuna. Erityisesti loppuvuonna supistuivat VR:lle tärkeät metsäteollisuuden kuljetukset. Ne vähenivät kertomusvuonna kaikkiaan 2 %. Myös kemianteollisuuden kuljetukset supistuivat 1 %. Sen sijaan metalliteollisuuden kuljetusmäärät nousivat 4 %. Koko vuoden kuljetusmäärät kotimaassa nousivat kuitenkin edellisen vuoden tasolle 24 miljoonaa tonniin.

### Kansainväliset kuljetukset lisääntyivät

VR Cargon kansainväliset kuljetukset kasvoivat hyvin alkuvuonna. Varsinkin metsäteollisuuden tuontikuljetusten kasvu taittui kuitenkin kesän aikana. Pääosa kansainvälisistä kuljetuksista on Suomen teollisuuden tarvitsemia raaka-aineita Venäjältä, ja niiden määrät noudattavat tarkasti teollisuuden suhdannekehitystä. Kaikkiaan Suomen rajan yli kulki 17,7 miljoonaa tonnia tavaraa, mikä on 8 % enemmän kuin edellisenä vuonna.

Elokuussa Venäjällä tehtiin tariffipäätös, joka suosii Venäjän omia satamia. Päätös vaikutti olennaisesti varsinkin palavien nesteiden ja metalliainehioiden tuontiin. Niiden kuljetusmäärät laskivat noin 40 % edelliseen vuoteen verrattuna. Idän tuontikuljetusten kokonaismäärä pysyi kuitenkin edellisen vuoden tasolla. Yhteensä kuljetettiin 12,6 miljoonaa tonnia. Vientiliikenne Venäjälle kasvoi vuoden aikana 23 %. Sen kokonaismäärä oli 600 000 tonnia. Rakentaminen Venäjällä kasvoi voimakkaasti, mikä lisäsi rakennustarvikkeiden kuljetusmääriä.

Kuljetukset länteen Turun ja Tornion kautta pysyivät edellisen vuoden tasolla. Kaikkiaan kuljetettiin miljoona tonnia tavaraa. Junalauttaliikenteen edellytyksiä parannettiin mm. aikataulumuutoksien avulla. Turun satamaan menevät kokojunat kootaan nyt eri puolilta Suomea niin, että kuljetusten aikataulut sovitetaan entistä tarkemmin junalauttojen aikatauluihin. Torniossa raideleveyden säätölaite oli kertomusvuonna testausvaiheessa. Laitteen käyttö ja telien leveyden säätäminen ovat vaihtoehto siirtokuormauksille rajalla.

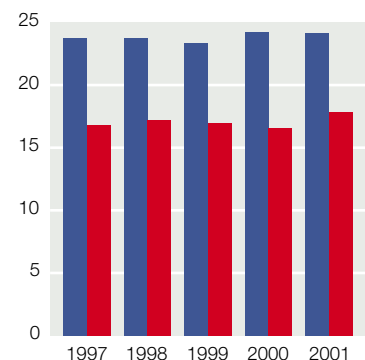
### Transitoliikenteessä hyvä vuosi

Venäjältä Suomen kautta länteen kulkevat transitokuljetukset kasvoivat 50 %. Suomen kautta kulki yhteensä 4,0 miljoonaa tonnia tavaraa, kun määrä oli edellisenä vuonna 2,7 miljoonaa tonnia. Kuljetusjärjestelmää on parannettu yhdessä satamien kanssa niin, että lannoitteet, pelletit ja petrokemian tuotteet kulkevat Suomen kautta länteen aikaisempaa nopeammin. Lisäksi transitoliikenteen kasvuun vaikuttivat väylämaksujen alennukset.



Rautatieliikenteen osuus VR:n liikevaihdosta 2001

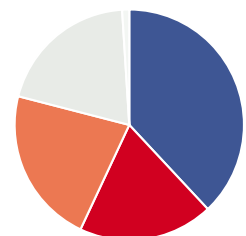
Henkilöliikenne	25 %
Tavaraliikenne	29 %



VR Cargon kuljetukset 1997-2001

miljoonaa tonnia

■ Kotimainen ■ Kansainvälinen



Kuljetukset tuoteryhmittäin 2001

Mekaaninen metsäteollisuus	38 %
Kemiallinen metsäteollisuus	19 %
Metalliteollisuus	22 %
Kemianteollisuus	20 %
Muu	1 %



VR CARGO

VR CARGO



Idänliikennettä ajoittain vaivaavaa venäläisten vaunujen pulaa pyrittiin ratkaisemaan vuoden aikana useilla eri tahoilla. Yksi keino vaunukaluston saannin varmistamiseksi on yhteistyön lisääminen yksityisten kalustoyhtiöiden kanssa. Yksityisvaunuissa kulki vuonna 2001 jo yli 30 % idänliikenteestä.

Pohjois-Suomessa valmistaudutaan Lietmajärvi–Kotshkoma-rataosuuden avaamiseen Venäjällä vuonna 2002. Sen myötä Vartiuksen raja-aseman ja Murmanskin radan välille tulee uusi yhteys, joka lyhentää matkaa Luoteis-Venäjälle 500 kilometriä. Uuden reitin odotetaan lisäävän transitoliikennettä Perämeren satamiin.

### Siperian konttiliikenne yhä kasvussa

Konttiliikenne Suomen ja Kaukoidän välillä kasvoi edelleen nopeasti. Kasvua oli sekä Suomesta lähtevien että Suomeen saapuvien konttien määrissä. Vuonna 2001 liikenne kasvoi yli 20 %, kun se oli kaksinkertaistunut edellisenä vuonna. Yhteensä Siperian kautta kulkevien konttien määrä oli 50 000 TEU:ta. TEU on konttiliikenteen mittayksikkö, joka tarkoittaa yhtä 20 jalan konttia.

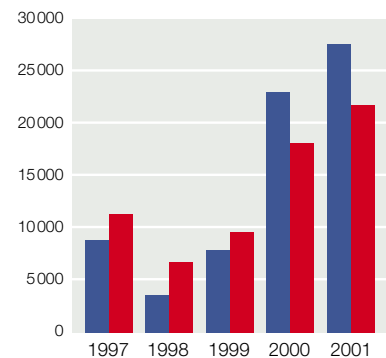
Reitin suosion syynä ovat tiheät yhteydet, nopeus ja varma laatu. Kuljetusajat ovat etukäteen tarkasti tiedossa hyvin toimivien informaatiojärjestelmien ansiosta. Kuljetus Tyynenmeren rannikolta Suomeen kestää 12 vuorokautta. Itään päin mennessä kuljetusaika on 14 vuorokautta. Reitillä on pitkät perinteet, sillä rata täytti kertomusvuonna sata vuotta.

Suomeen tuodaan tuotteita Koreasta, Japanista ja Kiinasta. Merkittävin tuoteryhmä on korealainen kulutuselektroniikka. Junat saapuvat Vainikkalaan, mistä valtaosa konteista kuljetetaan edelleen Kaakkois-Suomen terminaaleihin. Myös Suomen vientikuljetukset Siperian radalla ovat lisääntyneet. Tärkeimmät kohdemaat ovat Korea, Kiina ja Japani.

### Yhdistetyt kuljetukset lisääntyivät neljänneksen

Yhdistettyjen kuljetusten määrä kehittyi myönteisesti. Kasvua edelliseen vuoteen oli 25 %. Rekkajunia kulkee öisin kumpaankin suuntaan väleillä Oulu–Helsinki, Kemi–Helsinki ja Kemi–Oulu–Tampere–Turku. VR Cargo kuljetti junissa noin 4 500 ajoneuvoyhdistelmää, 11 000 traileria ja noin 9 000 vaihtokoria yhdistettyinä kuljetuksina. Määrä vastaa lähes

VR:n Pieksämäen konepajalta valmistui uusia vaunuja erityisesti paperiteollisuudelle. Vaunuissa voi kuljettaa nykyistä raskaampia kuormia, mikä tehostaa kuljetuksia.



**Kaukoidän konttiliikenne 1997–2001**

TEU = 20 jalan kontti  
 ■ Tuonti ■ Vienti

46 000 TEU:ta. Rautateillä kuljetettiin myös merikontteja, joiden kuljetukset kasvoivat 16 %. Konttikuljetuksia oli 147 000 TEU:ta.

Yhdistettyjen kuljetusten kasvua Suomessa rajoittaa se, että niihin sopiva vaunukalusto ja Oulun terminaali ovat nykyisin täydessä käytössä. Kuljetuskaluston saatavuutta pyritään helpottamaan uusimalla vaunuja. Myös Oritkarin terminaalin suunnittelu Ouluun on käynnistynyt. Uudessa terminaalissa voidaan käsitellä kokonaisia junia kerrallaan eikä yksittäisiä vaunujen siirtoja tarvita. Lähtötarkastukset tehdään lähtöraiteella ilman veturia samalla kun junaa kuormataan.

Kertomusvuonna yhdistettyjä kuljetuksia varten valmistui uuden vaunun prototyyppi, ja 20 tällaisen vaunun sarja on tulossa liikenteeseen. Uudella, nykyistä matalammalla ja pidemmällä vaunutyyppillä voidaan kuljettaa ns. modulimittaisia ajoneuvoyhdistelmiä. Vaunuilla voidaan kuljettaa myös maantieliikenteessä nykyisin sallittuja yli 4 metrin korkuisia yksiköitä.

### Verkkopalveluista etua asiakkaalle

VR Cargo kehitti kertomusvuonna verkkopalvelujan yhteistyössä asiakkaidensa kanssa. Useita vuosia käytetyn EDI (electronic data interchange) -sanomavälityksen rinnalle rakennetaan Internet-pohjaisia extranet-verkkoja. Tavoitteena on saada 90 % rahtikirjoista sähköisinä. Nykyisin jo noin 70 % rahtikirjoista ja 10 % laskuista välitetään EDI-muodossa VR:n ja suurten teollisuusyritysten kesken. Internet-ratkaisujen avulla sähköisten yhteyksien eduista pääsevät hyötymään myös pienemmät yritykset.

Extranettiin tulevat mm. kuljetussuunnitelmat, toimintaohjeet poikkeustilanteiden varalle ja seurantaraportit. Käyttöönottovaiheessa oleva vaunutilausjärjestelmä pystyy ottamaan tilaukset vastaan suoraan asiakkaan tehdasjärjestelmästä. VR:n kehittämän RailTrace-palvelun avulla rautatielähetysten etenemistä voi seurata extranetin kautta.

### Uusia vaunutyyppejä

Kalustoa uusittiin teollisuuden kuljetustarpeiden pohjalta. Vuoden aikana VR:n Pieksämäen konepajalta valmistui 35 uutta vaunua. Suurin osa niistä tehtiin paperiteollisuuden tarpeisiin. Uudet vaunut on suunniteltu nykyistä raskaammille kuormille. Vaunut kestävät 25 tonnin painon akselia kohti ja voivat kuljettaa enimmillään yli 70 tonnia tavaraa. Nykyisin yleisin akselipaino on 22,5 tonnia. Useita vaunujen prototyyppejä valmistui kertomusvuonna. Vuoden 2002 aikana sarjatuotantoon tulevat uudet sahatavara-vaunut ja rikasteiden kuljetukseen suunnitellut erikoisvaunut.

### Asiakastytyväisyys parani

Asiakkaiden tyytyväisyys VR Cargon toimintaan parantui hieman edellisestä vuodesta. Vuosittaisessa tutkimuksessa asiakkaiden antama yleisarvosana oli korkeampi kuin koskaan aikaisemmin. VR Cargon vahvuutena pidetään asiakaspalvelu- ja myyntihenkilöstöä, sopimusten selkeyttä sekä tiedottamisen ja markkinoinnin riittävyttä.

Tyytyväisyyden lisäksi tutkimuksessa selvitettiin asiakkaiden mielikuvia VR Cargosta ja kilpailevista liikennemuodoista. VR Cargoa pidettiin turvallisenä ja ympäristöystävällisenä. Sen muita vahvuuksia ovat tehokkuus suurten erien kuljetuksissa sekä kuljetuskaluston hyvä taso.

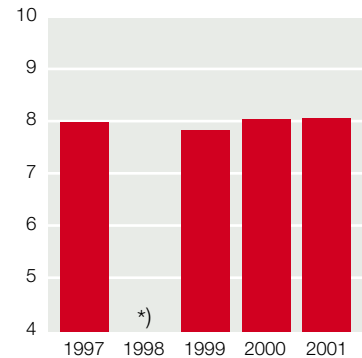
### Tulevaisuuden näkymät

VR Cargo käynnisti kolmivuotisen kehityshankkeen toimintansa tehostamiseksi. Hanke toteutetaan yhteistyössä asiakkaiden ja henkilöstön kanssa. Tavoitteena on parantaa rautatiekuljetusten kilpailukykyä ja säilyttää VR Cargon vahva asema kuljetusmarkkinoilla myös tulevaisuudessa. Kehittämiskohteina ovat liikennepaikkaverkosto, kuljetusjärjestelmä, palveluverkosto, ratapihatyö sekä asiakaspalvelu- ja myyntiorganisaatio. Lisäksi selvitetään uuden informaatioteknologian mahdollisuuksia.

Kuormausasemia on tarkoituksena vähentää nykyisestä ja päästä näin junien tehokkaampaan käyttöön. Junien täyttöastetta pyritään nostamaan. Vaunukierron nopeutuminen ja täyttöasteen paraneminen vähentävät junakilometrien määrää. Toimintamallia on jo kokeiltu tuloksellisesti Vientitoimitusprosessi (VIPRO) -projektissa, joka tähtää metsäteollisuuden kuljetusten tehostamiseen.

VR Cargon tavoitteena on lisätä suoria kuljetuksia tehtaalta asiakkaan käyttämään satamaan. Yhä suurempi osuus paperista ja sellusta kuljetetaan tällaisina asiakasjunina, jolloin junan kaikki vaunut lastataan samalla tehtaalla ja viedään samaan satamaan. Perinteiset vaunuryhmittäiset kuljetukset ovat kuitenkin edelleen järjestelmän perustana.

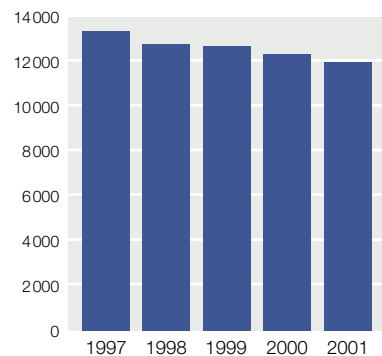
Tavaraliikenteen vaunumäärä vähenee 10 % vuoden 2003 loppuun mennessä, mikä edellyttää kuljetusten entistä tehokkaampaa ohjausta. Lähitulevaisuudessa vuotuinen investointitaso nousee huomattavasti, koska pääpaino siirtyy kaluston modernisoinnista uusien vaunujen hankintaan.



Asiakastytyväisyys 1997–2001

yleisarvosana, asteikko 4–10

\*) tutkimusta ei tehty vuonna 1998



Tavaravaunujen määrä 1997–2001



Rataverkko 2020 -suunnitelmasta suuntaviivat lähivuosille ■ Urakat Leppävaaran kaupunkiradalla ja kulunvalvontatöiden toinen vaihe valmistuivat ■ Kaikki toimialat laatujärjestelmien piiriin

# Osaamista ja järeää kalustoa

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-Rata toteuttaa työt laadukkaasti ja tehokkaasti niin, että junaliikenne sujuu turvallisesti ja mahdollisimman pienin häiriöin. Yhtiön tavoitteena on tarjota asiakkaille ensisijaisesti radanpidon kokonaispalvelua.

Ratahallintokeskus julkaisi kertomusvuonna Rataverkko 2020 -suunnitelman radanpidon pitkän aikavälin strategiaksi. Suunnitelman mukaan rataverkon korvausinvestointeja tulee lisätä. Lisäksi rataverkon turvallisuutta on parannettava ja vanhentunutta tekniikkaa modernisoitava.

Nykyisen rataverkon parantamisen lisäksi Ratahallintokeskus investoi lähivuosina uusiin ratoihin, mikä lisää rataverkon kapasiteettia ja parantaa rautatiekuljetusten kilpailukykyä. Merkittävimmät uudet hankkeet ovat oikorata Keravalta Lahteen ja kaupunkiraiteet pääkaupunkiseudulla. Valtio on käyttänyt vuosittain noin 330 miljoonaa euroa rataverkon rakentamiseen ja kunnossapitoon. Lisäksi yksityisraiteiden ja muiden toimialan kunnossapito- ja rakennustöiden markkinat ovat 20–30 miljoonaa euroa vuodessa.

Ratojen rakentamisen ja kunnossapidon liikevaihto oli 235,9 miljoonaa euroa vuonna 2001. Ratahallintokeskuksen tilaamien töiden osuus siitä oli noin 90 %. Markkinaosuus Ratahallintokeskuksen kaikista tilauksista oli noin 70 %. Yhtiön oma tuotanto painottui rautatieteknisistä osaamista edellyttäviin töihin. Rakennusteknisissä töissä VR-Rata toimi yhteistyössä alan yrittäjien kanssa. Kertomusvuoden lopussa tilauskanta oli 108 miljoonaa euroa.

### Urakoita eri puolilla Suomea

VR-Radan suurin työmaa oli edelleen Helsingin ja Tampereen välinen rataosuus, jonka uusiminen aloitettiin jo 1990-luvun alussa. Työ on tarkoitettu saadak valmiiksi viimeistelytöitä lukuun ottamatta vuonna 2002. Pääkaupunkiseudulla töitä tehtiin Helsingin ja Espoon Leppävaaran välisellä kaupunkiradalla, joka valmistui kertomusvuonna. Yhtiö urakoi kaupunkiradan raide- ja sähköistystyöt sekä osan turvalaitetöistä.

Itä-Suomessa radan perusparannus- ja uusimisurakoita sekä turvalaitetöitä oli Kotka–Kouvola–Iisalmi -välillä sekä Lappeenrannan ja Imatran alueella. Radan päällysrakennetta eli kiskoja ja pölkkyjä uusittiin Joensuun ja Varkauden välillä. Pohjanmaan rataa perusparannettiin Seinäjoen ja Oulun sekä Kemin ja Tornion välillä.

Pölkkyjä vaihdettiin yhteensä 300 ratakilometrin ja kiskoja 110 ratakilometrin matkalla. Raidetöissä käytettiin pääasiassa yhtiön tehokasta raiteenvaihtojunaa. Yksityisraideasiakkaiden töistä merkittävimmät olivat Joutsenossa, Raumalla ja Imatralla.

### Kulunvalvonnan toinen vaihe valmis

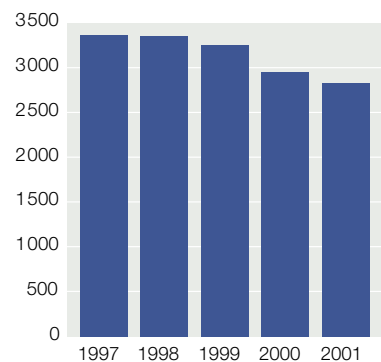
Junien kulunvalvontaprojektissa saavutettiin merkittävä välitavoite, kun kulunvalvonnan toinen rakennusvaihe valmistui määräajassa joulukuussa 2001. Pääosa henkilöliikenteestä on nyt kulunvalvonnan piirissä. Ratahallintokeskuksen tarkoituksena on varustaa koko rataverkko kulunvalvonnalla vuoteen 2005 mennessä.

Vuoden 2001 aikana valmistui 400 erillistä ratojen ja ratapihojen parannus- ja muutostyötä sekä sähköistys- ja turvalaiterakennusprojektiä.



Ratojen rakentamisen ja kunnossapidon osuus VR:n liikevaihdosta 2001

■ Ratojen rakentaminen ja kunnossapito 20%



Henkilöstön määrä 1997–2001

Toiminta Virossa jatkui. VR-Radalla oli siellä rataverkon parannustyöhön liittyviä suunnittelutehtäviä. Lisäksi Virossa jatkui kuusivuotinen sepelinpuhdistustyö. Virossa toimii VR-Track AS-niminen tytäryhtiö.

Myös Haapamäen kyllästämöllä oli vientitoimintaa. Haapamäen kyllästämö teki vuoden lopulla sopimuksen Irlantiin toimitettavien pylväiden kyllästämisestä.

## Investointeja palvelukyvyyn vahvistamiseksi

VR-Rata hankki kertomusvuonna Megasiirto Oy -nimisen sillanrakentamiseen ja raskaisiin siirtoihin erikoistuneen yrityksen osake-enemmistön. Yritystoston tarkoituksena oli vahvistaa asemia urakkakilpailuissa Suomessa.

VR-Rata voitti Ratahallintokeskuksen järjestämän kansainvälisen tarjouskilpailun koneellisesta raiteiden ja ajojohtimien tarkastuspalvelusta vuosina 2003–2008. Palvelua varten yhtiö hankkii uuden mittausvaunun.

Investoinneista pääosa kohdistui raiteilla liikkuviin työkoneisiin ja vaunuihin. Investointien kokonaismäärä oli 12,8 miljoonaa euroa. Vuoden aikana yhtiö sai käyttöönsä seitsemän radan kunnossapidossa ja rakentamisessa käytettävää uutta ratakuorma-autoa ja 12 sepelinkuljetusvaunua. Kulunvalvontajärjestelmän veturilaitteiden asentaminen ratatyökoneisiin jatkui. Kertomusvuoden lopussa yli puolet ratatyökoneista oli varustettu kulunvalvontatekniikalla.

## Kaikilla toimialoilla laatu- ja järjestelmät

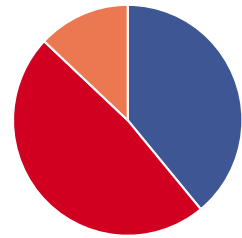
Kehitystyössä painopiste on viime vuosina ollut turvallisuus-, laatu- ja ympäristöjärjestelmissä. Kertomusvuonna yhtiön koko toiminta saatiin toimialakohtaisten laatu- ja järjestelmien piiriin. Kaikki neljä ratakeskusta saivat rakennus- ja kunnossapitotoimintaa koskevat laatusertifikaatit. Sähköasennuskeskukselle myönnettiin ympäristösertifikaatti ja Haapamäen kyllästämölle sekä laatu- että ympäristösertifikaatti. Tavoitteena on saada kaikki yhtiön turvallisuus- ja ympäristöjärjestelmät samalle tasolle.

Merkittävin tietojärjestelmähänke valmistui sähkötoimialalla. Uusi järjestelmä tukee ennakoivaa huoltoa ja viankorjausprosessia. Asiakassuhteiden parantaminen ja asiakaspalautteeseen reagointi on ollut edelleen koko yhtiön kehitystavoitteena. Mittausten mukaan asiakkaiden käsitys VR-Radan toiminnasta on kehittynyt myönteisesti ja yhtiö on saavuttanut hyvänä pidetyn tason.

## Tulevaisuuden näkymät

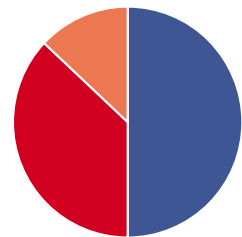
Rataverkon parannustöiden painopiste on siirtymässä Itä- ja Pohjois-Suomeen. Lähivuosina Etelä-Suomessa tulee toteutettavaksi useita uusien ratojen rakennusprojekteja sekä turvallisuus-, automatisointi- ja raidehankkeita. Vuonna 2002 alkavat työt Keravan ja Lahden välisellä oikoradalla sekä Tikkurilan ja Keravan välisellä kaupunkiradalla.

VR-Rata varautuu ratatöiden kilpailun lisääntymiseen. Yhtiö keskittyy rautatieteknistä osaamista, erikoiskalustoa ja turvallisuuden tuntemusta vaativiin töihin. Näissä tehtävissä kilpailukyky pysyy hyvänä myös tulevaisuudessa.



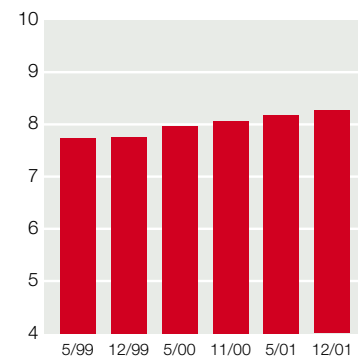
Liikevaihto 2001

■ Kunnossapito	39%
■ Rakentaminen	48%
■ Suunnittelu-, materiaali- ja muut palvelut	13%



Työtunnit 2001

■ Kunnossapito	50%
■ Rakentaminen	37%
■ Suunnittelu-, materiaali- ja muut palvelut	13%



Asiakastytyväisyys 1999–2001

yleisarvosana, asteikko 4–10





Tavaraliikenteen määrä laski ■ Henkilöliikennettä vahvistettiin  
 ■ Muutoksia terminaali- ja varikkoverkostossa

# Autokuljetukset täydentävät VR:n palveluja

VR-konsernin junaliikennettä täydentävät autokuljetukset, joista vastaavat Oy Pohjolan Liikenne Ab:n tytäryhtiöt. Tavaraliikennettä hoitavat Transpoint Oy Ab, sen tytäryhtiö Combitrans Oy ja säiliöliikenteeseen erikoistunut Oy Transuotila Ab. Yhtiöillä on käytössään noin 190 omaa ja 750 alihankkijoiden kuorma-autoa sekä 60 säiliöautoyhdistelmää. Linja-autoliikenteestä vastaa Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab ja sen tytäryhtiö Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab. Linja-autojen määrä on noin 310. Kaikkien yhtiöiden tavoitteena on olla tehokas ja kannattava edelläkävijä omalla toimialallaan.

Pohjolan Liikenne -yhtiöillä on vahva asema Suomen maantieliikenteessä. Transpoint on yksi kolmesta merkittävimmästä kappaletavarajärjestelmästä. Combitrans Oy on maantieliikenteen suurin osa- ja kokokuormakuljetusten välittäjä ja Oy Transuotila Ab Suomen suurin nestemäisiä polttoaineita kuljettava yritys. Konsernin markkinaosuus Suomen linja-autoliikenteestä on yli 5 %. Pääkaupunkiseudun sopimusliikenteestä osuus on 4 %. Asema kuljetusmarkkinoilla säilyi ennallaan vuonna 2001.

## Henkilöliikenne ja säiliökuljetukset kasvussa

Autoliikenteen liikevaihto vuonna 2001 oli 195,4 miljoonaa euroa. Kasvua edelliseen vuoteen oli 2 %. Liikevaihdosta tavaraliikenteen osuus oli 160,4 miljoonaa euroa eli 82 % ja henkilöliikenteen osuus 35,0 miljoonaa euroa eli 18 %.

Tavaraliikenteessä kuljetusmäärät kasvoivat alkuvuonna, mutta kesällä kasvu taittui. Tavaraa kuljetettiin 6,9 miljoonaa tonnia, mikä on 7 % vähemmän kuin edellisenä vuonna. Syynä kuljetusmäärien pienenemiseen olivat ennen kaikkea metsäteollisuuden seisokit vuoden jälkipuoliskolla. Säiliökuljetukset lisääntyivät 12 % ja olivat kaikkiaan noin miljoonaa tonnia. Säiliöliikenteen kasvu johtui edellisen vuoden loppupuolella hankitusta lisäliikenteestä ja uusista kuljetussopimuksista.

Henkilöliikenteessä kuljetettiin 15,2 miljoonaa matkustajaa. Se oli 5 % edellisvuotta enemmän. Kasvuun vaikuttivat mm. Pyhtään Liikenne Oy:n osto kesäkuussa 2001 sekä sopimusliikenteen kasvu. Konsernirakennetta yksinkertaistettiin tekemällä kaksi henkilöliikenneyhtiötä koskevaa fuusiota.

## Ammattitaidosta hyvät arviot

Asiakkaiden tyytyväisyyttä tutkittiin vuosittaiseen tapaan. Transpointin vahvimpina puolina asiakkaat pitivät kuljettajien toimintaa ja myyntihenkilöstön ammattitaitoa. Kehitettävää on edelleen ongelmatilanteiden ja reklamaatioiden hoidossa. Combitransin vahvuuksia olivat ammattitaitoisuus ja joustavuus. Yhtiön suurimmat kehityskohteet olivat poikkeamien hoidossa ja viestinnässä. Transpointin asiakkailtaan saama yleisarvosana nousi ja Combitransin laski hieman edellisestä vuodesta.

Pohjolan Kaupunkiliikenne menestyi taas hyvin sopimusliikennettä koskevissa asiakastytyväisyystutkimuksissa. Asiakkaat pääkaupunkiseudulla ja Turussa arvioivat, että yhtiö tarjoaa parasta palvelua näiden alueiden kaupunkiliikenteessä. Yhtiön vahvuuksia ovat kuljettajien ammattitaito sekä linja-autokaluston kunto ja siisteys.

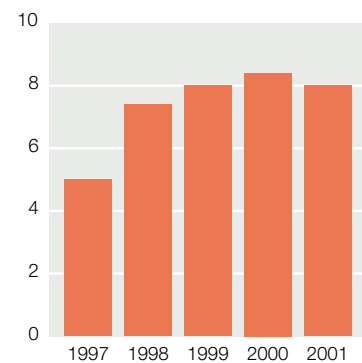
## Parannuksia asiakaspalveluun

Transpointin vuonna 2000 perustaman kuljetustilauskeskuksen toimintatavat vakiintuivat. Se ottaa tilauksia vastaan puhelimitse, Internetin kautta ja sähköpostilla. Kertomusvuonna myös sähköistä laskutusta kehitettiin. Sen tuloksena asiakkailla oli loppuvuonna 2001 mahdollisuus valita kahdesta vaihtoehdoisesta laskutusstavasta. Transuotila sai uuden asiakas-tilausten hallintajärjestelmän, joka helpottaa asiakkaiden kuljetustilauksen tekoa ja jälkikäsitteilyä. Syksyllä yhtiö aloitti raskasöljytoimitukset Ruotsin laivoihin.



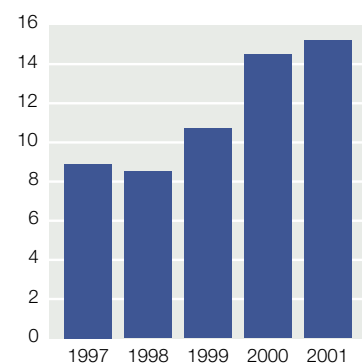
Autoliikenteen osuus VR:n liikevaihdosta 2001

■ Autoliikenne 17%



Kuljetusmäärät autoliikenteessä 1997–2001

miljoonaa tonnia



Bussimatkat 1997–2001

miljoonaa



Henkilöliikenteessä kehittämisen painopiste oli Kymenlaaksossa, jossa konserniin hankitun Pyhtään Liikenteen toiminnot yhdistettiin alueen muuhun liikenteeseen. Konsernin terminaali- ja varikkoverkoston kehitystyö jatkui. Transpointin Riihimäen ja Lahden terminaalit yhdistyivät. Kymenlaaksossa Haminan, Pyhtään ja Kotkan henkilöliikenteen varikkotoiminnot keskitettiin Kotkan päävarikolle. Kotkan pesutoiminnot ulkoistettiin.

### **Tulevaisuuden näkymät**

Tavaraliikenteen näkymät ovat sidoksissa yleisen taloudellisen tilanteen kehittymiseen. Kilpailu supistuneista kuljetusmääristä kiihtyy. Säiliöliikenteen näkymät ovat vakaammat. Pienyritysvaltaisen alan yrityskoko alkaa kasvaa. Henkilöliikenteen näkymät ovat samoin vakaat, ja kaukoliikenteessä voidaan odottaa pientä kasvua. Tärkeä kysymys on suomalaisen liikennelupajärjestelmän tulevaisuus EU-lainsäädännön muuttuessa.

Vuoden 2002 tavoitteita henkilöliikenteessä ovat ympäristöjärjestelmän rakentaminen ja omaesimiesjärjestelmän kehittäminen. Tavaraliikenteessä asiakkaille tarjotaan nykyistä monipuolisempia kuljetuspalveluja ja erilaisia laskutusvaihtoehtoja. Myös sähköistä tiedonvälitystä lisää.

VR-konsernin yhdistettyjen kuljetusten määrä kasvoi vuonna 2001 neljänneksen. Rekkajunat kulkevat öisin läpi Suomen. Jakelukuljetus perillä hoidetaan maanteitse.



Uusia palvelupisteitä myös Pasilan ja Tampereen asemille ■ Pendolino-junan ravintola laajeni ■ Ravintolavaunujen kassajärjestelmälle kansainvälinen palkinto

# Uusin palveluin Pendolino-junassa

Avecra Oy harjoittaa kahvila-, ravintola- ja kioskitoimintaa suurimmilla rautatieasemilla ja kaukoliikenteen junissa. Palvelupisteitä asemilla on noin 30. Lisäksi Avecran palveluja on päivittäin noin 130 junassa. Avecran tavoitteena on toiminnan korkea laatu, tehokkuus, tyytyväiset asiakkaat sekä motivoitunut ja sitoutunut henkilökunta.

Ravintolaelinkeinon tilanne on pysynyt viimeiset kymmenen vuotta samankaltaisena. Asiakaspaikkojen määrä kasvaa vuosittain nopeammin kuin palveluiden kysyntä. Viime aikojen kehitykselle on ollut tyypillistä ruokamyynnin kasvu. Samaan aikaan alkoholijuomien myynti on vähentynyt. Avecran markkinaosuus on viime vuosina laskenut, mikä johtuu mm. rautatieasemien sijainnista ydinkeskustojen ulkopuolella.

Yhtiön kehitystoiminnan painopiste oli vuonna 2001 edelleen Helsingin rautatieasemalla. Asemalle edellisenä vuonna avattujen uusien toimipisteiden liikeideoita täsmennettiin. Tavoitteena oli parantaa tuotteiden ja palvelun laatua sekä kustannustehokkuutta. Ravintolatoiminnan liikevaihto oli 29,4 miljoonaa euroa, mikä on 3 % enemmän kuin edellisenä vuonna.

Helsingissä myönteistä palautetta saanut uusi Baguette & Co -piste avattiin myös Pasilan ja Tampereen rautatieasemille. Myyntipiste tarjoaa asiakkaille tuoreita, paikan päällä paistettuja ja täytettyjä patonkeja. Tampereen pisteen yhteydessä on Helsingissä jo testattu uudentyypinen makkarakioski, Aseman Wursti.

Karjaan asemalla sijainneen ravintolan toiminta lopetettiin. Loppuvuonna tehtiin päätös myös Tampereen rautatieasemalla sijaitsevan ravintola Semaforin sulkemisesta alkuvuonna 2002.

### Pendolinossa uusi Prego-ravintola

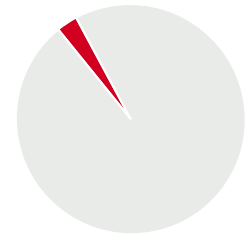
Junien ravintolapalveluista vastaava Avecran A-Catering kehitti uusiin Pendolino-juniin oman palvelukokonaisuuden. Liikematkustajien business-luokassa lipun hintaan sisältyy itsepalvelupisteen kahvitarjoilu. Business-luokassa voi myös tilata aamiaisen tai välipalan omalle paikalle. Prego-ravintolassa on aikaisempaa enemmän tilaa, ja lisäksi ravintolan valikoima on monipuolisempi. Ravintolasta saa nyt myös lämpimiä ruoka-annoksia ja paikan päällä paistettua leipää.

Kärrymyynni yleistyi, kun kaksikerroksisten InterCity2-junien määrä kasvoi. IC2-junissa ei ole ravintolavaunua vaan niiden tarjoilu perustuu kärrymyyntiin. Muutos vähensi A-Cateringin myyntiä 3 %. Kertomusvuoden aikana käynnistettiin toimenpiteet kustannusten sopeuttamiseksi vastaamaan supistunutta myyntiä. Ohjelma jatkuu vuonna 2002.

A-Catering oli yksi Computer World -lehden myöntämän Wireless Innovator 2001 -palkinnon saaja. Tunnustus tuli ravintolavaunujen kassajärjestelmän ja siihen liittyvän taustajärjestelmän langattomasta tiedonsiirrosta. Järjestelmä on kehitetty Avecralle ja on ainoa laatuaan maailmassa.

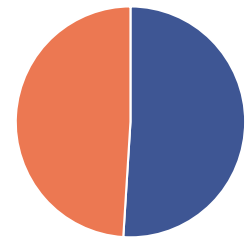
### Tulevaisuuden näkymät

Kilpailutilanne ravintolaelinkeinossa säilynee tulevaisuudessa entisen kaltaisena. Vuoden 2002 merkittävin kehityskohde on ravintola Elielin uudistaminen Helsingin rautatieasemalla. Tavoitteena on tehdä Elielistä viihtyisä, monipuolisia palveluita tarjoava ravintola junamatkustajille ja muille rautatieasemalla asioiville.



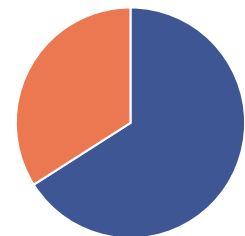
Ravintolatoiminnan osuus VR:n liikevaihdosta 2001

■ Ravintolatoiminta 3 %



Liikevaihto 2001

■ Ravintolat junissa 51 %  
■ Ravintolat asemilla 49 %



Henkilöstö 2001

■ Ravintolat junissa 66 %  
■ Ravintolat asemilla 34 %





Uusi henkilöstöstrategia valmistui ■ Yhteisiä arvoja pohdittiin henkilöstön kanssa ■ Osaamisen kartoitus alkoi

## Henkilöstöjohtamiselle lisää painoa

VR on perinteikäs, mutta nopeasti uudistuva työnantaja. Sen tavoitteena on, että henkilöstöllä on hyvät työskentelyedellytykset, kehittymishaasteita ja mahdollisuuksia jatkuvaan oppimiseen työssään. Tuloksiin pyritään yhteistyössä henkilöstön kanssa.

VR-konsernin henkilöstöjohtamisessa suunta täsmentyi vuoden 2001 aikana. Liiketoimintastrategioiden tarkistamisen yhteydessä laadittiin myös henkilöstöstrategia. Sen mukaan johtamiseen kiinnitetään lähivuosina aikaisempaa enemmän huomiota sekä konsernin, konserniyritysten että työyksiköiden tasolla.

VR-konserni on Suomen suurimpia työnantajia. Sen henkilöstömäärä oli vuonna 2001 keskimäärin 14 900. Henkilökunnasta suurin osa, 9 100 henkilöä, työskenteli junaliikenteen tehtävissä. Radan rakentamisen ja kunnossapidon tehtävissä oli 2 800 henkilöä. Konsernin henkilöstömäärä väheni edellisestä vuodesta 3 %.

Periaatteena henkilöstöpolitiikassa on ollut, että henkilöstölle tarjotaan uusia tehtäviä konsernin sisältä toimintojen uudelleenjärjestelyjen yhteydessä. Ulkopuolinen rekrytointi on ollut pitkään maltillista, ja linja jatkuu samanlaisena. Kertomusvuonna palkattiin henkilöstöä konsernin ulkopuolelta lähinnä vain erityistehtäviin.

### Arvokeskustelua henkilöstön kanssa

Konsernin uusi henkilöstöstrategia vuosille 2002–2006 painottaa yhtenäisen ja pitkäjänteisen johtamiskulttuurin vahvistumista. Strategian toinen painopiste johtamisen lisäksi on nopeasti muuttuvan henkilöstörakenteen hallinta. VR:n henkilöstön keski-ikä on 45 vuotta, ja seuraavan kymmenen vuoden aikana henkilöstön poistuman arvioidaan olevan 42 %. Menestystekijöiksi nousevat työyhteisön parempaan suorituskyykyyn tähtäävä esimiestyö, osaamisen hallinta, tuleviin uusrekrytointeihin varautuminen ja tehokas henkilöstöresurssien käyttö.

Strategiatyön yhteydessä VR:n arvoista käytiin laajaa keskustelua henkilöstön kanssa. Jokaisella työntekijällä oli mahdollisuus ottaa kantaa johdon arvoehdotelmaan. Arvokeskustelussa henkilöstöltä saatiin paljon hyödyllistä palautetta toimintatavoista ja johtamisesta. Yhteiset arvot vahvistetaan kevään 2002 aikana.

Kertomusvuonna huomiota kiinnitettiin myös kehityskeskusteluihin. Ne halutaan juurruttaa olennaiseksi osaksi johtamista, kehittämistä sekä esimiesten ja työntekijöiden välistä vuorovaikutusta eri organisaatiotasolla. Eri yksiköistä nimettiin ja valmennettiin joukko henkilöitä ns. sisäisiksi valmentajiksi. Heidän tehtävänä on toimia esimiesten tukena kehittämistyössä. Pyrkimyksenä on luoda uusia toimintatapoja, joiden avulla henkilöstö voi osallistua entistä aktiivisemmin oman työnsä ja yrityksensä kehittämiseen.

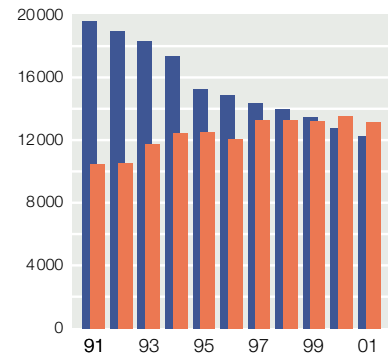
### Oikeaa osaamista

Kilpailukyvyyn ylläpitäminen, asiakassuhteiden syventäminen, sähköisen liiketoiminnan kasvu ja muu tekninen kehitys edellyttävät henkilöstöltä uudenlaista osaamista. Vuonna 2001 suunniteltiin yhteistä toimintamallia osaamisen hallintaan. Ensimmäiseksi kartoitettiin sähköisen liiketoiminnan edellyttämää osaamista.

Koulutuksessa pyrittiin käytännönläheisyyteen ja monimuotoisuuteen. Työnopastuksen osuus kasvoi, ja mahdollisuudet etäopiskeluun laajenivat. Henkilökunnalle avattiin verkkokoulu, jonka tavoitteena on tarjota kaikille opiskelusta kiinnostuneille mahdollisuus itsenäiseen opiskeluun.

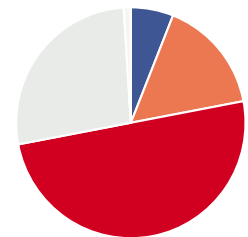
Uusien veturinkuljettajien koulutus alkoi usean vuoden tauon jälkeen. Koulutus kestää noin vuoden. Täydennyskoulutuksessa painopisteenä oli esimiesvalmennus. Ensimmäinen keskijohdon ryhmä sai päätökseen vuoden mittaisen, ihmisten ja muutoksen johtamiseen keskittyvän valmennusohjelman. Keskijohdon valmennus jatkui kahdella uudella ryhmällä. Myös työnjohdon koulutusohjelma uudistui.

Oppisopimusmenetelmää hyödynnettiin koulutuksessa. VR-Rata käytti sitä yhtiön rekrytoidun sähkö- ja turvalaiteasentajien ammatillisessa koulutuksessa. Avecra jatkoi



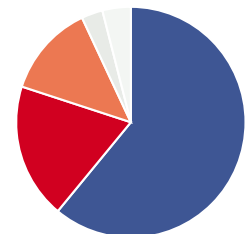
Henkilöstö- ja kuljetusmäärät rautateillä 1991–2001

■ Henkilöstö  
■ Tonni- ja henkilökilometrit, miljoonaa



Henkilöstön ikärakenne 2001

■ 20–30 v. 6%  
■ 31–40 v. 16%  
■ 41–50 v. 50%  
■ 51–60 v. 27%  
■ yli 60 v. 1%



Henkilöstö toimialoittain

■ Rautatieliikenne 61%  
■ Ratojen rakentaminen ja kunnossapito 19%  
■ Autoliikenne 13%  
■ Ravintolatoiminta 3%  
■ Muut 4%





ravintolahenkilökunnan oppisopimuspohjaista, ammattitutkintoon tähtäävää koulutusta, johon on osallistunut jo lähes 20 % henkilökunnasta. Myös Transpoint teki oppisopimuksia uusien kuljettajien kanssa.

Työkyvyn ylläpitäminen ja jatkuva parantaminen ovat tärkeitä osa VR:n henkilöstöstrategiaa. Tavoitteena on, että henkilöstö pysyy hyvässä kunnossa koko työuran ajan. Terveystarkastuksia lisättiin, ja niiden välejä tihennetään edelleen seuraavina vuosina. Loppuvuonna valmistui Työterveyslaitoksen kanssa toteutettu laaja tutkimus, jossa selvitettiin liikenteenohjaajien ja veturinkuljettajien työkykyä. Tutkimuksesta saatiin perustietoa liikenneturvallisuustehtävissä työskentelevien terveystarkastusten kehittämiseen.

### **Tulevaisuuden näkymät**

Vuoden 2002 tavoitteena on uudistetun henkilöstöstrategian soveltaminen ja kehityshankkeiden tulosten seuranta. Yksi keskeinen tavoite on konsernin uusien arvojen kytkeminen käytännön työhön. Toinen iso tehtävä on osaamisen hallinnan kehittäminen.

VR:n haasteena on työpaikkojen määrän epätasainen kehitys eri puolilla Suomea. Pääkaupunkiseudulla tarvitaan jatkuvasti lisää työvoimaa, kun lähiliikenne kasvaa. Muualla Suomessa taas VR:ltä vapautuu lähivuosina henkilökuntaa, mutta uusia työpaikkoja syntyy vain vähän.

Veturinkuljettajan ammatti on vastuullista asiakaspalvelutyötä. Uusien kuljettajien koulutus alkoi kertomusvuonna usean vuoden tauon jälkeen.

Kolmivuotinen turvallisuusohjelma päätökseen ■ Kulunvalvonta nosti turvallisuustasoa  
 ■ Tasoristeysten turvallisuuteen huomiota

## Turvallisuus VR:n perusarvo

Turvallisuus on tärkein VR:n liiketoimintaa ohjaavista arvoista. VR:n tavoitteena on ollut nostaa junaliikenteen turvallisuus Suomessa EU-maiden huipputasolle. Kertomusvuonna saatiin päätökseen vuonna 1999 käynnistynyt kolmivuotinen turvallisuusohjelma ja valmisteltiin uusi ohjelma vuosille 2002–2004. Painopisteenä ohjelmassa on edelleen henkilöstön jatkuva koulutus.

Turvallisuusohjelmassa määritellään VR:n turvallisuustyön käytännön tavoitteet ja tärkeät kehityshankkeet. Työn periaatteet, organisointi ja vastuut on kirjattu turvallisuuspolitiikkaan. Se kattaa junaturvallisuuden lisäksi muut yritysturvallisuuden osa-alueet. Vuonna 1995 laadittu politiikka uusittiin vuonna 2001. Tavoitteena oli selkeyttää turvallisuustyön periaatteita ja määritellä turvallisuus yhdeksi liiketoiminnan avaintukitoiminnoksi.

Päättyneen kolmivuotiskauden tärkeimmät tavoitteet saavutettiin. Turvallisuustaso nousi eikä junaliikenteessä tapahtunut vakavia yhteentörmäyksiä eikä muitakaan sellaisia onnettomuuksia, jotka olisivat johtaneet matkustajien tai VR:n työntekijöiden kuolemaan.

Kertomusvuoden vakavin onnettomuus sattui marraskuussa Tampereen asemalla, kun sähköveturi törmäsi lähdössä olleen henkilöjunan perään. Veturi oli siirtymässä viereiselle raiteelle, jossa se oli tarkoitus kytkeä toiseen junaan. Törmäyksessä 48 henkilöä loukkaantui. Kenellekään ei kuitenkaan aiheutunut pysyviä vammoja. Lisäksi vuoden aikana kaksi henkilöä kuoli ja viisi loukkaantui vakavasti pudottuaan liikkuvasta junasta tai yrittäessään nousta liikkuvaan junaan. Ratatoissa loukkaantui kaksi henkilöä.

### Kulunvalvonta kattaa päärataverkon

Turvallisuusohjelman keskeinen hanke on ollut junien automaattisen kulunvalvontajärjestelmän laajentaminen koko päärataverkolle vuoden 2001 loppuun mennessä. Vaativa työ valmistui aikataulussa. Kaikkiaan kulunvalvonnan piirissä on noin 2 500 ratakilometriä. Järjestelmä valvoo nopeusrajoitusten noudattamista ja pysäyttää junan tarvittaessa. Järjestelmästä kokonaisuutena vastaa Ratahallintokeskus. Vetureihin ja ratatyökoneisiin kulunvalvontalaitteet on asentanut VR. Kulunvalvonnan lisäksi tärkeitä parannuksia turvallisuuden kannalta ovat olleet opastinjärjestelmän yhdenmukaistaminen, henkilöstön turvallisuuskoulutuksen uudistaminen sekä turvallisuusjohtamisen kehittyminen.

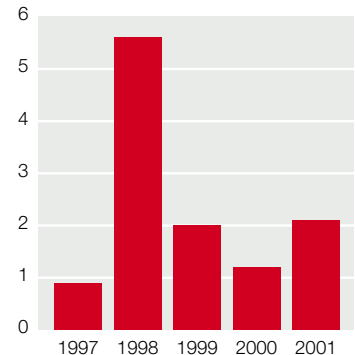
Uusi junaliikenteen ennakkotietojärjestelmä otettiin käyttöön maaliskuussa. Veturinkuljettajat, liikenteenohjaajat ja radalla työskentelevät saavat järjestelmästä etukäteen aikaisempaa täsmällisempää tietoa liikenteeseen vaikuttavista ratatoista ja muista poikkeuksista. Loppuvuonna valmistui turvallisuusohjelmaan kuulunut laaja tutkimus vaativissa liikenne-tehtävissä työskentelevien toimintakyvystä. Tutkimus tehtiin yhteistyössä Työterveyslaitoksen kanssa, ja tuloksia käytetään hyväksi työterveyshuollon kehittämisessä.

Turvallisuusohjelman tavoitteena oli myös vähentää tilanteita, joissa matkustajat pääsevät putoamaan liikkuvasta junasta. Kertomusvuoden loppuun mennessä vanhempi, sininen vaunukalusto saatiin varustetuksi ovilukitusjärjestelmällä. Se estää ovien aukaisemisen, kun juna on liikkeellä. Kaikissa InterCity- ja Pendolino-junissa sekä lähiliikenteen junissa on automaattisesti sulkeutuvat ovet.

### Huomiota tasoristeysksiin

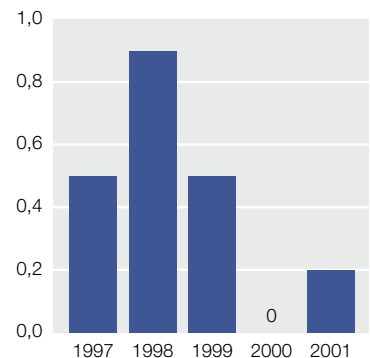
Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä esitti keväällä ohjelman tasoristeysturvallisuuden parantamiseksi. Sen tavoitteena on poistaa 1 100 tasoristeystä vuoden 2015 loppuun mennessä ja varustaa jäljelle jäävät turvalaittein. Autoilijoiden asenteisiin pyrittiin vaikuttamaan liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenneturvan, Tiehallinnon, poliisin ja VR:n yhteisellä kampanjalla. Sen painopisteenä olivat rataosat Seinäjoelta Vaasaan ja Kaskisiin sekä Oulusta Tornioon.

Kertomusvuonna sattui 60 tasoristeysonnettomuutta, kun niiden määrä oli edellisellä vuonna 52. Tasoristeyskuoli 12 henkilöä ja viisi loukkaantui vakavasti. Junamatkustajille ei tasoristeysonnettomuuksissa aiheutunut henkilövahinkoja. Kertomusvuoden pahin



**Kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet matkustajat 1997–2001**

miljardia henkilökilometriä kohti



**Törmäykset junaliikenteessä 1997–2001**

10 miljoonaa junakilometriä kohti



onnettomuus sattui heinäkuussa Kärkölässä, jossa viisi henkilöautossa ollutta ihmistä sai surmansa. Tutkimuksissa auton todettiin ajaneen lähestyvän pikajunan eteen varoituslaitteista huolimatta.

### **Tulevaisuuden näkymät**

VR:n turvallisuusohjelman painotus siirtyy suurista investoinneista käytännön työtehtäviin. Vuosille 2002–2004 laaditun ohjelman painopisteenä on edelleen henkilöstön jatkuva koulutus ja valmentaminen. Lisäksi huomiota kiinnitetään riskien analysointiin ja turvallisuusasioiden johtamiseen. Esimiehiä ja asiantuntijoita varten suunniteltu oma koulutusohjelma alkaa vuoden 2002 aikana.

Lähivuosina turvallisuuden vaikuttavia merkittäviä hankkeita ovat automaattisen kulunvalvonnan jatkaminen ja uuden radiojärjestelmän rakentaminen. Kulunvalvonta laajenee päärataverkon ulkopuolelle. Ratahallintokeskuksen tavoitteen mukaan kulunvalvonta kattaa Suomen koko rataverkon vuoteen 2005 mennessä.

Uusi radiojärjestelmä tulee myös koko rataverkolle. Tavoitteena on saada se käyttöön vuoteen 2006 mennessä. Samanlainen GsmR-radiojärjestelmä on rakenteilla moniin Euroopan maihin. Uusi järjestelmä vähentää häiriöitä rautatieliikenteen viestiyhteyksissä ja nopeuttaa yhteydenpitoa liikenteenohjauksen ja junan välillä. Radioverkon rakentamisesta vastaa Ratahallintokeskus. VR varustaa junat uusilla laitteilla.

Junaliikenteen turvallisuustaso on noussut viime vuosina mm. junien automaattisen kulunvalvonnan ansiosta. Järjestelmä kattaa nykyisin pääradat ja laajenee koko rataverkolle vuoteen 2005 mennessä.

# Junan etuna ympäristöystävällisyys

VR:n ympäristötoiminnan tavoitteista 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 käyttö sekä kierrätys. Myös asemien ja ratapihojen siisteyden ja kaluston kuntoon kiinnitetään huomiota.

Ympäristöystävällisyys on yksi VR:n menestystekijöistä. Ympäristötoiminnan periaatteet on määritelty konsernin ympäristöpolitiikassa. Sen mukaan VR sitoutuu toiminnassaan ympäristönsuojelun parantamiseen ja kestävä kehityksen periaatteisiin. Vuonna 2001 valmistui lisäksi ympäristöstrategia, joka täydentää ympäristöpolitiikkaa.

Konserniyhtiöt noudattavat yhteistä ympäristöjärjestelmää ja laativat vuosittain oman ympäristöohjelmansa. Ympäristöorganisaation muodostavat konsernin ympäristöpäällikkö, eri yhtiöiden ympäristökoordinaattorit sekä toimipaikkakohtaiset ympäristövastaavat.

VR Osakeyhtiön tavara- ja henkilöliikenteen palveluilla sekä Transpointin tavaraliikennepalveluilla on ISO 14001 -standardin mukainen ympäristösertifikaatti. Vuonna 2001 uusina alueina sertifioitiin VR-Radan Haapamäen kyllästämön ja Hyvinkään sähköasennuskeskuksen toiminnot sekä Combitransin tavaraliikennepalvelut.

## Energiankulutus ja päästöt tärkeimmät ympäristövaikutukset

Ympäristön kannalta merkittävintä VR:n toiminnassa on energiankulutus ja siitä aiheutuvat päästöt. Hiilidioksidi-, typenoksidi- ja rikkidioksidipäästöjen lähteenä ovat dieselkaluston ja sähköntuotannon fossiiliset polttoaineet. Sähköjunaliikenne säästää energiaa ja aiheuttaa vain vähän päästöjä. Dieselvetoiset junat aiheuttavat 71 % junaliikenteen hiilidioksidipäästöistä, vaikka dieselvedon osuus koko junaliikenteestä on vain 25 %.

Rautatieliikenteen energiankulutus suoriteyksikköä eli tonni- ja henkilökilometriä kohti pysyi ennallaan ja oli 0,28 MJ. Tavoitteena on vähentää energiankulutusta vuoteen 2012 mennessä alle 0,23 MJ:een suoriteyksikköä kohti. Energiaa säästyy, kun sähköliikenteen osuus kasvaa, junien kokoamiseen liittyvät vaihtotyöt tehostuvat, junien täyttöaste paranee ja kalusto uusiutuu.

Kertomusvuoden aikana ei ollut sellaisia vakavia luparikkomuksia, joista olisi aiheutunut vaaraa tai haittaa terveydelle tai ympäristölle. Vuoden aikana ei ollut myöskään VR:n ympäristötoimintaan liittyviä oikeustapauksia tai korvauskanteita. Vaunujen kuormauksen ja ratatöiden aiheuttamasta melusta tuli joitakin valituksia VR:lle ja eri viranomaisille.

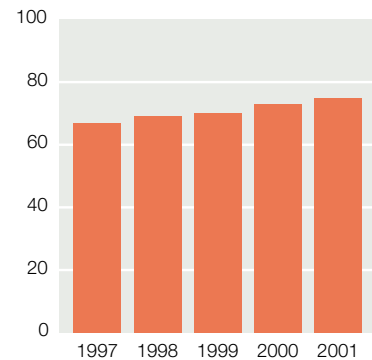
Pilaantuneiden maiden tutkimus- ja puhdistuskulut olivat vuonna 2001 noin 440 000 euroa. Tutkimuksissa ei tullut esille kohteita, jotka olisivat edellyttäneet ympäristövarauksen kirjaamista. Muitakaan ympäristötoimintaan liittyviä varauksia ei tehty.

Ympäristöperusteisina veroina ja veroluonteisina maksuina maksettiin yhteensä 5,4 miljoonaa euroa. Sähköstä maksettiin sähkön lisäveroa 590 000 euroa sekä kevyestä polttoöljystä ja dieselöljystä nestemäisten polttoaineiden lisäveroa 4,7 miljoonaa euroa. Kaatopaikkajätteestä jäteveroa maksettiin 120 000 euroa. Ratamaksun suuruus oli 52,5 miljoonaa euroa. Maksu määräytyy osittain liikenteen ulkoisten kustannusten perusteella.

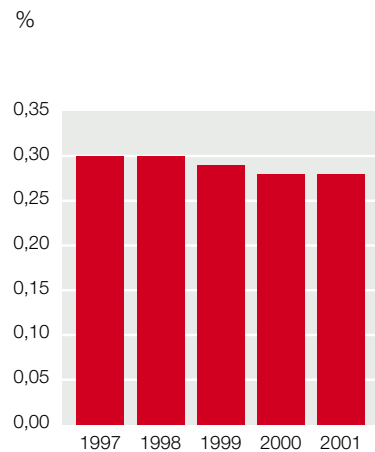
## Sähköliikenne laajeni

Sähköliikenne alkoi kertomusvuonna Raahan ja Tuomiojan välisellä rataosuudella. Sähköliikenteen osuus kaikesta junaliikenteestä nousi 75 %:iin. Tavoitteena on, että 80 % liikenteestä kulkisi sähköllä vuonna 2012.

Kymmenellä ratapihalla tehtiin viranomaismääräyksiin perustuva turvallisuus selvitys. Selvityksen kohteena olivat ratapihat Kouvolassa, Vainikkalassa, Haminassa, Kotkassa, Sköldvikissä, Joensuussa, Niiralassa, Riihimäellä, Tampereella ja Oulussa. Niiden kautta kulkee vuosittain suuria määriä vaaralliseksi luokiteltuja aineita. Vaarallisten aineiden kuljetuksissa ei esiintynyt terveydelle tai ympäristölle haitallisia päästöjä vuonna 2001.

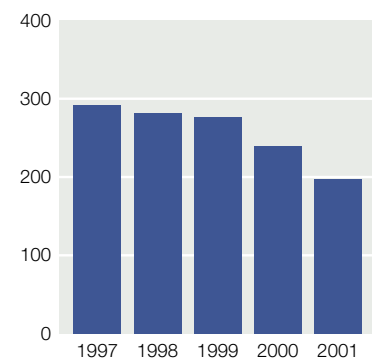


Sähköliikenteen osuus junakilometreistä 1997–2001



Rautatieliikenteen energiankulutus suoritteita kohti 1997–2001

MJ/(tonnikilometri + henkilökilometri)



Rautatieliikenteen hiilidioksidipäästöt 1997–2001

1000 tonnia



Vaarallisia aineita kuljetettiin vuoden aikana yhteensä 5,8 miljoonaa tonnia, mikä oli 9% vähemmän kuin edellisvuonna.

Ratojen kunnossapidossa otettiin käyttöön ympäristölle vähemmän vahingollinen rikkakasvien torjunta-aine ja vaihteiden voiteluaine. Transpoint jatkoi taloudellisen ajon valmennusta. Kaikkiaan yli 600 kuljettajaa on saanut Ecotraining-koulutuksen uuteen ajotapaan. Ravintolatoiminnan jätteiden lajittelusta valmistui suunnitelma.

Pilaantuneiden maiden kartoittaminen, tutkiminen ja kunnostaminen jatkuivat. VR-Yhtymän omistamista isoista kohteista tutkittiin Pasilan ja Hyvinkään konepaja-alueet. Kaksi muuta kohdetta olivat Seinäjoki ja Kokkola.

Polttonesteiden satamavarastointi keskitettiin Oulun Vihreäsaareen. Porin Tahkoluodon varastoalue öljysäiliöineen myytiin. Vaasan Vaskiluodossa varastoalueen vuokrasopimus päättyi ja öljysäiliöt myytiin.

### **Tulevaisuuden näkymät**

Lähivuosien suurimmat haasteet ympäristötoiminnassa liittyvät kasvihuonekaasupäästöjen, erityisesti hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen. Keskeisiä keinoja ovat energiankäytön tehokkuuden parantaminen ja sähkövetoisen junaliikenteen lisääminen. Myös jätteiden lajittelua ja kierrätystä tehostetaan. Ympäristöjohtamisjärjestelmien ulkoisia arviointoja ja sertifiointeja jatketaan.

Sähköjuna säästää energiaa ja aiheuttaa vain vähän päästöjä ja melua. Ympäristöystävällisen junaliikenteen suosio on kasvanut pääkaupunkiseudulla viime vuosina.

1

Lähtöaika  
Tid  
Time

Uusi aika  
Ändrad tid  
Delayed

Juna  
Tåg  
Train



07:47 IC 48

HELSINKI TAMPERE HÄMEENLINNA

PASILA



## 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.), ja Suomalais-amerikkalainen kauppakamari (vpj.)

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



**Antti Remes**, varapuheenjohtaja

s. 1947

Kauppat.maist.

Toimitusjohtaja, Osuuskunta Tradeka-yhtymä, Tradeka Group Oy

VR-Yhtymä Oy:n hallituksen jäsen vuodesta 1997

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

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



**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, Huoltovarmuuskeskus ja Suomen Kansallisteatterin Osakeyhtiö



**Veli-Matti Ropponen**

s. 1949

Dipl.ins., ekonomi

Öljyliiketoiminnan 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.), ja AB Nynäs Petroleum (vpj.)

Hallituksen jäsen: Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitto



### **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



## 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

Sosionomi Olli Männikkö  
Kansanedustaja Pekka Nousiainen  
Viestintäpäällikkö Mika Nykänen  
Kansanedustaja Lauri Oinonen  
Kenraalimajuri Jouko Oittinen  
TV-tuottaja Osku Pajamäki  
Erityisavustaja Katariina Poskiparta  
Kaupunginjohtaja Erkki Rantala  
Toimitusjohtaja Timo Rautajoki  
Metsänhoitaja Harri Rumpunen  
Kansanedustaja Pentti Tiusanen  
Kansanedustaja Marjatta Vehkaoja

## Tilintarkastajat

Erkki Mäki-Ranta, HTM, JHTT  
KPMG Wideri Oy Ab:  
Pentti Savolainen, KHT

## 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.

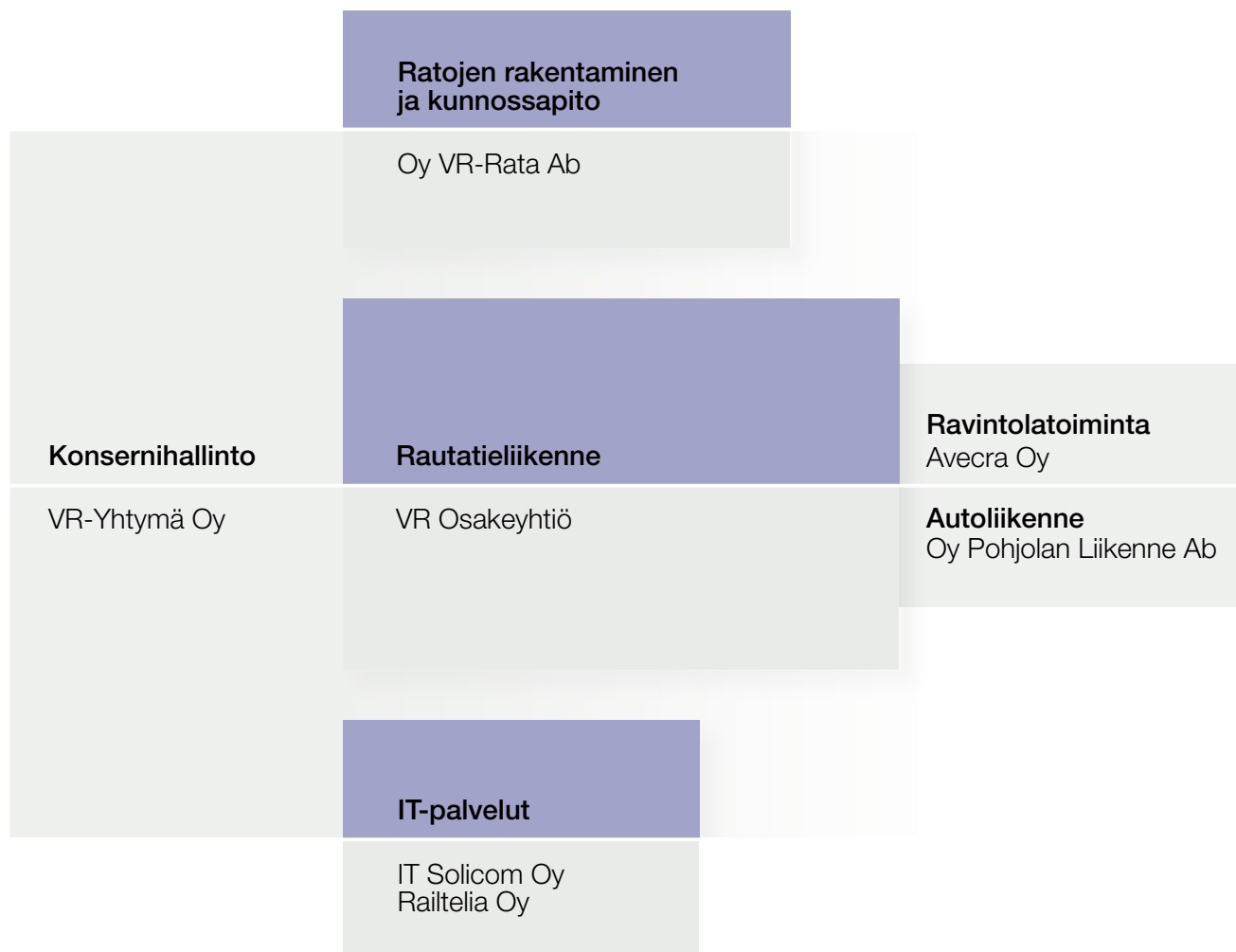
VR-Yhtymä Oy:n toimitusjohtaja on samalla VR-konsernin pääjohtaja.

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



	2001	2000	Muutos-% <sup>1)</sup>	1999	1998	1997
<b>Tavaraliikenne</b>						
<b>Kuljetusmäärät, 1000 t</b>						
Junaliikenne	41 678	40 501	2,9	39 979	40 740	40 321
Kotimainen	23 993	24 072	-0,3	23 212	23 613	23 603
Kansainvälinen	17 685	16 429	7,6	16 767	17 127	16 718
Itäinen	12 631	12 703	-0,6	12 912	12 986	11 935
Transito	4 006	2 671	50,0	2 809	2 948	3 368
Läntinen	1 048	1 055	-0,6	1 046	1 193	1 415
Autoliikenne	7 988	8 399	-4,9	7 993	7 384	5 017
<b>Yhteensä</b>	<b>49 666</b>	<b>48 900</b>	<b>1,6</b>	<b>47 972</b>	<b>48 124</b>	<b>45 338</b>
<b>Junaliikenteen tonnikilometrit, milj.</b>						
Kotimainen	6 588	6 802	-3,1	6 380	6 313	6 257
Kansainvälinen	3 269	3 305	-1,1	3 373	3 572	3 599
Itäinen	2 170	2 473	-12,3	2 525	2 571	2 441
Transito	772	473	63,2	485	578	652
Läntinen	327	359	-8,9	363	423	506
<b>Yhteensä</b>	<b>9 857</b>	<b>10 107</b>	<b>-2,5</b>	<b>9 753</b>	<b>9 885</b>	<b>9 856</b>
<b>Henkilöliikenne</b>						
<b>Matkat, 1000 matkaa</b>						
Junaliikenne	54 987	54 783	0,4	53 209	51 370	49 980
Kaukoliikenne	11 561	11 783	-1,9	11 851	11 985	12 031
Lähiliikenne	43 426	43 000	1,0	41 358	39 385	37 949
YTV-alue	33 166	32 300	2,7	31 000	29 300	28 000
Muu	10 260	10 700	-4,1	10 358	10 085	9 949
Autoliikenne	15 248	14 456	5,5	10 747	8 472	8 930
<b>Yhteensä</b>	<b>70 235</b>	<b>69 239</b>	<b>1,4</b>	<b>63 956</b>	<b>59 842</b>	<b>58 910</b>
<b>Junaliikenteen henkilökilometrit, milj.</b>						
Kaukoliikenne	2 596	2 707	-4,1	2 748	2 737	2 766
Lähiliikenne	686	697	-1,6	666	640	610
YTV-alue	316	308	2,6	295	279	260
Muu	370	390	-5,0	371	361	350
<b>Yhteensä</b>	<b>3 282</b>	<b>3 405</b>	<b>-3,6</b>	<b>3 414</b>	<b>3 377</b>	<b>3 376</b>
<b>VR-konsernin henkilökunta</b>	<b>14 913</b>	<b>15 405</b>	<b>-3,2</b>	<b>16 075</b>	<b>16 439</b>	<b>16 690</b>
<b>Junaliikenteen energiankäyttö, %</b>						
Sähkö	75,4	72,9	-	69,9	68,8	67,4
Dieselpolttoneste	24,6	27,1	-	30,1	31,2	32,6

1) Muutos-% viittaa muutokseen vuodesta 2000 vuoteen 2001

**EDI-sanomavälitys** Electronic data interchange. Sähköistä määrämutoista sanomavälitystä suuryritysten kesken.

**GsmR-radiojärjestelmä** Euroopan rautateiden uusi radiojärjestelmä, joka vähentää häiriöitä viestiyhteyksissä ja nopeuttaa yhteydenpitoa liikenteenohjauksen ja junan välillä. Järjestelmä kattaa Suomen rataverkon vuonna 2006.

**Henkilökilometri** Henkilöliikenteen suoriteyksikkö, joka tarkoittaa yhden matkustajan kulkemaa yhden kilometrin matkaa.

**InterCity-juna** InterCity-junat liikennöivät kaupunkien välillä. Junissa on yksi- ja kaksikerroksisia vaunuja. IC-junat sopivat liike- ja asiointimatustajille. Myös perheiden, liikuntarajoitteisten, allergikkojen ja lemmikkien tarpeet on huomioitu.

**InterCity2-juna, IC2-juna** InterCity2-juna on kokonaan kaksikerroksinen ja savuton juna. Tarjoilu junassa perustuu matkustajaosastoissa kiertävään myyntikärryyn. Junan rakenteellinen nopeus on 200 km/h.

**Junalautta** Turusta Saksaan ja Ruotsiin suuntautuvaa lauttaliikennettä. Tavaravaunut jatkavat satamista edelleen muualle Keski-Eurooppaan ja Skandinaviaan. Vaunujen telit vaihdetaan Turun satamassa Suomen ja Keski-Euroopan erilaisen raidelevyden takia.

**Junien automaattinen kulunvalvonta (JKV)** Järjestelmä koostuu radassa ja veturissa olevista laitteista. Sen avulla varmistetaan, että juna noudattaa nopeusrajoituksia sekä junan kulkuun vaikuttavia opasteita ja merkkejä. Jos juna ylittää sallitun nopeuden, laitteisto jarruttaa automaattisesti. Kulunvalvonta kattaa koko rataverkon vuonna 2005.

**Kaupunkirata** Pääkaupunkiseudulla vain lähiliikennettä palveleva rata, jolla junat kulkevat tihein välein. Ensimmäinen kaupunkirata valmistui Helsingistä Vantaan Hiekkaharjuun vuonna 1996 ja seuraava Helsingistä Espoon Leppävaaraan vuonna 2001. Hiekkaharju–Kerava-väli valmistuu vuonna 2004.

**Kerava-Lahti-oikorata** Uusi ratayhteys Keravalta Lahteen. Radan rakentaminen alkaa syksyllä 2002, ja rata valmistuu siltoineen ja asemineen vuonna 2006. Tulevaisuudessa Helsingistä pääsee junalla Lahteen nopeimmillaan 44 minuutissa.

**Kokojuna** Juna, joka vastaa painoltaan tai pituudeltaan veturin vetokykä ja jonka kaikki vaunut on lastattu samassa pisteessä ja viedään samaan määrämpään.

**Laivajuna-tuote** Laiva- ja junamatkan paketti, jossa junamatkan saa 50 % alennuksen.

**Matkakeskus** Matkakeskus on kaupungin keskustassa sijaitseva liikenteen palvelupaikka, jossa vaihtaminen kulkumuodosta toiseen on vaivatonta. Matkakeskuksessa on saman katon

alla kaikkien liikennemuotojen lipunmyynti, neuvonta, odotustilat ja muut palvelut. Matkakeskuksessa kohtaavat paikallinen, seudullinen ja valtakunnallinen henkilöliikenne.

**Matkakortti** Matkakortilla voi maksaa matkan joukkoliikenteessä. Matkakortti on lippu tai maksuväline. Junissa matkakortti käy pääkaupunkiseudun YTV-alueella. Matkakorttiin voi ladata joko aikaa eli kautta tai rahaa eli arvoa.

**Osa- ja kokokuormakuljetus** Osa- ja kokokuormakuljetuksia käytetään suurien tavaramäärien kuljettamiseen, ja ne perustuvat asiakkaan ja kuljetusliikkeen välisiin yhteistyösopimuksiin. Asiakas saa käyttöönsä joko kokonaisia autoja tai osia kuormista.

**Pendolino-juna** Pendolino-juna on suurimpien kaupunkien väliseen liikenteeseen tarkoitettu nopea juna. Sen huippunopeus on 220 km/h. Business-luokassa on hyvät palvelut liikematkustajille. Kallistuvan ja painetiiviin korin ansiosta matkustusmukavuus säilyy suurillakin nopeuksilla.

**Pikajuna** Pikajunat ovat perinteisiä, sinisistä vaunuista koostuvia junia, jotka liikennöivät kaupunkien välillä ja pitkillä etäisyyksillä.

**Radan perusparannus** Perusparannuksen yhteydessä radan suorituskyky kasvaa, jolloin junaliikenteessä päästään suurempiin nopeuksiin. Tavaraliikenteessä voidaan myös nostaa akselipainoja.

**Radan päällysrakenne** Kiskot, ratapölkkyt ja sepelikerros muodostavat radan päällysrakenteen. Pääradoilla käytetään kiskoja, jonka paino on 60 kiloa metriä kohden. Nykyisin uusille radoille asennetaan ainoastaan betonisia ratapölkkyjä. Raide eli kiskopari ja ratapölkky tuetaan paikalleen sepelillä.

**Raidelevyden säätölaite** Laite, joka säätää vaunujen pyöräkertojen leveyden raidelevyden mukaiseksi. Suomessa laite on koekäytössä Torniossa. Suomessa raidelevyys on 1 524 mm ja Ruotsissa 1 435 mm.

**RailTrace** VR:n kehittämä palvelu, jonka avulla rautatiekuljetusten etenemistä voidaan seurata Internetin kautta. Palvelu kattaa nykyisin kaikki kotimaan kuljetukset sekä Manner-Euroopasta Suomeen suuntautuvat kuljetukset. RailTrace on osa liikenne- ja viestintäministeriön koordinoimaa TEDIM-ohjelmaa.

**Ratahallintokeskus** Liikenne- ja viestintäministeriön alainen virasto, joka huolehtii rataverkon ylläpitämisestä ja kehittämisestä sekä rautatieliikenteen turvallisuudesta ja muista radanpitoon liittyvistä viranomaistehtävistä. www.rhk.fi

**Sepelinpuhdistus** Raidetta tukevasta sepelistä poistetaan epäpuhtaudet ja pieneksi jauhautuneet rakeet.

**Siirtokuormaus** Tavarantoimen siirto vaunusta toiseen esimerkiksi erilaisen raidelevyden takia. Siirtokuormauksia käytetään mm. Torniossa.

**Taajamajuna** Taajamajunat tarjoavat peruspalvelua ja pysähtyvät myös pienemmillä asemilla. Juniin ei voi varata paikkaa. Taajamajunat ovat veturivetoisia junia tai sähkömoottorijunia.

**TEU** Twenty-foot equivalent unit. Konttikuljetuksissa käytetty mittayksikkö, joka vastaa yhtä 20 jalan konttia.

**Tonnikilometri** Tavaraliikenteen suoriteyksikkö, joka tarkoittaa yhtä tonnia tavaraa kerrottuna yhden kilometrin kuljetusmatkalla.

**Transitoliikenne** Suomen kautta kolmanteen maahan suuntautuvaa liikennettä. Pääosa VR:n transitoliikenteestä tulee Venäjältä ja jatkaa Suomen satamien kautta länteen.

**Turvallitteet** Järjestelmä, joka koostuu junan kulkua ohjaavista vaihteista, niiden kääntölaitteista ja opastimista eli rautateiden liikennevaloista.

**Vaaralliset aineet (VAK)** Aineet, jotka saattavat aiheuttaa vahinkoa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle räjähdys-, palo- tai säteilyvaarallisuutensa, myrkyllisyytensä, syövyttävyytensä tai muun ominaisuutensa vuoksi.

**Vakioaikataulu** Aikataulurakenne, jossa eri junatyypien lähtöajat ja pysähdyspaikat ovat aina samat. Vakioaikataulu otetaan käyttöön Etelä-Suomessa vilkkaimilla yhteysväleillä kesällä 2002.

**Vihreä lähtö** Normaalihintaa 15 % edullisempi junavuoro. Lippujen lunastuksessa ja peruutuksessa on rajoituksia. Vihreitä lähtöjä on noin 10 % kaikista kaukojunavuoroista.

**VIPRO-hanke** Paperiteollisuuden, satamaoperaattoreiden ja kuljetusliikkeiden yhteinen Vientitoimitusprosessihanke, jonka tavoitteena on tehostaa logistista prosessia.

**Yhdistetyt kuljetukset** Yhdistetyissä kuljetuksissa tavara on koko kuljetuksen ajan samassa yksikössä ja kuljetukseen käytetään vähintään kahta eri kuljetusmuotoa. Pitkä runkokuljetus suoritetaan rautateitse, laivalla tai sisävesialuksella. Lyhyt jakelu- ja/tai noutokuljetus hoidetaan maanteitse.

**YTV-alue** YTV-alueeseen lukeutuvat Helsinki, Vantaa, Espoo ja Kauniainen. YTV on Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta, joka tuottaa mm. joukkoliikenteen palveluita alueellaan.

10:32	2	HELSINKI	IC 58	R
10:34	1	OULU	IC 49	R
10:37	4	JYVASKYLÄ	P 562	
10:40	3	VARSA	P 521	
13:20	1	HELSINKI	P 52	
13:38	1	ROVANIEMI	P 51	



# Tilinpäätös

Hallituksen toimintakertomus .....	47
Konsernin tuloslaskelma .....	51
Konsernin tase .....	52
Konsernin rahoituslaskelma .....	53
Emoyhtiön tuloslaskelma .....	54
Emoyhtiön tase.....	55
Emoyhtiön rahoituslaskelma .....	56
Tilinpäätöksen liitetiedot.....	57
Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet .....	57
Tuloslaskelman liitetiedot .....	58
Taseen liitetiedot .....	61
Konsernin tunnusluvut.....	68
Hallituksen esitys voittovarojen käyttämisestä .....	69
Tilintarkastuskertomus.....	69
Hallintoneuvoston lausunto .....	70

# Hallituksen toimintakertomus

## Markkinatilanne ja toimintaympäristö

Pitkään jatkunut talouden nousukausi kääntyi kertomusvuonna huonompaan suuntaan ja teollisuuden tuotanto- ja vientimäärät vähenivät ensimmäistä kertaa 1990-luvun alun laman jälkeen. Tämä johtui suurimmaksi osaksi vientiteollisuutemme päämarkkinoilla jo alkuvuonna tapahtuneesta suhdannekäänteestä, jota syksyn maailmanpoliittiset tapahtumat eräin osin vauhdittivat.

Rautatieliikenteen kannalta tärkeän metsäteollisuuden tuotannon määrä laski ennakkotiedon mukaan 7 %, millä oli suora vaikutus VR:n tavaraliikenteen kysyntään. Kun myös kemianteollisuuden volyyymi laski, ei metalliteollisuuden lievä kasvu pystynyt kompensoimaan muuta kuljetuskysynnän laskua kotimaisessa liikenteessä, mutta transitoliikenteen voimakkaan kasvun ansiosta tavaraliikenteen kokonaistonnimäärä kasvoi edellisvuodesta.

Suomen perusteellisuuden rakenne ja pitkätköt kuljetusmatkat ovat soveltuneet hyvin rautatiekuljetuksiin, joiden markkinaosuus koko tavaraliikenteestä on vakiintunut noin 25 %:n tasolle. Nyt tämä osuus kasvoi hieman. EU-maissa rautatieliikenteen markkinaosuus tavaraliikenteessä on keskimäärin runsaat 13 %.

Rautateiden henkilöliikenteen kysyntä reagoi talouden suhdannemuutoksiin muita liikennemuotoja vähäisemmin ja viiveellä. Muutosten yhteyttä suhdanteisiin hämärtävät lisäksi mm. energian hintamuutokset, liikenneverkkojen välityskyvyt ja sosioekonomiset muutokset. Päinvastoin kuin tavaraliikenteessä, rautateiden markkinaosuus henkilöliikenteessä Suomessa on EU-maiden keskiarvoa hieman pienempi. Suomessa markkinaosuus on noin 5 % ja EU-maissa keskimäärin 6 %. Pääsyy tähän on maamme pieni väkiluku, jolloin julkisen liikenteen vuorotaajuus jää verrattain harvaksi.

Pääkaupunkiseudun lähiliikennettä palveleva kaupunkirata valmistui Helsingin ja Lepävaaran välille elokuussa, jolloin lähi- ja kaukoliikenne voitiin ohjata omille raiteilleen. Samalla tälle osuudelle lisättiin 86 päivittäistä vuoroa. Kaikkiaan pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä on keskimäärin yli 700 päivittäistä junavuoroa. YTV:n matkakorttien koekäyttö aloitettiin vaiheittain vuoden jälkimmäisellä puoliskolla.

Kesäkuussa uudistettiin henkilöliikenteen lippujärjestelmä junatyyppeihin ja niiden palvelutasoon perustuvaksi ja poistettiin erilliset paikkaliput ja junatyypikohtaiset lisämaksut. Etukäteen ostettu lippu sisältää myös istumapaikkatiedon lukuun ottamatta taajamajunia. Uudistus mahdollistaa jatkossa paremmin lipunhankinnan sähköisten järjestelmien avulla. Asiakaspalautteen perusteella eräitä uudistuksen yksityiskohtia täsmennettiin.

Lokakuussa osa InterCity-vuoroista muutettiin Pendolino-vuoroiksi Helsingin ja Jyväskylän välillä. Kaukoliikenteen junista yli 90 % ja lähiliikenteen junista 98 % saapui määräasemalleen aikataulun mukaisesti, kun myöhästymisen rajana kaukoliikenteessä on viisi minuuttia ja lähiliikenteessä kolme minuuttia. Euron käyttöönotto sujui suunnitelmien mukaan ja ilman mainittavia ongelmia.

## Konsernin liikevaihto, tulos ja rahoitusasema

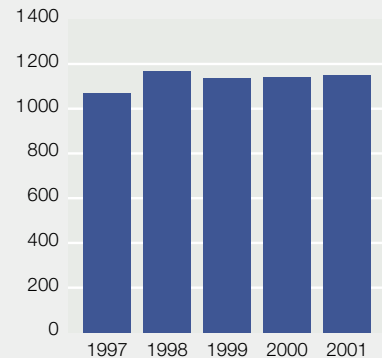
Konsernin liikevaihto oli 1 150,9 miljoonaa euroa. Edellisen vuoden liikevaihto oli 1 143,0 miljoonaa euroa. Liikevaihdon kasvua oli sekä henkilö- että tavaraliikenteessä. Valtion radanpitoon myytyjen töiden liikevaihto laski. Muiden toimintojen liikevaihdon muutokset olivat vähäisiä. Toimintakuluja nostivat erityisesti eläkekulut, joiden nousu oli 6,7 miljoonaa euroa. Muiden kulujen nousua pystyttiin kompensoimaan toiminnan tehostamisella.

Liikevoitto oli 49,0 miljoonaa euroa (65,5 M€) ja tilikauden voitto 42,0 miljoonaa euroa (51,6 M€).

Konsernin rahoitusasema säilyi koko tilikauden hyvänä. Nettokorkoja kertyi 12,3 miljoonaa euroa (11,0 M€). Pitkäaikaista lainaa konsernin ulkopuolelta ei otettu lukuun ottamatta Avarra-Asunnot Oy:n kiinteistöihin kohdistuvia valtion lainoja.

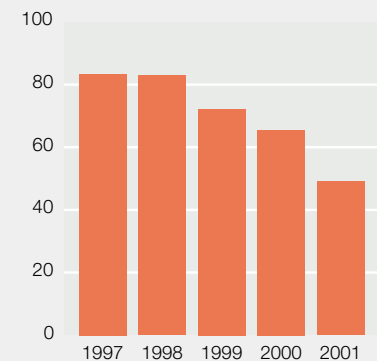
## Rautatieliikenteen määrät

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



Liikevaihto 1997–2001

M€



Liikevoitto 1997–2001

M€

VR Cargon kuljetusmäärä kasvoi lähes 3 % 41,7 miljoonaan tonniin. Määrä on VR:n historian suurin. Tästä kotimaisen liikenteen osuus oli 24,0 miljoonaa tonnia ja kansainvälisen liikenteen osuus 17,7 miljoonaa tonnia. Kotimainen liikenne väheni vajaat puoli prosenttia, kun taas kansainvälinen liikenne lisääntyi lähes 8 %. Kansainvälisellä liikenteellä tarkoitetaan sellaista liikennettä, joka kulkee rajan yli junalla. Tästä valtaosa on Suomen ja Venäjän välistä liikennettä tai transitoliikennettä Suomen läpi kolmansiiin maihin.

Kotimaisessa liikenteessä metsäteollisuuden kuljetukset vähenivät vajaat 2 %. Metalliteollisuuden kuljetusmäärät kasvoivat 4 %, ja kemianteollisuuden kuljetukset vähenivät vajaat prosenttia.

Suomen ja Venäjän välinen liikenne, jonka tonnimäärä oli 12,6 miljoonaa tonnia, väheni vajaat prosenttia. Yli puolet tästä liikenteestä oli raakapuun tuontia, runsas neljännes kemianteollisuuden tuotteita ja loput lähes kokonaan metalliteollisuuden tuotteita. Puun kuljetukset kasvoivat, mutta sekä kemian- että metalliteollisuuden kuljetukset vähenivät.

Transitoliikenne Suomen kautta oli 4,0 miljoonaa tonnia. Liikennemäärä kasvoi 50 %. Transitoliikenteestä vajaat 80 % oli kemianteollisuuden tuotteita, pääasiassa öljytuotteiden kuljetuksia Venäjältä läntiseen Eurooppaan. Nämä kuljetukset myös kasvoivat eniten.

Suorat junakuljetukset Suomen ja läntisen Euroopan välillä säilyivät noin miljoonassa tonnissa. Näistä kuljetuksista valtaosa kulki lautoilla Saksaan ja Ruotsiin. Tornion ja Haaparannan kautta suuntautuneet kuljetukset olivat vajaat neljännes läntisten kuljetusten määrästä.

Henkilöliikenteessä matkojen määrä oli 55,0 miljoonaa, mikä on samalla VR:n suurin vuotuinen matkojen määrä. Kasvu edelliseen vuoteen oli vajaat puoli prosenttia. Kasvu tuli pääkaupunkiseudun lähiliikenteestä, jossa matkamäärä YTV-alueella kasvoi lähes 3 %. Kaikkiaan lähiliikennealueella tehtiin 43,4 miljoonaa matkaa. Lähiliikennematkojen määrä nousi loppuvuonna Helsingin ja Leppävaaran kaupunkiradan mahdollistama palvelutaso.

Kaukoliikenne väheni vajaat 2 %. Kaikkiaan kaukoliikenteessä tehtiin 11,6 miljoonaa matkaa. Ratojen teknisen tason vuoksi matka-ajat ovat kaukoliikenteessä pysyneet ennallaan tai jopa kasvanee parin viime vuoden aikana. Erityisesti näin on tapahtunut Savon ja Karjalan radoilla, joilla on Ratahallintokeskuksen päätöksellä tilapäisluontoisesti alennettu junanopeuksia.

Helsingin ja Jyväskylän välisissä Pendolino-vuoroissa matkustajamäärät lisääntyivät selvästi aikaisempiin InterCity-vuoroihin verrattuna. Suomen ja Venäjän välisessä henkilöliikenteessä tehtiin 240 000 matkaa, missä oli kasvu 16 %. Erityisesti sesonkiaikoina matkustus oli vilkasta.

### Konsernin autoliikenne

Konsernin maantieliikennettä hoitaa Oy Pohjolan Liikenne Ab tytäryhtiöineen. Transpoint Oy Ab kuljettaa kappaleavaraa ja Combitrans Oy osa- ja kokokuormia. Oy Transuotila Ab kuljettaa nestemäisiä polttoaineita. Kaikkiaan Pohjolan Liikenne -konsernin tavarakuljetusmäärät olivat 8,0 miljoonaa tonnia. Määrä pieneni edellisestä vuodesta 5 % lähinnä metsäteollisuuden suhdannetilanteen johdosta. Omien kuorma-autojen lukumäärä oli vuoden lopussa 255. Alihankkijoiden autoja oli ajoissa keskimäärin 750.

Pohjolan Liikenteen linja-autoliikenne on organisoitu kahteen yhtiöön. Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab hoitaa linja- ja tilausliikennettä lähinnä eteläisessä ja itäisessä osassa maata. Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab hoitaa sopimusliikennettä pääkaupunkiseudulla ja Turussa. Näiden yhtiöiden linja-autoilla tehtiin kaikkiaan 15,2 miljoonaa matkaa. Matkojen määrä kasvoi noin 5 % pääasiassa yritysostojen seurauksena. Linja-autojen lukumäärä oli vuoden lopussa 310.

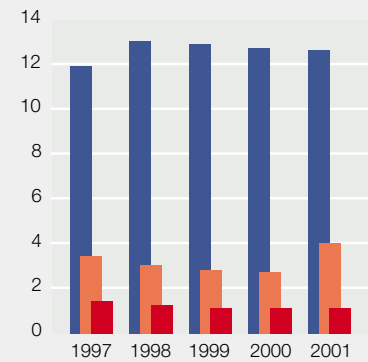
Kaikkiaan autoliikenteen liikevaihto oli 195,4 miljoonaa euroa (193,9 M€).

### Rataverkon rakentaminen ja kunnossapito

VR-konsernin yhtiöistä Oy VR-Rata Ab tarjoaa radanpidon suunnittelu-, rakentamis- ja kunnossapitopalveluja valtiolle, kunnille ja rautatiepalveluja käyttäville yrityksille. Suurin asiakas on liikenne- ja viestintäministeriön alainen Ratahallintokeskus, joka hallinnoi valtion rataverkkoa.

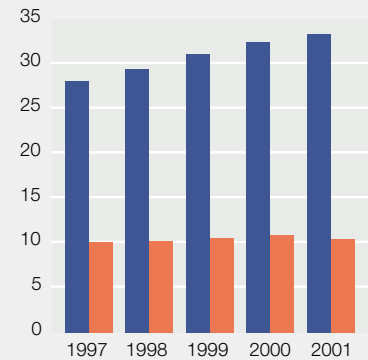
Ratojen rakentamisen ja kunnossapidon liikevaihto oli 235,9 miljoonaa euroa (249,4 M€). Tästä Ratahallintokeskuksen tilaamat työt olivat hieman yli 90 %. Yhtiö hoitaa käytännöllisesti katsoen koko rataverkon normaalin kunnossapidon. Investointitöistä suurin kohde oli edelleen Helsingin ja Tampereen välinen rataosuus, jonka kunnostus ja tason nosto on ollut työn alla kymmenkunta vuotta. Tämä työ on tarkoitus saada valmiiksi pääosin vuonna 2002.

Pääkaupunkiseudulla merkittävin kohde oli kertomusvuonna valmistuneeseen Helsingin ja Leppävaaran kaupunkirataan liittyneet työt. Laajoja ratojen perusrakennus- ja turvalaitetöitä tehtiin välillä Kotka–Kouvola–Iisalmi sekä Lappeenrannan ja Imatran alueella.



VR Cargon kansainväliset kuljetukset 1997–2001

miljoonaa tonnia  
 ■ Itäinen liikenne  
 ■ Transitoliikenne  
 ■ Läntinen liikenne



Matkat pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä 1997–2001

miljoonaa  
 ■ YTV-alue  
 ■ Muu



Pohjanmaan rataa perusparannettiin Seinäjoen ja Oulun sekä Kemin ja Tornion välillä. Yksityisraideasiakkaiden töistä merkittävimmät olivat Joutsenossa, Raumalla ja Imatralla.

Vuoden aikana valmistui kaikkiaan 400 erillistä ratojen perusparannus-, muutos-, sähköistys- tai turvalaitetyötä.

Toiminta Virossa jatkui. Siellä tehtiin rataverkon sepelinpuhdistustyötä ja perusparannustyöhön liittyviä suunnittelutehtäviä. Haapamäen kyllästämö solmi vuoden lopulla kyllästys sopimuksen Irlantiin toimitettavista pylväistä.

## Investoinnit

Konsernin investointimenot olivat 177,7 miljoonaa euroa (151,7 M€), josta VR Osakeyhtiön raideliikennekaluston osuus oli 131,4 miljoonaa euroa.

Elokuussa allekirjoitettiin tšekkiläisen CKD Vagonkan kanssa sopimus 16 kiskobussin hankinnasta. Nämä dieselkäyttöiset kiskobussit on tarkoitettu vähäliikenteisille radoille korvaamaan nykyistä raskasta veturivetoista kalustoa. Toimitukset alkavat kesällä 2005. Kaupan arvo on 27 miljoonaa euroa, ja sopimukseen sisältyy optio 20 kiskobussista.

Vuoden 1997 lopulla tilatusta kahdeksasta Pendolino-junasta oli vuoden 2001 loppuun mennessä toimitettu viisi. Sr2-sarjan sähkövetureita saatiin vuoden aikana lisää yhdeksän, joten kaikkiaan 46 veturin sarjasta oli vuoden loppuun mennessä toimitettu 29. Kaksikerroksisia InterCity-vaunuja toimitettiin vuoden aikana 21. Vuoden lopussa näitä vaunuja oli 82 tilatusta 92 vaunun sarjasta.

Oy VR-Rata Ab:n investoinnit olivat 12,8 miljoonaa euroa (13,3 M€), joista pääosa kohdistui raiteilla liikkuviin työkoneisiin ja vaunuihin.

Pohjolan Liikenne -konsernin investoinnit olivat 8,9 miljoonaa euroa (12,3 M€). Investoinnit olivat lähinnä autokaluston uusimisia.

## Konsernisuhteet ja organisaatiojärjestelyt

Pohjolan Liikenne -konserniin vuonna 2000 hankittu Kaarle Tamminen Oy ja kertomusvuonna hankittu Pyhtään Liikenne Oy sulautettiin vuoden lopussa Oy Pohjolan Henkiliikenne Ab:hen.

Oy VR-Rata Ab hankki kesäkuussa osake-enemmistön rautatiesiltojen siirtoon erikoistuneesta Megasiirto Oy:stä.

Joulukuussa allekirjoitettiin kauppasopimus, jolla konserniin kuulunut aravaraohitteinen Avarra-Asunnot Oy myytiin VVO-yhtymä Oy:lle. Kauppaan sisältyi 1 961 asuntoa 26 paikkakunnalla. Omistusoikeus siirtyi ostajalle 1.3.2002.

## Turvallisuus ja ympäristö

Viimeisen kolmen vuoden aikana käynnissä olleen junaturvallisuuden tehostamisohjelman tärkeimmät tavoitteet saavutettiin. Junaliikenteessä ei tapahtunut vakavia yhteentörmäyksiä eikä muita sellaisia onnettomuuksia, jotka olisivat johtaneet matkustajien tai VR:n työntekijöiden kuolemaan. Vakavin onnettomuus sattui marraskuussa Tampereen asemalla vaihtotyössä olleen sähköveturin törmäystä lähdössä olleen henkilöjunan perään, jolloin 48 henkilöä loukaantui.

Kertomusvuonna valmisteltiin uusi turvallisuusohjelma vuosille 2002–2004. Painopisteenä ohjelmassa on edelleen henkilöstön jatkuva koulutus.

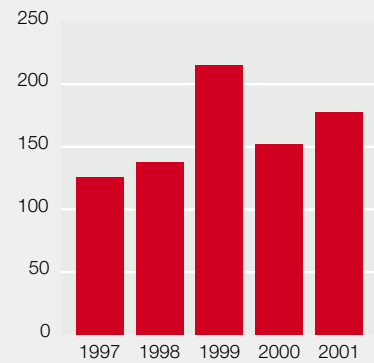
Tavoitteena ollut automaattisen kulunvalvontajärjestelmän laajentaminen koko päärataverkolle valmistui kertomusvuoden loppuun mennessä. Kaikkiaan kulunvalvonnan piiriin kuuluu noin 2 500 ratakilometriä. Järjestelmästä kokonaisuutena vastaa Ratahallintokeskus. Kaluston turvallisuutta parannettiin varustamalla vanhempi sininen vaunukalusto ovilukitusjärjestelmällä, joka estää liikkeellä olevan vaunun oven avaamisen.

Loppuvuonna valmistui yhteistyössä Työterveyslaitoksen kanssa tehty tutkimus vaativissa liikennetehtävissä työskentelevien toimintakyvystä. Tuloksia käytetään hyväksi työterveyshuollon kehittämisessä.

Ympäristöpolitiikassaan VR on sitoutunut ympäristönsuojelun parantamiseen ja kestäväen kehityksen periaatteisiin. Kertomusvuonna valmistui ympäristöstrategia, joka täydentää ympäristöpolitiikkaa. Ympäristötoimintaan liittyvät vastuut on määritelty kirjallisesti.

VR kartoittaa ja tutkii mahdollisesti pilaantuneita maa-alueitaan ja tekee tarpeelliseksi todetut maamassojen vaihdot ja puhdistukset. Näistä aiheutuvat kustannukset olivat 440 000 euroa. Kertomusvuoden tutkimuksissa ei tullut esille kohteita, jotka olisivat edellyttäneet ympäristövarauksen kirjaamista tilinpäätökseen. Isoista kohteista tutkittiin Pasilan ja Hyvinkään konepaja-alueet.

Ratapihoilla, joiden kautta kuljetetaan suuria määriä vaaralliseksi luokiteltuja aineita (VAK), tehtiin viranomaismäärittämiin perustuva turvallisuus selvitys. VAK-kuljetuksissa ei esiintynyt vaaraa tai haittaa aiheuttavia päästöjä terveydelle tai ympäristölle.



Investoinnit 1997–2001

M€

Haapamäen ratapölkkykyllästä, Hyvinkään sähköasennuskeskus ja Combitransin tavaraliikenne saivat ympäristösertifikaatit.

### Henkilöstö ja hallinto

Konsernin henkilömäärä on vähentynyt jo pitkään verraten tasaisesti muutaman prosentin vuosivauhtia. Tämä on johtunut teknologian mahdollistamasta rationalisoinnista sekä liikennevirtojen keskittymisestä. Vähennykset ovat toteutuneet pääosin ns. luonnollisena poistumana. Kertomusvuonna henkilökunnan määrä väheni 3 %. Keskimäärin palveluksessa oli 14 913 henkilöä. Sekä suhteellisesti että määrällisesti henkilöstö väheni eniten VR Osakeyhtiössä ja Oy VR-Rata Ab:ssä.

Henkilökunnan väheneminen on ollut välttämätön osa tehokkuuden lisäämis- ja kustannusten pienentämistavoitteita. Uutta henkilökuntaa on otettu vain vähän, mutta tulevaisuudessa henkilöstön ottotarve kasvaa. Samanaikaisesti nykyisen ikääntyvän henkilökunnan työkyvyn ylläpito asettaa uusia haasteita. Tämän vuoksi kertomusvuoden aikana kiinnitettiin lisääntyvää huomiota henkilöstöpolitiikkaan, jonka osana laadittiin henkilöstöstrategia vuosille 2002–2006. Sen mukaisesti kriittisiksi menestystekijöiksi nousevat esimiestyö, osaamisen hallinta ja uusrekrytointeihin varautuminen. Henkilöstö osallistui myös konsernin arvojen uudelleen määrittelyyn.

VR-Yhtymä Oy:n hallitukseen ovat kuuluneet Martin Granholm puheenjohtajana sekä jäseninä Kalevi Alestalo, Eija Malmivirta, Antti Remes ja Veli-Matti Ropponen. Varapuheenjohtajana on toiminut Antti Remes.

Hallintoneuvoston puheenjohtaja on Tapio Karjalainen ja varapuheenjohtaja Raija Vahasalo.

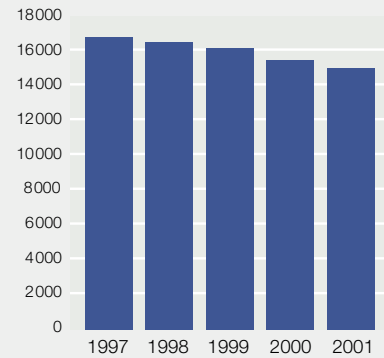
VR:n pääjohtaja ja VR-Yhtymä Oy:n toimitusjohtaja on Henri Kuitunen.

Tilintarkastajina ovat Erkki Mäki-Ranta, HTM, JHTT, sekä KHT-tilintarkastusyhteisö KPMG Wideri Oy Ab vastuullisena tilintarkastajana Pentti Savolainen, KHT.

### Alkaneen vuoden näkymät

Maa- ja maailmantalouden heikentyneet kasvunäkymät ja kapasiteetin vajaakäyttö supistavat alkaneena vuonna teollisuuden investointeja sekä suurissa että keskisuurissa yrityksissä. Varsinaisesta talouden elpymisestä ei voitane puhua ainakaan alkuvuodesta. Teollisuuden luottamusindikaattori nousi hieman vuoden alussa, mutta oli edelleen selvästi tavanomaista heikompi. Rautatiekuljetusten kannalta tärkeän metsäteollisuuden tuotantomäärän kasvunuste vuodelle 2002 on yhden prosentin luokkaa.

Tavaraliikenteen tonnimäärän ja liikevaihdon ei arvioida kasvavan päättyneen vuoden tasosta. Myöskään henkilöliikenteen määrissä ja liikevaihdossa ei odoteta tapahtuvan merkittäviä muutoksia. Matkojen määrä nousee prosentin verran ja liikevaihto vajeat 4 %. Radanpidon töiden määrä laskee lievästi.



Henkilöstö keskimäärin  
1997–2001

# Konsernin tuloslaskelma

(1 000 €)	Liite	1.1.–31.12.2001	1.1.–31.12.2000
<b>Liikevaihto</b>	1	<b>1 150 873</b>	1 142 951
Valmiiden ja keskeneräisten tuotteiden varastojen muutos		-1 351	549
Valmistus omaan käyttöön		28 738	40 361
Osuus osakkuusyritysten voitoista		223	282
Liiketoiminnan muut tuotot	2	11 783	14 985
Materiaalit ja palvelut	3	314 223	337 674
Henkilöstökulut	4	569 833	549 515
Poistot	5	109 526	101 324
Liiketoiminnan muut kulut	6	147 636	145 163
<b>Kulut yhteensä</b>		<b>1 141 219</b>	1 133 677
<b>Liikevoitto</b>		<b>49 047</b>	65 451
Rahoitustuotot ja -kulut	6	12 258	10 958
<b>Voitto ennen satunnaisia eriä ja veroja</b>		<b>61 306</b>	76 409
Välittömät verot	9	-17 685	-23 672
Vähemmistön osuus		-1 647	-1 162
<b>Tilikauden voitto</b>		<b>41 974</b>	51 575

# Konsernin tase

(1 000 €)	Liite	31.12.2001	31.12.2000
<b>VASTAAVAA</b>			
<b>Pysyvät vastaavat</b>			
Aineettomat hyödykkeet	10	7 886	4 675
Konserniliikearvo		11 519	12 610
Aineelliset hyödykkeet	10	1 038 629	977 980
Sijoitukset	11		
Osuudet saman konsernin yrityksissä		327	259
Osuudet omistusyhteisyrityksissä		4 554	4 325
Muut sijoitukset		7 023	7 078
<b>Pysyvät vastaavat yhteensä</b>		<b>1 069 937</b>	<b>1 006 928</b>
<b>Vaihtuvat vastaavat</b>			
Vaihto-omaisuus	12	55 403	62 381
Pitkäaikaiset saamiset	13	2 068	2 848
Lyhytaikaiset saamiset	13	107 838	121 925
Rahoitusarvopaperit	14	264 170	296 905
Rahat ja pankkisaamiset		15 679	8 275
<b>Vaihtuvat vastaavat yhteensä</b>		<b>445 158</b>	<b>492 334</b>
<b>VASTAAVAA YHTEENSÄ</b>		<b>1 515 095</b>	<b>1 499 262</b>
<b>VASTATTAVAA</b>			
<b>Oma pääoma</b>			
Osakepääoma	15	370 013	370 013
Vararahasto		525 755	525 755
Muut rahastot		339	336
Edellisten tilikausien voitto		248 837	217 314
Tilikauden voitto		41 974	51 575
<b>Oma pääoma yhteensä</b>		<b>1 186 919</b>	<b>1 164 994</b>
<b>Vähemmistöosuudet</b>		<b>9 228</b>	<b>8 563</b>
<b>Pakolliset varaukset</b>	17	<b>1 547</b>	<b>1 534</b>
<b>Vieras pääoma</b>			
Laskennallinen verovelka	18	55 363	58 728
Pitkäaikainen vieras pääoma		55 784	55 495
Lyhytaikainen vieras pääoma		206 254	209 949
<b>Vieras pääoma yhteensä</b>		<b>317 401</b>	<b>324 171</b>
<b>VASTATTAVAA YHTEENSÄ</b>		<b>1 515 095</b>	<b>1 499 262</b>

# Konsernin rahoituslaskelma

(1 000 €) 1.1.–31.12.2001 1.1.–31.12.2000

## Liiketoiminnan rahavirta

Liikevoitto	49 047	65 451
Oikaisut liikevoittoon <sup>1)</sup>	106 236	93 960
Käyttöpääoman muutos	10 043	16 623
Saadut korot	14 928	14 031
Maksetut korot ja maksut muista rahoituskuluista	-3 301	-3 124
Saadut osingot	449	36
Maksetut verot	-17 035	-19 205
<b>Liiketoiminnan rahavirta yhteensä</b>	<b>160 367</b>	<b>167 773</b>

## Investointien rahavirta

Ostetut tytäryhtiöt	-506	-26
Käyttöomaisuuden ostot	-177 152	-151 717
Muun käyttöomaisuuden myynnit	8 800	14 350
<b>Investointien rahavirta yhteensä</b>	<b>-168 858</b>	<b>-137 393</b>

## Kassavirta ennen rahoitusta

	-8 491	30 380
--	--------	--------

## Rahoituksen rahavirta

Pitkäaikaisten lainojen nostot	951	245
Pitkäaikaisten lainojen takaisinmaksut	-740	-2 146
Pitkäaikaisten saamisten muutos	3 892	1 267
Lyhytaikaisten lainojen nostot/takaisinmaksut	228	-436
Maksetut osingot	-21 171	-22 595
<b>Rahoituksen rahavirta yhteensä</b>	<b>-16 840</b>	<b>-23 665</b>

## Rahavarojen muutos

	-25 331	6 715
--	---------	-------

## Rahavarat 1.1.

	305 181	298 466
--	---------	---------

## Rahavarat 31.12.

	279 849	305 181
--	---------	---------

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

# Emoyhtiön tuloslaskelma

(1 000 €)	Liite	1.1.–31.12.2001	1.1.–31.12.2000
<b>Liikevaihto</b>	1	<b>46960</b>	45682
Liiketoiminnan muut tuotot	2	<b>1116</b>	7475
Materiaalit ja palvelut	3	<b>12007</b>	10421
Henkilöstökulut	4	<b>12462</b>	12015
Poistot	5	<b>11432</b>	11975
Liiketoiminnan muut kulut		<b>9295</b>	9578
Kulut yhteensä		<b>45196</b>	43989
<b>Liikevoitto</b>		<b>2879</b>	9168
Rahoitustuotot ja -kulut	6	<b>24958</b>	22077
<b>Voitto ennen satunnaisia eriä</b>		<b>27837</b>	31246
Satunnaiset erät	7	<b>26910</b>	11773
<b>Voitto ennen veroja</b>		<b>54747</b>	43019
Poistoeron muutos	8	<b>231</b>	201
Välittömät verot	9	<b>-15761</b>	-12319
<b>Tilikauden voitto</b>		<b>39218</b>	30901

# Emoyhtiön tase

(1000€)	Liite	31.12.2001	31.12.2000
<b>VASTAAVAA</b>			
<b>Pysyvät vastaavat</b>			
Aineettomat hyödykkeet	10	1 242	1 185
Aineelliset hyödykkeet	10	213 849	218 455
Sijoitukset	11		
Osuudet ja saamiset saman konsernin yrityksissä		467 028	453 670
Muut sijoitukset		6 226	6 260
<b>Pysyvät vastaavat yhteensä</b>		<b>688 345</b>	<b>679 570</b>
<b>Vaihtuvat vastaavat</b>			
Pitkäaikaiset saamiset	13	1 682	2 523
Lyhytaikaiset saamiset	13	94 710	72 663
Rahoitusarvopaperit	14	264 170	296 905
Rahat ja pankkisaamiset		10 664	6 621
<b>Vaihtuvat vastaavat yhteensä</b>		<b>371 226</b>	<b>378 713</b>
<b>VASTAAVAA YHTEENSÄ</b>		<b>1 059 571</b>	<b>1 058 283</b>
<b>VASTATTAVAA</b>			
<b>Oma pääoma</b>			
Osakepääoma	15	370 013	370 013
Vararahasto		525 754	525 754
Edellisten tilikausien voitto		42 329	31 610
Tilikauden voitto		39 218	30 901
<b>Oma pääoma yhteensä</b>		<b>977 314</b>	<b>958 278</b>
<b>Tilinpäätössiirtojen kertymä</b>	16	<b>897</b>	<b>1 129</b>
<b>Vieras pääoma</b>			
Pitkäaikainen vieras pääoma	18	154	128
Lyhytaikainen vieras pääoma		81 206	98 748
<b>Vieras pääoma yhteensä</b>		<b>81 360</b>	<b>98 876</b>
<b>VASTATTAVAA YHTEENSÄ</b>		<b>1 059 571</b>	<b>1 058 283</b>

# Emoyhtiön rahoituslaskelma

(1 000 €)	1.1.–31.12.2001	1.1.–31.12.2000
<b>Liiketoiminnan rahavirta</b>		
Liikevoitto	2 879	9 168
Suunnitelman mukaiset poistot	11 432	11 975
Muut tuotot ja kulut, joihin ei liity maksua	-1 012	-6 139
<b>Rahavirta ennen käyttöpääoman muutosta</b>	<b>13 299</b>	<b>15 005</b>
Lyhytaikaisten saamisten muutos	-11 591	-19 471
Lyhytaikaisten velkojen muutos	12 082	12 087
<b>Käyttöpääoman muutos</b>	<b>491</b>	<b>-7 385</b>
Maksetut korot	-2 311	-2 088
Saadut osingot	1 379	531
Saadut korot liiketoiminnasta	25 326	23 428
Maksetut verot	-12 158	-12 157
<b>Rahoituserien ja verojen rahavirta</b>	<b>12 236</b>	<b>9 714</b>
<b>Liiketoiminnan rahavirta yhteensä</b>	<b>26 026</b>	<b>17 334</b>
<b>Investointien rahavirta</b>		
Käyttöomaisuuden ostot	-8 168	-7 034
Käyttöomaisuuden myynnit	2 299	8 521
<b>Investointien rahavirta yhteensä</b>	<b>-5 870</b>	<b>1 487</b>
<b>Kassavirta ennen rahoitusta</b>	<b>20 157</b>	<b>18 822</b>
<b>Rahoituksen rahavirta</b>		
Pitkäaikaisten saamisten lisäys	-52 306	-54 565
Pitkäaikaisten saamisten vähennys	32 982	30 736
Saadut konserniavustukset	11 773	14 296
Maksetut osingot	-20 183	-21 864
Konsernitilille siirrettyjen varojen muutos	-21 114	20 337
<b>Rahoituksen rahavirta yhteensä</b>	<b>-48 849</b>	<b>-11 061</b>
<b>Rahavarojen muutos</b>	<b>-28 692</b>	<b>7 761</b>
<b>Rahavarat 1.1.</b>	<b>303 526</b>	<b>295 765</b>
<b>Rahavarat 31.12.</b>	<b>274 835</b>	<b>303 526</b>



# Tilinpäätöksen liitetiedot

## TILINPÄÄTÖKSEN LAADINTAPERIAATTEET

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

Tarkemmat tiedot konserniin kuuluvista yrityksistä ja osakkuusyrityksistä 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 hankintamenomenetelmällä. Hankinta-ajankohdaksi on katsottu osakeyhtiömuotoisen VR:n aloittamisajankohta eli 1.7.1995, tuolloin omistettujen tytäryhtiöosakkeiden osalta. Muodostunut konsernireservi tuloutettiin 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 eränään.

**Osakkuusyritykset** Osakkuusyritykset on yhdistetty pääomaosuusmenetelmällä. Konsernin omistusosuuden mukainen osuus osakkuusyhtiöiden tilikauden tuloksesta on esitetty omana eränään liikevaihdon jälkeen.

**Tilinpäätöksen vertailukelpoisuus** Tilinpäätöksen laadintaperiaatteissa ei ole tapahtunut olennaisia muutoksia edelliseen vuoteen verrattuna.

**Pitkäaikaisten projektien tuloutus** Oy VR-Rata Ab:n rakennusprojektit tuloutetaan valmistusasteen mukaisesti lukuun ottamatta pieniä, urakkahinnaltaan alle 50 500 euron 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 hankintamenuon. Omana työnä on valmistettu käyttöomaisuutta 28,7 miljoonaa euroa (40,4 M€) ja siihen on aktivoitu myös valmistukseen liittyviä kiinteitä kuluja 2,5 miljoonaa euroa (5,2 M€).

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

Rahoitusomaisuusarvopaperit on arvostettu hankintamenuon.

Valuuttamääräiset saamiset, velat ja muut sitoumukset on muutettu euroiksi tilinpäätöspäivän Euroopan keskuspankin keskikurssiin.

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

TULOSLASKELMAN LIITETIEDOT

	Konserni		Emoyhtiö	
	2001	2000	2001	2000
<b>1 LIIKEVAIHTO TOIMIALOITTAIN (1 000 €)</b>				
Rautatieliikenne				
Tavaraliikenne	<b>335 337</b>	330 337		
Henkilöliikenne	<b>281 622</b>	274 442		
Autoliikenne				
Tavaraliikenne	<b>160 382</b>	159 932		
Henkilöliikenne	<b>35 012</b>	32 648		
Ratojen rakentaminen ja kunnossapito	<b>235 920</b>	249 438		
Ravintolatoiminta	<b>29 446</b>	28 554		
Muut palvelut	<b>73 155</b>	67 600	<b>46 960</b>	45 682
<b>Yhteensä</b>	<b>1 150 873</b>	1 142 951	<b>46 960</b>	45 682

Ratojen rakentamisen pitkäaikaiset projektit tuloutetaan valmistusasteen perusteella. Valmistusaste on laskettu toteutuneiden menojen ja kokonaiskustannusarvion perusteella. Osatuloutettu määrä on 72,1 miljoonaa euroa (83,8 M€).

	Konserni		Emoyhtiö	
	2001	2000	2001	2000
<b>2 LIIKETOIMINNAN MUUT TUOTOT (1 000 €)</b>				
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	<b>2 473</b>	6 774	<b>1 013</b>	6 104
Muut	<b>9 310</b>	8 210	<b>103</b>	1 372
<b>Yhteensä</b>	<b>11 783</b>	14 985	<b>1 116</b>	7 475

Konsernin muiden tuottojen merkittävimmät erät muodostuvat vahingonkorvauksista (2 M€) ja käyttöomaisuuden toimitusten viivästysseurauksista (4,5 M€). Emoyhtiön käyttöomaisuuden myyntivoitto muodostuu maa-alueen myynnistä.

	Konserni		Emoyhtiö	
	2001	2000	2001	2000
<b>3 MATERIAALIT JA PALVELUT (1 000 €)</b>				
Aineet ja tarvikkeet (tavarat)				
Ostot tilikauden aikana	<b>131 722</b>	153 482	<b>5 107</b>	4 703
Varaston muutos	<b>4 542</b>	4 329	<b>0</b>	0
Ulkopuolisilta ostetut palvelut	<b>177 959</b>	179 863	<b>6 901</b>	5 718
<b>Yhteensä</b>	<b>314 223</b>	337 674	<b>12 007</b>	10 421

4 HENKILÖSTÖN MÄÄRÄ JA HENKILÖSTÖKULUT	2001	2000		
Konsernin palveluksessa oleva henkilökunta jakautui tilikaudella keskimäärin yhtiöittäin seuraavasti:				
VR-Yhtymä Oy	299	306		
VR Osakeyhtiö	9117	9482		
Oy VR-Rata Ab	2808	2934		
Pohjolan Liikenne -konserni	1889	1896		
Avecra Oy	489	492		
IT Solicom Oy	98	91		
Raailtelia Oy	197	188		
Avarra Oy	16	16		
<b>Yhteensä</b>	<b>14913</b>	<b>15405</b>		
	<b>Konserni</b>		<b>Emoyhtiö</b>	
<b>Henkilöstökulut (1 000 €)</b>	<b>2001</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2000</b>
Palkat ja palkkiot	436861	422371	9866	9618
Eläkekulut	93132	85970	1635	1431
Muut henkilösivukulut	39840	41174	961	966
<b>Henkilöstökulut tuloslaskelman mukaan</b>	<b>569833</b>	<b>549515</b>	<b>12462</b>	<b>12015</b>
<b>Johdon palkat ja palkkiot (1 000 €)</b>	<b>2001</b>	<b>2000</b>		
Toimitusjohtajat	1010	759		
Hallitusten jäsenet	164	136		
Hallintoneuvosto	75	82		
<b>Yhteensä</b>	<b>1249</b>	<b>977</b>		

Josta emoyhtiön johto ja hallintoelimet 0,40 miljoonaa euroa (0,37 M€).

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

	Konserni		Emoyhtiö	
5 POISTOT (1 000 €)	2001	2000	2001	2000
Suunnitelman mukaiset poistot				
Aineettomat hyödykkeet	3980	3124	148	14
Rakennukset ja rakennelmat	11464	11526	8271	8397
Vetokalusto ja vaunusto	58946	56119	0	0
Muut koneet ja kalusto	32812	31892	2689	3245
Muut aineelliset hyödykkeet	2264	2713	324	320
Konserniaktiivan poisto	59	0		
Konsernireservin vähennys	0	-4051	0	0
<b>Yhteensä</b>	<b>109526</b>	<b>101324</b>	<b>11432</b>	<b>11975</b>

Suunnitelman mukaiset poistot on laskettu konsernissa käyttöomaisuushyödykkeiden taloudellisen käyttöiän 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 ja Oy VR-Rata Ab)	20%–30%	menojäännöspoisto
Muut koneet ja kalusto (muut yhtiöt)	5–10 vuotta	tasapoisto
Muut aineelliset hyödykkeet	5–30 vuotta	tasapoisto

## Tilinpäätöksen liitetiedot

6 RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2001	2000	2001	2000
<b>Osinkotuotot</b>				
Saman konsernin yrityksiltä	0	0	1 919	701
Omistusyhteisy yrityksiltä	598	9	0	0
Muilta	34	42	24	36
<b>Osinkotuotot yhteensä</b>	<b>632</b>	<b>51</b>	<b>1 942</b>	<b>737</b>
<b>Korkotuotot pitkäaikaisista sijoituksista</b>				
Saman konsernin yrityksiltä	0	0	10 680	9 738
Muilta	0	136	0	136
<b>Muut korko- ja rahoitustuotot</b>				
Saman konsernin yrityksiltä	0	0	28	67
Omistusyhteisy yrityksiltä	48	0	48	0
Muilta	14 880	13 895	14 570	13 487
<b>Korkokulut ja muut rahoituskulut</b>				
Saman konsernin yrityksille	0	0	2 279	2 048
Muille	3 301	3 124	31	40
<b>Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä</b>	<b>12 258</b>	<b>10 958</b>	<b>24 958</b>	<b>22 077</b>

## 7 SATUNNAISET ERÄT

Satunnaiset erät emoyhtiöllä ovat saatuja konserniavustuksia.

8 TILINPÄÄTÖSSIIRROT (1 000 €)	Emoyhtiö	
	2001	2000
Suunnitelman mukaisten ja verotuksessa tehtyjen poistojen erotus		
Poistoeron muutos (lis. +, väh. -)		
Aineettomat hyödykkeet	-30	-124
Rakennukset ja rakennelmat	330	212
Koneet ja kalusto	361	328
Muut aineelliset hyödykkeet	-430	-215
<b>Yhteensä</b>	<b>231</b>	<b>201</b>

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

9 VÄLITTÖMÄT VEROT (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2001	2000	2001	2000
Tuloverot satunnaisista eristä	0	0	7 804	3 414
Tuloverot varsinaisesta toiminnasta	21 050	17 666	7 957	8 905
Laskennallisen verovelan muutos	-3 365	4 365	0	0
Laskennallisen verovelan edellisen tilikauden oikaisu	0	1 641	0	0
<b>Yhteensä</b>	<b>17 685</b>	<b>23 672</b>	<b>15 761</b>	<b>12 319</b>

## TASEEN LIITETIEDOT

## 10 PYSYVÄT VASTAAVAT (1 000 €)

Konserni 2001	Aineettomat hyödykkeet				Aineelliset hyödykkeet							Kaikki yhteensä
	Aineettomat oikeudet	Liikearvo	Konserni-aktiiva	Yht.	Maa-alueet	Rakennukset	Koneet ja kalusto	Muut aineelliset	Keskener. työt	Yhteensä		
Hankintameno 1.1.2001	5562	27351		32914	64198	301066	970961	20699	87935	1444859	1477773	
Lisäykset	4418	1191	506	6114	174	11085	183534	758	136030	331579	337694	
Vähennykset	-2	0		-2	-811	-2682	-10368	0	-159986	-173847	-173849	
Siirrot erien välillä	0	0		0	0	0	0	54	-54	0	0	
Hankintameno 31.12.2001	9978	28542	506	39026	63562	309469	1144127	21510	63924	1602592	1641617	
Kertyneet poistot 1.1.2001	887	14741	0	15628	0	73100	383921	9744	0	466765	482393	
Vähennysten kertyneet poistot	47	0	0	47	0	1433	6020	170	0	7623	7670	
Tiilikauden poisto	1252	2729	59	4040	0	11464	91758	2264	0	105486	109526	
Kertyneet poistot 31.12.2001	2092	17470	59	19621	0	83131	469659	11838	0	564628	584248	
Arvonkorotukset	0	0	0	0	8	656	0	0	0	664	664	
Kirjanpitoarvo 31.12.2001	7886	11072	447	19405	63570	226994	674468	9672	63924	1038628	1058033	

Konserni 2000	Aineettomat hyödykkeet				Aineelliset hyödykkeet							Kaikki yhteensä
	Aineettomat oikeudet	Liikearvo	Konserni-aktiiva	Yht.	Maa-alueet	Rakennukset	Koneet ja kalusto	Muut aineelliset	Keskener. työt	Yhteensä		
Hankintameno 1.1.2000	1721	26774	0	28496	66475	291371	852548	15615	82119	1308129	1336624	
Lisäykset	3673	577		4250	32	12298	125535	5330	13324	156519	160769	
Vähennykset	-3	0		-3	-2308	-2603	-7123	-75	-7508	-19617	-19620	
Siirrot erien välillä	171	0		171	0	0	0	-171	-779	-950	-779	
Hankintameno 31.12.2000	5562	27351	0	32914	64199	301066	970961	20699	87156	1444081	1476994	
Kertyneet poistot 1.1.2000	373	12249		12622	0	63280	303054	7129	0	373464	386086	
Vähennysten kertyneet poistot	3	114		118	0	1706	7145	99	0	8950	9067	
Tiilikauden poisto	518	2606		3124	0	11526	88011	2713	0	102251	105375	
Kertyneet poistot 31.12.2000	887	14741	0	15628	0	73100	383921	9744	0	466765	482393	
Arvonkorotukset					8	656	0	0	0	664	664	
Kirjanpitoarvo 31.12.2000	4676	12610	0	17286	64207	228622	587040	10955	87156	977980	995266	

# Tilinpäätöksen liitetiedot

Emoyhtiö 2001	Aineettomat hyödykkeet	Aineelliset hyödykkeet					Keskener. työt	Kaikki yhteensä
		Aineettomat oikeudet	Maa-alueet	Rakennukset	Koneet ja kalusto	Muut aineelliset		
Hankintameno 1.1.2001	1 202	62 299	198 271	33 863	6 539	1 434	303 607	
Lisäykset	205	168	5 563	586	458	7 910	14 889	
Vähennykset	0	-759	-1 292	-107	0	-6 720	-8 879	
Hankintameno 31.12.2001	1 406	61 708	202 541	34 341	6 997	2 624	309 617	
Kertyneet poistot 1.1.2001	16	0	60 778	22 038	1 133	0	83 966	
Vähennysten kertyneet poistot	0	0	788	84	0	0	872	
Tilikauden poisto	148	0	8 271	2 689	323	0	11 432	
Kertyneet poistot 31.12.2001	165	0	68 261	24 644	1 457	0	94 526	
Kirjanpitoarvo 31.12.2001	1 242	61 708	134 280	9 698	5 540	2 624	215 091	

Emoyhtiö 2000	Aineettomat hyödykkeet	Aineelliset hyödykkeet					Keskener. työt	Kaikki yhteensä
		Aineettomat oikeudet	Maa-alueet	Rakennukset	Koneet ja kalusto	Muut aineelliset		
Hankintameno 1.1.2000	42	64 567	191 885	32 643	2 086	7 789	299 013	
Lisäykset	1 160	3	6 549	1 225	4 452	0	13 389	
Vähennykset	0	-2 271	-164	-5	0	-6 355	-8 795	
Hankintameno 31.12.2000	1 202	62 299	198 271	33 863	6 539	1 434	303 607	
Kertyneet poistot 1.1.2000	3	0	52 435	18 798	813	0	72 049	
Vähennysten kertyneet poistot	0	0	53	4	0	0	58	
Tilikauden poisto	14	0	8 397	3 245	320	0	11 975	
Kertyneet poistot 31.12.2000	16	0	60 778	22 038	1 133	0	83 966	
Kirjanpitoarvo 31.12.2000	1 185	62 299	137 492	11 825	5 405	1 434	219 641	

## 11 SIOITUKSET (1 000€)

	Osakkeet			Saamiset		
	Konserni-yritykset	Omistusyhteis-yritykset	Muut yritykset	Konserni-yritykset	Omistusyhteis-yritykset	Kaikki yhteensä
<b>Konserni 2001</b>						
Hankintameno 1.1.2001	259	4 325	3 471	0	3 608	11 662
Lisäykset	68	0	3	0	0	71
Vähennykset	0	0	-25	0	-33	-58
Konsernin sisäinen erä	0	229		0	0	229
Hankintameno 31.12.2001	327	4 554	3 448	0	3 575	11 904
<b>Konserni 2000</b>						
Hankintameno 1.1.2000	259	3 909	3 621	0	3 367	11 156
Lisäykset	0	134	2	0	241	376
Vähennykset	0	0	-152	0	0	-152
Konsernin sisäinen erä	0	282		0	0	282
Hankintameno 31.12.2000	259	4 325	3 471	0	3 608	11 663
<b>Emoyhtiö 2001</b>						
Hankintameno 1.1.2001	306 598	423	2 229	147 072	3 608	459 929
Lisäykset	0	0	0	52 306	0	52 306
Vähennykset	0	0	0	-38 948	-33	-38 981
Hankintameno 31.12.2001	306 598	423	2 229	160 430	3 575	473 255
<b>Emoyhtiö 2000</b>						
Hankintameno 1.1.2000	306 598	423	2 278	125 628	3 367	438 294
Lisäykset	0	0	0	53 988	241	54 229
Vähennykset	0	0	-49	-32 544	0	-32 593
Hankintameno 31.12.2000	306 598	423	2 229	147 072	3 608	459 930

Emoyhtiön saamiset omistusyhteisyrityksiltä muodostuvat annetusta osakeyhtiölain mukaisesta pääomalinasta sekä osakslainasta.

**KONSERNIN JA EMOYHTIÖN OMISTAMAT OSAKKEET**

<b>Konserniyritykset</b>	<b>Konsernin omistusosuus-%</b>	<b>Emoyhtiön omistusosuus-%</b>
VR Osakeyhtiö, 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
Purolan Liikenne Oy, Pyhtää	100	0
Joensuun Maaliikenneasema Oy, Joensuu	69,8	0
Oy Logis Ab, Helsinki	100	0
Kuljetus Huhtala Oy, Lohja	100	0
AS Transuotila, Viro	100	0
UAB Transuotila, Liettua	100	0
SIA Transuotila, Latvia	100	0
Oy VR-Rata Ab, Helsinki	100	100
Megasiirto Oy, Nurmo	80	0
AS VR-Track, Viro	100	0
IT Solicom Oy, Helsinki	60	60
Railtelia 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
<b>Osakkuusyrietykset</b>		
Oy Railtrans Ltd, Helsinki	50	0
Oy Railcarriers Ab, Helsinki	33,3	0
Searail EEIG, Turku	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

	<b>Konserni</b>	
	<b>2001</b>	<b>2000</b>
<b>12 VAIHTO-OMAISSUUS (1 000€)</b>		
Aineet ja tarvikkeet	<b>50 695</b>	55 098
Keskeneräiset tuotteet	<b>4 662</b>	5 884
Ennakkomaksut	<b>46</b>	1 399
<b>Yhteensä</b>	<b>55 403</b>	62 381

## Tilinpäätöksen liitetiedot

13 SAAMISET (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2001	2000	2001	2000
<b>Pitkäaikaiset saamiset muilta yrityksiltä</b>				
Muut pitkäaikaiset saamiset	2068	2 848	1 682	2 523
<b>Lyhytaikaiset saamiset</b>				
Saamiset samaan konserniin kuuluvilta yrityksiltä				
Myyntisaamiset	0	0	6 332	5 383
Lainasaamiset	0	0	50 999	41 080
Siirtosaamiset	0	0	26 962	11 824
Saamiset omistusyhteisyriksiltä				
Myyntisaamiset	680	1 051	0	0
Saamiset muilta yrityksiltä				
Myyntisaamiset	82 538	90 496	497	1 083
Lainasaamiset	156	1 695	153	1 583
Muut saamiset	5 609	10 694	3 399	5 798
Siirtosaamiset	18 855	17 989	6 368	5 912
<b>Lyhytaikaiset saamiset yhteensä</b>	<b>107 838</b>	<b>121 925</b>	<b>94 710</b>	<b>72 663</b>

### Siirtosaamisiin liittyvät olennaisimmat erät

Konsernin siirtosaamisten merkittävimmät erät ovat korkosaatavat (6,2 M€) ja korvaussaatavat Kansaneläkelaitokselta (3,2 M€). Emoyhtiön siirtosaamisissa on 26,9 miljoonaa euroa (11,8 M€) konserniavustussaaamia.

14 RAHOITUSARVOPAPERIT (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2001	2000	2001	2000
Jälleenhankintahinta	264 780	297 698	264 780	297 698
Kirjanpitoarvo	264 170	296 905	264 170	296 905
<b>Erotus</b>	<b>610</b>	<b>793</b>	<b>610</b>	<b>793</b>

Rahoitusomaisuusarvopaperit sisältävät pääasiassa pankkien sijoitus- ja talletustodistuksia ja julkisen kaupankäynnin kohteena olevia yritystodistuksia sekä yritysten ja valtion joukkovelkakirjalainoja.

15 OMA PÄÄOMA (1 000 €)	Konserni		Emoyhtiö	
	2001	2000	2001	2000
Osakepääoma 1.1.	370 013	370 013	370 013	370 013
Osakepääoma 31.12.	370 013	370 013	370 013	370 013
Arvonkorotusrahassto 1.1.	336	705	0	0
Arvonkorotusrahasston muutos	3	-368	0	0
Arvonkorotusrahassto 31.12.	339	336	0	0
Vararahasto 1.1.	525 755	525 754	525 754	525 754
Tilikauden lisäys	0	1	0	0
Vararahasto 31.12.	525 755	525 755	525 754	525 754
Voitto edellisiltä tilikausilta 1.1.	268 889	239 653	62 511	53 475
Osingonjako	-21 091	-22 595	-20 183	-21 864
Muutokset konsernirakenteissa	1 039	257		
Voitto edellisiltä tilikausilta 31.12.	248 837	217 314	42 329	31 610
Tilikauden voitto	41 974	51 575	39 218	30 901
<b>Oma pääoma yhteensä</b>	<b>1 186 919</b>	<b>1 164 994</b>	<b>977 314</b>	<b>958 278</b>



	Konserni		Emoyhtiö	
	2001	2000	2001	2000
<b>Laskelma jakokelpoisista varoista (1 000 €)</b>				
Voitto edellisiltä tilikausilta	248 837	217 314	42 329	31 610
Tilikauden voitto	41 974	51 575	39 218	30 901
Yhteensä	290 811	268 889	81 547	62 511
Kertyneestä poistoerosta ja vapaaehtoisista varauksista omaan pääomaan merkitty osuus	-135 087	-143 207		
<b>Jakokelpoiset varat yhteensä</b>	<b>155 724</b>	<b>125 682</b>	<b>81 547</b>	<b>62 511</b>

## 16 TILINPÄÄTÖSSIIRTOJEN KERTYMÄ

Tilinpäätössiirtojen kertymä emoyhtiössä muodostuu kertyneestä poistoerosta.

	Konserni		Emoyhtiö	
	2001	2000	2001	2000
<b>17 VARAUKSET (1 000 €)</b>				
<b>Vapaaehtoiset varaukset</b>				
Asuintalovaraus	3 118	2 929	-	-

Vapaaehtoiset varaukset on konsernitiilin päätöksessä jaettu tilikauden tulokseen ja laskennalliseen verovelkaan.

### Pakolliset varaukset

Pakolliset varaukset 1,5 miljoonaa euroa (1,5 M€) muodostuvat pitkäaikaisten rakentamisprojektien todennäköisistä takuukorjausten kuluista.

	Konserni	
	2001	2000
<b>Vapaaehtoisten varausten ja poistoeron vaikutus taseeseen</b>		
Vapaaehtoisten varaukset	3 118	2 929
Poistoero	187 788	199 581
	<b>190 905</b>	<b>202 510</b>
Siirto omaan pääomaan	135 087	143 207
Laskennallinen verovelka	55 363	58 728
Vähemmistöosuus	456	575
	<b>190 905</b>	<b>202 510</b>
<b>Vapaaehtoisten varausten ja poistoeron vaikutus tuloslaskelmaan</b>		
Vapaaehtoisten varausten muutos	188	500
Poistoeron muutos	-11 793	14 553
	<b>-11 605</b>	<b>15 053</b>
Tilikauden tulokseen vaikuttava muutos	-8 121	10 860
Laskennallisen verovelan muutos	-3 365	4 365
Vähemmistöosuuteen vaikuttava muutos	-119	-172
	<b>-11 605</b>	<b>15 053</b>

## Tilinpäätöksen liitetiedot

	Konserni		Emoyhtiö	
	2001	2000	2001	2000
<b>18 VIERAS PÄÄOMA (1 000 €)</b>				
<b>Pitkäaikainen vieras pääoma</b>				
Lainat rahoituslaitoksilta	50 183	49 369	0	0
Eläkelainat	4 730	5 070	0	0
Saadut ennakot	871	1 056	154	128
<b>Pitkäaikainen vieras pääoma yhteensä</b>	<b>55 784</b>	<b>55 494</b>	<b>154</b>	<b>128</b>
<b>Velat, jotka erääntyvät myöhemmin kuin viiden vuoden kuluttua</b>				
Lainat rahoituslaitoksilta	42 002	42 328	0	0
Eläkelainat	3 330	3 169	0	0
<b>Yhteensä</b>	<b>45 332</b>	<b>45 497</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Lyhytaikainen vieras pääoma</b>				
Lainat rahoituslaitoksilta	1 608	1 366	0	0
Eläkelainat	388	389	0	0
Saadut ennakot	1 421	3 997	225	236
Ostovelat	46 721	61 761	2 837	2 453
Velat samaan konserniin kuuluville yrityksille				
Saadut ennakot	0	0	4	1
Ostovelat	0	0	1 864	2 490
Muut velat	0	0	68 937	90 052
Siirtovelat	0	0	831	42
Velat omistusyhteisyrityksille				
Siirtovelat	210	233	0	0
Ostovelat	0	42	0	42
Velat muille yrityksille				
Muut velat	42 077	46 615	675	853
Siirtovelat	113 830	95 547	5 834	2 580
<b>Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä</b>	<b>206 254</b>	<b>209 948</b>	<b>81 206</b>	<b>98 748</b>

Siirtovelkojen suurimmat erät ovat lomapalkkavelka (83 M€) ja eläkemenojen jaksotus (10 M€).

	Konserni		Emoyhtiö	
	2001	2000	2001	2000
<b>19 VASTUUSITOUMUKSET (1 000 €)</b>				
Velat, joiden vakuudeksi annettu kiinnityksiä				
Eläkelainat	4 946	5 266	0	0
Rahalaitoslainat	51 516	49 578	0	0
Annetut kiinnitykset	106 896	101 508	0	0
Velat, joiden vakuudeksi annettu osakkeita				
Rahalaitoslainat	191	33	0	0
Osakkeiden kirjanpitoarvo	601	96	0	0
Annetut pantit	1 683	0	1 683	0
Muut vastuusitoumukset	94 706	58 463	94 194	58 463
<b>Annetut vastuusitoumukset yhteensä</b>	<b>203 886</b>	<b>160 067</b>	<b>95 877</b>	<b>58 463</b>
Kenen puolesta annetut vastuut				
Omasta puolesta	165 186	160 067	0	0
Konserniyritysten puolesta	0	0	57 177	58 463
Muiden puolesta	38 700	0	38 700	0
	<b>203 886</b>	<b>160 067</b>	<b>95 877</b>	<b>58 463</b>

Konserni on tehnyt käyttöomaisuushankintoihin liittyviä sitoumuksia 143 miljoonaa euroa vuosille 2002–2006.

Konsernin tytäryhtiö (VR Osakeyhtiö) on osakkaana 1/3:n osuudella Searail EEIG -yhtymässä, minkä tappiosta 0,6 miljoonaa euroa (0,7 M€) kyseinen tytäryhtiö on vastuussa yhteisvastuullisesti yhtymän muiden osakkaiden kanssa.

	Konserni		Emoyhtiö	
	2001	2000	2001	2000
<b>20 JOHDANNAISSOPIMUKSET (1 000 €)</b>				
Sitovien hankintasopimusten maksueriä on suojattu valuuttatermiineillä, joista viimeiset erääntyvät vuoden 2003 aikana				
Valuuttatermiinit				
Kohde-etuuden arvo	42 404	45 942	0	0

Valuuttatermiinien käypä arvo tilinpäätöspäivänä oli 1,48 miljoonaa euroa (1,16 M€). Käypä arvo on termiinien tilinpäätöspäivän ja kaupantekopäivän termiinhintojen erotus diskontattuna tilinpäätöspäivään. Valuuttatermiinien käypää arvoa ei ole kirjattu tuloslaskelmaan, sillä suojauksen kohteena olevia hankintasopimusten tulevia maksueriä ei ole taseessa.

## Tilinpäätöksen liitetiedot

21 KONSERNIN TUNNUSLUVUT		2001	2000	1999	1998	1997
<b>Toiminnan laajuus</b>						
Liikevaihto	M€	1 151	1 143	1 139	1 168	1 070
Tase	M€	1 515	1 499	1 460	1 461	1 423
Bruttoinvestoinnit	M€	178	152	215	138	126
– suhteessa liikevaihtoon	%	15,4	13,3	18,9	11,8	11,8
Henkilöstö keskimäärin		14 913	15 405	16 075	16 439	16 690
<b>Kannattavuus</b>						
Liikevoitto	M€	49	65	72	83	83
– suhteessa liikevaihtoon	%	4,3	5,7	6,3	7,1	7,8
Tulos	M€	42	52	67	65	70
Sijoitetun pääoman tuotto (ROI)	%	5,2	6,5	7,2	8,7	9,0
Oman pääoman tuotto (ROE)	%	3,7	4,5	5,3	6,1	6,8
<b>Vakavaraisuus</b>						
Omavaraisuusaste	%	79,1	78,5	79,0	78,5	78,4
<b>Maksuvalmius</b>						
Quick Ratio		1,9	2,1	2,2	2,5	2,4

### TUNNUSLUKUJEN LASKENTAPERIAATTEET

Sijoitettu pääoma = Taseen loppusumma – korottomat velat

Sijoitetun pääoman tuotto (ROI) =  $\frac{\text{Tulos ennen satunnaisia eriä + korko- ja muut rahoituskulut}}{\text{Sijoitettu pääoma (kauden keskiarvo)}} \times 100$

Oman pääoman tuotto (ROE) =  $\frac{\text{Tulos ennen satunnaisia eriä – tuloverot ja laskennallisen verovelan muutos}}{\text{Oma pääoma + vähemmistöosuus (kauden keskiarvo)}} \times 100$

Omavaraisuusaste =  $\frac{\text{Oma pääoma + vähemmistöosuus}}{\text{Taseen loppusumma – saadut lyhyt- ja pitkäaikaiset ennakot}} \times 100$

Quick Ratio =  $\frac{\text{Rahoitusomaisuus (pl. pitkäaikaiset saamiset)}}{\text{Lyhytaikaiset velat – saadut ennakot}}$

# Hallituksen esitys voittovarojen käyttämisestä

Konsernin voitonjakokelpoiset varat olivat	155,7 miljoonaa euroa.
Emoyhtiön voitonjakokelpoiset varat olivat	81,5 miljoonaa euroa,
josta tilikauden voitto	39,2 miljoonaa euroa.

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että voitonjakokelpoiset varat käytetään seuraavasti:

osinkona jaetaan	16 820 000 euroa,
jätetään omaan pääomaan	64 726 722 euroa.

Helsingissä 6. päivänä maaliskuuta 2002

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.–31.12.2001. 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 6. päivänä maaliskuuta 2002

Erkki Mäki-Ranta, HTM, JHTT

KPMG Wideri Oy Ab  
KHT-yhteisö  
Pentti Savolainen, KHT

# Hallintoneuvoston lausunto

VR-Yhtymä Oy:n hallintoneuvosto on tänään pitämässään kokouksessa käsitellyt yhtiön tilikaudelta 1.1.–31.12.2001 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 Ralf Grahn, Olli Männikkö, Pekka Nousiainen, Erkki Rantala, Timo Rautajoki, Pentti Tiusanen ja Raija Vahasalo.

Helsingissä 21. päivänä maaliskuuta 2002

Tapio Karjalainen	Raija Vahasalo	Eero Akaan-Penttilä
Ralf Grahn	Leea Hiltunen	Alf Jakas
Ulla Juurola	Marina Krause-Holmström	Paula Lehtomäki
Olli Männikkö	Pekka Nousiainen	Mika Nykänen
Lauri Oinonen	Jouko Oittinen	Osku Pajamäki
Katariina Poskiparta	Erkki Rantala	Timo Rautajoki
Harri Rumpunen	Pentti Tiusanen	Marjatta Vehkaoja

## **Yhteystiedot**

### **VR-Yhtymä Oy**

PL 488  
(Vilhonkatu 13)  
00101 Helsinki  
Puh. 0307 10  
Faksi 0307 21 700  
[www.vr.fi](http://www.vr.fi)

### **VR Osakeyhtiö**

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

### **Oy VR-Rata Ab**

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

### **Oy Pohjolan Liikenne Ab**

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

### **Avecra Oy**

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

### **Raitelia 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

Lähtöaika  
Tid  
Time

Uusi aika  
Ändrad tid  
Delayed

Juna  
Tåg  
Train

10:34

IC 49

OULU

LAPUA KAUKAVA R

KOKKOLA YLIVIESKA